



Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Mobiliteitsplan Edam-Volendam

Definitief

Kenmerk: 014684.20240412.R1.03

Datum: 7 mei 2024

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Edam – Volendam en Vervoerregio Amsterdam
Titel rapport	Mobiliteitsplan Edam-Volendam
Kenmerk	014684.20240412.R1.03
Datum publicatie	7 mei 2024
Projectteam opdrachtgever	Wethouder Kees Schilder, Nico Zwarthoed en Daan Smit (gemeente Edam-Volendam), Joost van Os (VRA)
Projectteam Goudappel	Martijn Stevens, Anna Visser, Tom Hartog, Johannes Beuckens
Omslagafbeelding	Onbekend
Status	Definitief
	© Copyright Goudappel BV



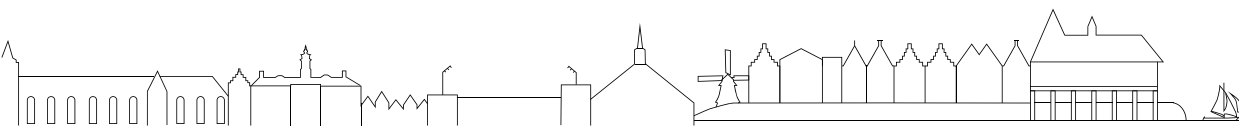
Gemeente
**EDAM
VOLENDAM**



Vervoerregio
Amsterdam

Goudappel

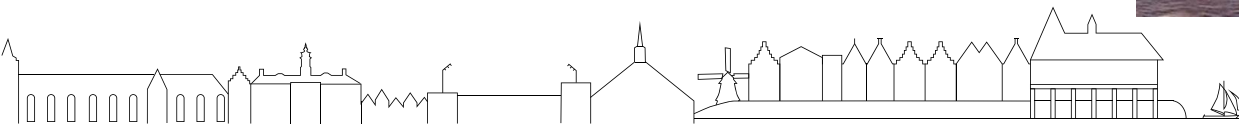
MOBILITEIT BEWEEGT ONS



Inhoud

Samenvatting

	Blz.
Samenvatting	4
1. Doel en totstandkoming mobiliteitsplan	14
1. Doel Mobiliteitsplan	
2. Totstandkoming	
2. Kernschets: opgaven mobiliteit	18
1. Beleidscontext	
2. Feiten en cijfers mobiliteit Edam-Volendam	
3. Trends in mobiliteit	
4. Bewoners denken mee	
5. Opgaven verkeersveiligheid	
6. Opgaven mobiliteit	
3. Koers Mobiliteitsplan	63
1. Omgevingsvisie als basis	
2. Richtinggevende keuzes en koers	
4. Toekomstbeeld mobiliteit	73
1. Gebiedsgerichte aanpak	
2. Ambities Mobiliteitsplan	
3. Toekomstbeeld integraal	
4. Toekomstbeeld lopen en fietsen	
5. Toekomstbeeld OV en deelmobiliteit	
6. Toekomstbeeld auto en doelgroepen gemotoriseerd verkeer	
5. Uitvoeringsagenda	88
1. Aan de slag	
2. Korte termijn maatregelen	
3. Monitoren en bijsturen	
6. Bijlagen	101



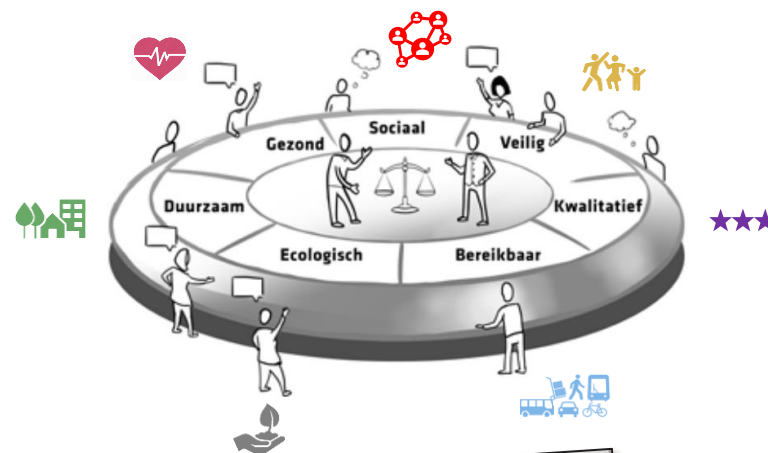
Samenvatting

Mobiliteitsplan nodig om te anticiperen op groeiende gemeente

Het beleid uit het verkeersplan 2018-2023 loopt af en recent is de Omgevingsvisie 2023 vastgesteld waarin een van de hoofdpogaven 'mobiliteit' betreft. Hierin zijn hoofdlijnen vastgesteld 'Transitie van mobiliteit' en 'Meegroeien met groei van gemeente' die aanknopingspunten bieden voor maatregelen gericht op het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit en het duurzaam opvangen van mobiliteitsgroei. Het Mobiliteitsplan vormt een integrale uitwerking van de beleidsmaatregelen die nodig zijn om de opgave mobiliteit uit de Omgevingsvisie in te vullen. Met het Mobiliteitsplan zet de gemeente in op een toekomstbestendige, bereikbare en leefbare gemeente.

Het Mobiliteitsplan draagt bij aan de zeven beleidsdoelen van de Omgevingsvisie. **Veiligheid** staat voorop in het Mobiliteitsplan, waarbij we streven naar nul verkeersdoden. Ook **bereikbaarheid** is een belangrijk doel van het plan. Voor nu, maar ook zeker voor de toekomst. Niet alleen voor de auto maar juist ook voor andere vervoerswijzen zoals de voetganger, (e)-fiets en het OV. Door in te zetten op voetgangers, fietsers en OV-reizigers wordt de groei van

mobiliteit op een **duurzame** manier opgevangen. Hierdoor blijft de leefomgeving een **gezonde** en **sociale** plek voor de bewoners en bezoekers. Hiermee wordt het karakter en de **kwaliteit** van de gemeente versterkt en blijft er voldoende ruimte voor **ecologie** om groen in tact te houden.

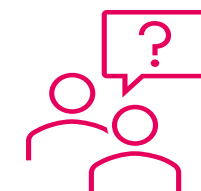


In nauwe samenwerking opgesteld

Het Mobiliteitsplan Edam-Volendam is in samenwerking met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen. Door middel van een online enquête en diverse dorps- en gemeenteraadsavonden zijn verschillende groepen belanghebbenden actief betrokken. Om te zorgen voor een bestuurlijk integraal gedragen plan zijn verschillende ambtelijke en bestuurlijke overleggen georganiseerd met de directeuren (ook van regionale partners) en wethouders.



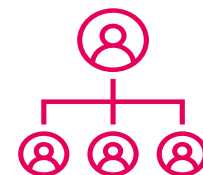
Figuur S.1: Themaraad bijeenkomst 29 februari 2024



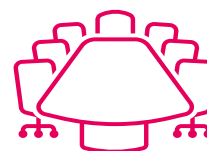
Enquête mobiliteit



Dorpsraad avond



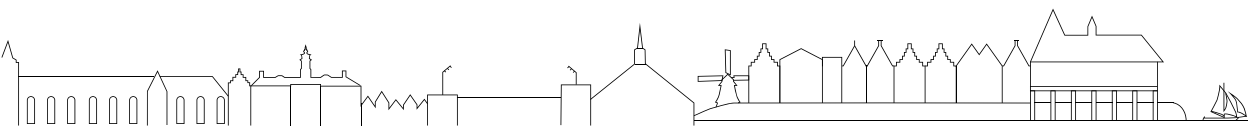
Gemeenteraad avond



Ambtelijk- en
bestuurlijk overleg



Brede projectgroep



Mobiliteitsopgaven afhankelijk van gebiedstype

Uit de analyse blijkt dat in de gemeente Edam-Volendam verschillende opgaven zijn per type gebied. Zo is in de lintdorpen en het buitengebied een opgave voor de verkeersveiligheid die voornamelijk veroorzaakt door snelheidsovertredingen. Met name op de wegen van/naar Purmer, Oosthuizen en Middellie wordt te hard gereden. In de dorpskernen zorgt vooral de hoeveelheid autoverkeer en geparkeerde auto's voor een verminderde verkeersveiligheid op bijvoorbeeld oversteekplaatsen en op kruispunten. In de centrumgebieden is weinig ruimte beschikbaar, waardoor de leefbaarheid en veiligheid voor fiets en voetganger onder druk staat. De grootste overlast is van vrachtverkeer, de parkeerdruk en verkeer dat te hard rijdt. Dit vraagt om een gebiedsgerichte aanpak om deze opgaven in te vullen.

In de huidige situatie spelen deze opgaven veelal al, en worden richting de toekomst versterkt door de toenemende mobiliteit. Deze toename wordt mede veroorzaakt door trends in mobiliteitspatronen zoals centralisatie van werkgelegenheid, groei aan toerisme en ruimtelijke ontwikkelingen. Tegelijkertijd bieden trends ook kansen, bijvoorbeeld de aandacht voor verkeersveiligheid, toenemende noodzaak voor mobiliteitstransitie en transitie naar andere brandstoffen.



Figuur S.2: Knelpuntenkaart

Mobiliteitspatroon biedt kansen voor transitie van mobiliteit

Ongeveer driekwart van alle verplaatsingen van inwoners van Edam-Volendam blijven binnen de gemeente. Op korte afstanden wordt veel gefietst, op de langere afstanden (>3,7 km) juist minder. Tegelijkertijd wordt een aanzienlijk deel van de korte verplaatsingen afgelegd met de auto. Hier ligt potentie voor andere vervoerwijzen omdat de nabijheid van voorzieningen binnen de gemeente goed op orde is.

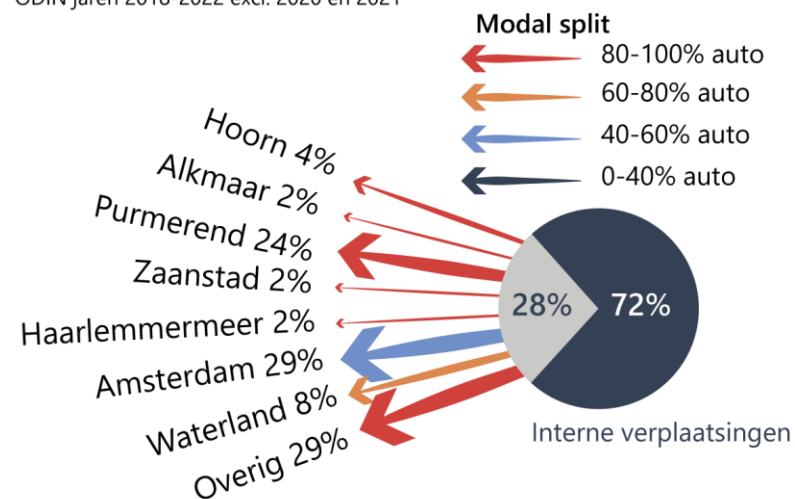
In figuur S.3 is te zien dat ongeveer een kwart van de verplaatsingen gaat naar buiten gemeente, waarbij vooral naar Amsterdam een stevige pendel is te zien. Circa één op de drie uitgaande verplaatsingen heeft een bestemming in Amsterdam en voor Purmerend is dit één op de vier. Vooral naar Purmerend is de auto hierin de dominante vervoerwijze (80% van de verplaatsingen).

De netwerken voor lopen, fietsen, OV en auto functioneren over het algemeen goed. De doorstroming is op de meeste plekken goed en belangrijke bestemmingen zijn met verschillende vervoerwijzen te bereiken. Echter vormt de verkeersveiligheid hier wel een belangrijke opgave.

De mobiliteitspatronen in en rondom de gemeente Edam-Volendam bieden kansen voor een transitie naar duurzame vervoerwijzen zoals de fiets op korte en e-bike op middellange afstand. Daarnaast liggen kansen voor het OV voor de langere (regionale) verplaatsingen. Ook in de Omgevingsvisie 2023 vormt de transitie van mobiliteit een van de hoofdlijnen, wat aansluit op de geïdentificeerde opgaven.

Bestemmingen inwoners Edam-Volendam

ODIN jaren 2018-2022 excl. 2020 en 2021



Figuur S.3: Herkomst-bestemmingsrelaties met aandelen autoverkeer

Richtinggevende keuzes bepalen koers Mobiliteitsplan

De Omgevingsvisie biedt met de hoofdlijnen 'Transitie van Mobiliteit' en 'Meegroeien met de ontwikkeling van de gemeente' goede aanknopingspunten voor het Mobiliteitsplan. Om deze hoofdlijnen verder te concretiseren zijn richtinggevende keuzes nodig. Kiezen voor het één, heeft namelijk consequenties voor het ander. De richtinggevende uitspraken geven deze consequenties aan en vormen gezamenlijk de koers van het Mobiliteitsplan richting een leefbare en toekomstbestendige gemeente.

1. **De verkeersveiligheid op orde:** om mensen te verleiden meer te lopen en te fietsen zijn aantrekkelijke voet- en fietspaden en veilige oversteeklocaties noodzakelijk. Dit kan mogelijk zorgen voor wat minder parkeerplekken of extra reistijd voor autoverkeer.
2. **Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren:** om de centrumgebieden aangenaam en veilig te houden is prioriteit voor voetgangers en fietsers nodig. Omdat de ruimte schaars is in centra gaat meer prioriteit voor voetgangers en fietsers gepaard met het beperken van ruimte voor bijvoorbeeld parkeren.
3. **Groei mobiliteit duurzaam opvangen:** om de groei van mobiliteit als gevolg van de groei van de gemeente duurzaam op te vangen wordt ingezet op duurzame vervoerwijzen. In gebiedsontwikkelingen wordt vooraf ingezet op meer duurzaam

mobiliteitsgedrag. Daarnaast wordt ingezet op een goede fietsbereikbaarheid naar Amsterdam en Purmerend en op een hoge kwaliteit OV met goed bereikbare haltes.

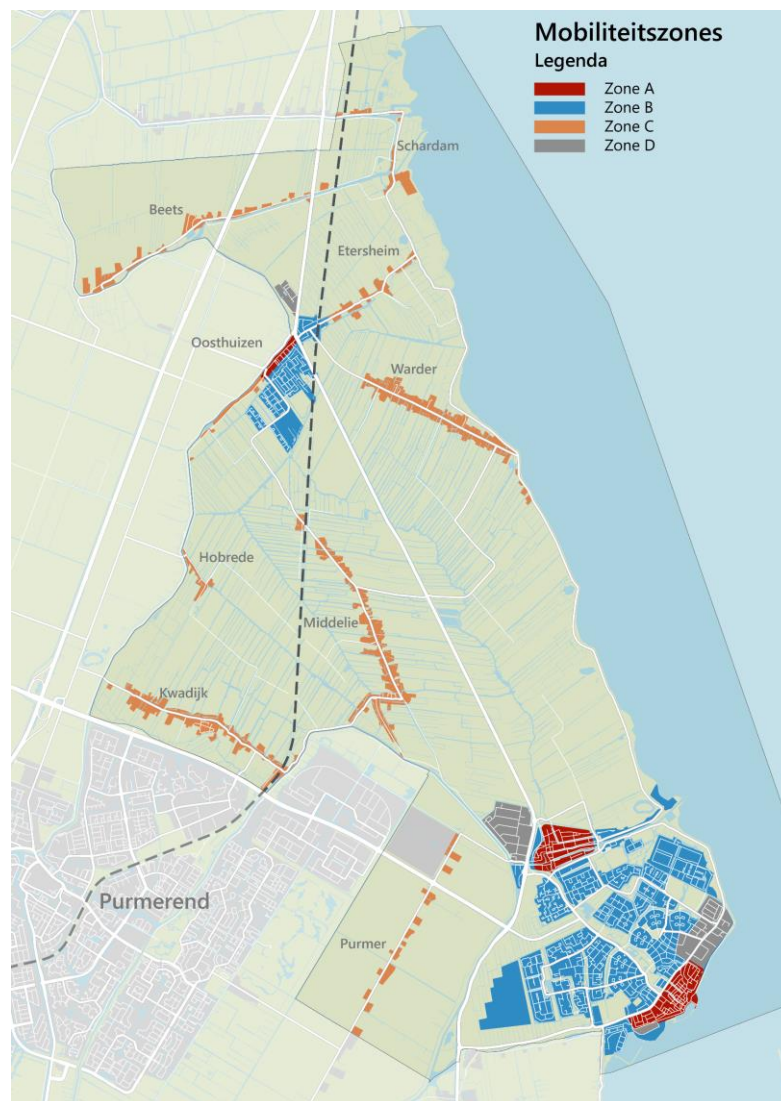
4. **Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme:** om toerisme op duurzame wijze te faciliteren wordt ingezet op een ander kwaliteitsniveau met een langere verblijfsduur. Hierdoor kan toerisme beter worden gespreid en zijn bezoekers eerder bereid om aan de rand van de kernen te parkeren. Daarnaast wordt ingezet op andere routes van touringcars en wordt gezorgd dat het centrum goed bereikbaar blijft met lijnbussen.
5. **Verplaatsen en verschonen logistiek:** om overlast als gevolg van logistiek te beperken wordt ingezet op het verplaatsen en verschonen van logistiek. Bij verplaatsen gaat het mogelijk om het op lange termijn verplaatsen van logistieke functies naar De Purmer en wordt gekeken naar alternatieve routes. Bij verschonen wordt ingezet op het gebruik van kleinere/schonere voertuigen.

De koers van het Mobiliteitsplan is verder uitgewerkt in toekomstbeelden. Om deze toekomstbeelden te bereiken zijn ambities opgesteld. Deze vormen een verdere uitwerking van de richtinggevende keuzes.

Gebiedsgerichte aanpak met mobiliteitszones

Om de ambities af te stemmen op de lokale opgaven wordt ingezet op een gebiedsgerichte aanpak waarin vier type zones worden onderscheiden. Zone A staat voor een focus op verblijfskwaliteit, veiligheid en toegankelijkheid, waarbij de voetganger prioriteit heeft. In de woonwijken (zone B) gaat het om een goede balans tussen de vervoerwijzen. Op korte afstand krijgen lopen en fietsen prioriteit, op langere afstanden is een rol voor het OV en de auto. In de lintdorpen en kleine kernen (zone C) zijn minder voorzieningen en werkplekken op korte afstand en heeft de auto een grotere rol voor de bovenlokale bereikbaarheid. Op bedrijventerreinen ligt de nadruk minder op voetgangers, aangezien deze vooral goed bereikbaar moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer, fiets en OV.

Gebied	Locatie	Profiel	Vervoerswijze-mix
A	Centrum Volendam, Edam en Raadhuisstraat Oosthuizen	Centrumzone: verblijfsruimte van groot belang: leefbaarheid en veiligheid van voetganger op 1	
B	Woonwijken, gemengd woon/werken, voorzieningen	Woon(-werk) zone in stedelijk gebied: goede balans tussen vervoerwijzen, veiligheid fietser van groot belang	
C	Lintdorpen en kleine kernen	Buitenstedelijk woon, werk- en recreatiegebied, goede fietsverbindingen naar OV hubs, ontlichten van auto-/landbouwverkeer met fiets en voetganger voor veiligheid. Auto van belang voor regionale bereikbaarheid.	
D	Bedrijventerreinen	Bedrijventerreinen met goede faciliteiten voor OV en fiets.	



Figuur S.4: Mobiliteitszones Edam-Volendam

Tabel S.1 Mobiliteitszones met bijpassend profiel en vervoerswijze mix

Ambities Mobiliteitsplan om te komen tot het toekomstbeeld

Op basis van sessies met de gemeenteraad en de dorpsraden zijn de ambities hieronder verder uitgewerkt. De ambities zijn gegroepeerd onder 3 hoofdambitie. De ambities versterken elkaar. Het feit dat een ambitie is ondergebracht in een bepaalde categorie betekent niet dat deze uitsluitend gerelateerd is aan die hoofdambitie.

1. Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:

- Stimuleren lopen en fietsen voor korte verplaatsingen;
- Stimuleren gebruik E-bike;
- Verkeersveilige leefomgeving voor iedereen;
- Aantrekkelijkheid centrumgebieden verhogen.



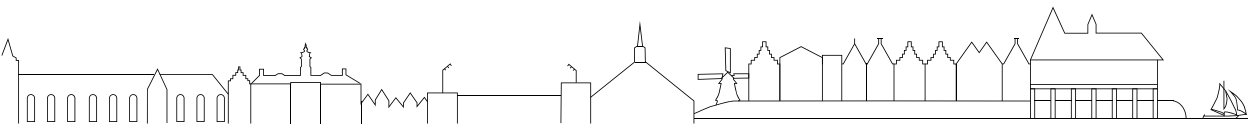
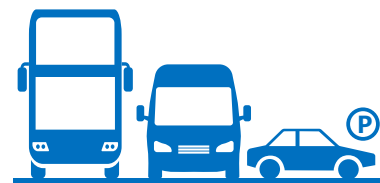
2. Versterken duurzame vormen van vervoer:

- Duurzame regionale bereikbaarheid ;
- Emissievrij in 2050;
- Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan hand in hand (Lange Weeren, De Purmer, Julianaweg).



3. Toekomstbestendige bereikbaarheid:

- Goed bereikbare kleine kernen en dorpen;
- Logistiek verkeer veilig en efficiënt faciliteren ;
- Parkeerbeleid actualiseren.



Het toekomstbeeld mobiliteit van Edam-Volendam

In het toekomstbeeld zijn de ambities vertaald naar de toekomstige netwerken voor fietsen, OV, hubs en auto met belangrijke elementen:

- **Lopen en centrumgebieden:** door in centra te prioriteren op de voetganger blijven centra veilig, leefbaar en toegankelijk;
- **Fietsen:** door fietsroutes te categoriseren met concrete inrichtingseisen voor elk type route is er een hoge kwaliteit fietsnetwerk, waaronder een sluitend doorfietsroutenetwerk om Hoorn, Purmerend en Amsterdam snel te kunnen bereiken;
- **OV en deelmobiliteit:** met een nieuwe HOV-lijn naar Purmerend, OV-lijn door de lange Weeren, en door op OV-haltes verschillende type hubs realiseren waar o.a. deelmobiliteit wordt aangeboden is een hoogwaardig aanbod van duurzame alternatieven;
- **Auto en parkeren:** het verkeer stroomt door op de ontsluitingsroutes en op de N247 en met 30 km/u op Julianaweg, Burg. Van Baarstraat en Hyacintenstraat is een goede verkeersveiligheid. Het geactualiseerde parkeerbeleid beperkt de overlast in centra en zorgt voor stimulans van mobiliteitstransitie in nieuwe woonwijken.

De elementen van het integrale toekomstbeeld versterken elkaar. Het inzetten op hubs (OV en deelmobiliteit) kan een positieve invloed hebben op het kiezen voor de fiets en een alternatief bieden voor het gebruik van de auto. Hiermee zijn capaciteitsverhogingen in het netwerk van de auto in mindere mate nodig.



Figuur S.5: Toekomstbeeld mobiliteit

Uitvoeringsprogramma: ondernemen actie op korte termijn

Om tot het toekomstbeeld 2040 te komen, definieert het Mobiliteitsplan concrete maatregelen die bijdragen aan de beleidsdoelstellingen. In de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan zijn de belangrijkste korte termijn maatregelen, zoals hiernaast weergegeven uitgewerkt (t/m 2030).

Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:

- 1 Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam
- 2 Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid
- 3 Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat
- 4 Aanpassen of weghalen van langspaarkeerplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten
- 5 Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen
- 6 Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten
- 7 Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen
- 8 Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan
- 9 Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat
- 10 Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid
- 11 Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven
- 12 Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)

Versterken duurzame vormen van vervoer:

- 13 Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub
- 14 Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken
- 15 Opstellen MPvE bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit

Toekomstbestendige bereikbaarheid:

- 16 Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247
- 17 Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat
- 18 Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)
- 19 Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer
- 20 Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer
- 21 Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen
- 22 Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam
- 23 Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit
- 24 Werkgeversaankpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren
- 25 Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam

Tabel S.2: Maatregelen korte termijn (t/m 2030)



Figuur S.6: Uitvoeringsagenda: maatregelen korte termijn

Monitoren en tussentijds evalueren om middellange en lange termijn acties te bepalen

De concrete invulling voor de middellange (2030-2040) en lange termijn (2040+) vindt in een later stadium plaats door middel van monitoring en evaluatie van de eerste termijn. Om bij te kunnen sturen vindt elke twee jaar een monitor plaats van het Mobiliteitsplan. Zo zal bij eventuele wijzigingen in de geplande gebiedsontwikkelingen onderzocht moeten worden hoe deze veranderingen zich verhouden tot de geplande maatregelen en of bijsturing noodzakelijk is. De monitor gaat in op:

- De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen in de gemeente, waaronder de doorstromings- en veiligheidsproblemen;
- Het programma en het tempo van de gebiedsontwikkeling;
- De uitvoering van de maatregelen.

De monitoring van het Mobiliteitsplan kan mogelijk gezamenlijk plaatsvinden met de monitoring van de Omgevingsvisie. De monitor van het Mobiliteitsplan vormt hiermee input voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit dat in het kader van de Omgevingsvisie zal worden opgesteld, omdat mobiliteit een van de opgaven uit de Omgevingsvisie is. Hierbij is het idee om het proces weergegeven in figuur S.7 te gaan volgen.



Figuur S.7: Schematisch stroomschema monitoring en evaluatie (bron: Omgevingsvisie Edam-Volendam, 2023)

1. Doel en totstandkoming Mobiliteitsplan

1.1 Doel Mobiliteitsplan

Waarom een Mobiliteitsplan?

De gemeente Edam-Volendam is een veelzijdige gemeente die bestaat uit tien kernen en buurtschappen met elk hun eigen kenmerken en cultuur. Deze diversiteit kenmerkt de gemeente door een betrokken en ondernemende sfeer, waarbij initiatief en ambitie hoog in het vaandel staan. Deze kernen en buurtschappen, maar ook de bedrijven, scholen en toeristische trekpleisters zijn dagelijks in beweging. Inwoners verplaatsen zich van woning, naar de school van de kinderen, langs de bakker, naar ons werk en op de weg terug naar huis nog even langs de supermarkt. Al deze verplaatsingen moeten op een veilige en goede manier kunnen plaatsvinden.

De gemeente Edam-Volendam staat niet stil. De vastgestelde omgevingsvisie geeft handvatten voor een goede leefomgeving met o.a. ambities voor mobiliteit. Een goede leefomgeving is sociaal, gezond, veilig, kwalitatief, duurzaam, ecologisch en bereikbaar. In het behouden en bereiken van deze doelen speelt mobiliteit een grote rol.

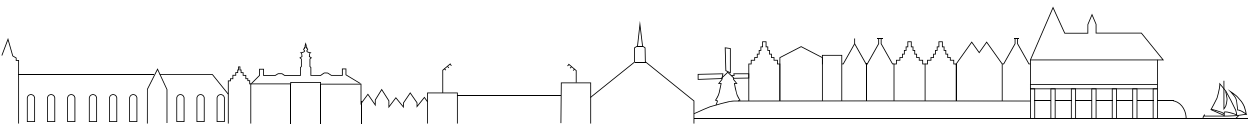
In 2040 zal mobiliteit er anders uitzien dan vandaag. Verschillende trends zullen op de korte en of de lange termijn een effect hebben op ons mobiliteitsbeleid. Het Mobiliteitsplan vormt een uitwerking van de opgave 'mobiliteit' uit de omgevingsvisie en een vervolg op het

Verkeersplan 2018-2023. Met het Mobiliteitsplan zet de gemeente in op een toekomstig bestendige, bereikbare en leefbare gemeente.

Een visie met een ambitie

We leggen de lat hoog, rekening houdend met de karakteristieken van onze eigen omgeving en de regio. Veiligheid staat voorop. We streven naar nul verkeersdoden en willen ons overal en altijd veilig voelen wanneer we ons verplaatsen. Ook bereikbaarheid, nu maar ook zeker in de toekomst, is een belangrijk doel. Niet alleen voor de auto maar juist ook voor andere vervoerswijzen zoals de (e)-fiets en het OV. Dit doen we door de groei van mobiliteit op een duurzame manier op te vangen. Zodat de leefomgeving een gezonde en sociale plek blijft voor de bewoners en bezoekers. Zo blijft het karakter van de gemeente behouden en blijft de groene omgeving in tact.

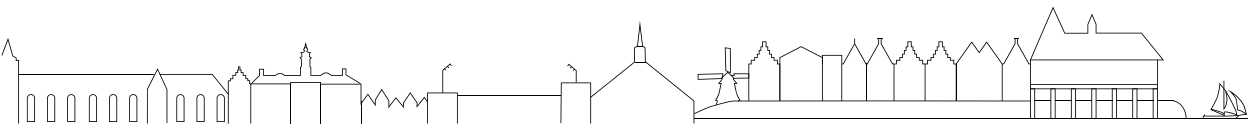
Het toekomstbeeld dat we voor ogen hebben, is er niet van vandaag op morgen. Het gaat stap voor stap. Het voornemen is dat alle projecten in deze visie in uitvoering kunnen worden gebracht, waarbij voldoende flexibiliteit is ingebouwd. In de praktijk zal soms blijken dat we door voortschrijdend inzicht de visie moeten herijken.



Samenwerken bij de uitvoering van de visie

Bij de uitvoering van het Mobiliteitsplan zullen we samen optrekken met inwoners en ondernemers in de gemeente om tot gedragen resultaten te komen. Mobiliteit stopt echter niet bij de gemeente- of regiogrenzen. Voor mobiliteit zijn we mede afhankelijk van onze partners en vice versa. Daarom willen we onze mobiliteitsvraagstukken die onze grens overschrijden in samenwerking oppakken. We zoeken onze partners actief op en zijn aangehaakt bij belangrijke ontwikkelingen in de regio.

Zo werken we samen aan sociaal, gezond, veilig, kwalitatief, duurzaam, ecologisch en bereikbare leefomgeving.



1.2 Totstandkoming

In nauwe samenwerking

Het Mobiliteitsplan Edam-Volendam is in samenwerking met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen. Ruim 350 inwoners en bezoekers vulden bij het begin van het opstellen van het plan de enquête in. Vervolgens zijn diverse avonden geweest met de dorpsraad en de gemeenteraad om de inwoners van de

gemeente actief te betrekken bij het proces. Voor bestuurlijke gedragenheid zijn verschillende ambtelijke en bestuurlijke overleggen georganiseerd met de directeuren en wethouders. Omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeentegrens zijn we ook 5 keer bij elkaar gekomen in brede projectgroepen waarbij zowel de gemeente, als de provincie en de VRA aanschoven om tot een integraal gedragen plan te komen.



Figuur 1.1 Themaraad bijeenkomst 29 feb 2024



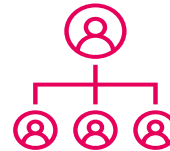
Enquête mobiliteit

In totaal hebben 433 mensen de enquête ingevuld. Respondenten werd gevraagd om verschillende mobiliteitsaspecten te beoordelen op huidige kwaliteit en hoe belangrijk zij een onderwerp vonden



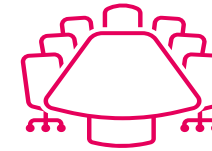
Dorpsraadavond

Twee avonden werden georganiseerd waarop dorpsraden en ondernemers hun inzicht konden delen over de knelpunten en het belang van mobiliteit in de gemeenten, als aanvulling op de enquête



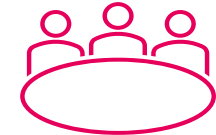
Gemeenteraadavond

Twee avonden werden georganiseerd, bij een werd de raad geïnformeerd en bij de andere bijeenkomst konden zij meedenken over passende mobiliteitsmaatregelen in de gemeente.



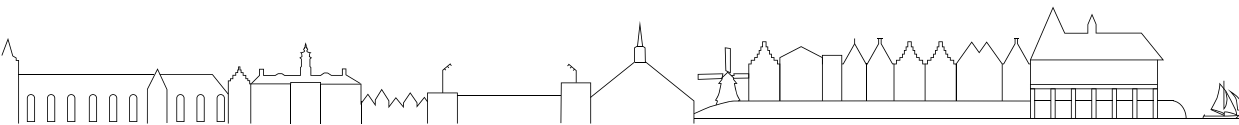
Ambtelijk- en bestuurlijk overleg

2 ambtelijke (directeuren) en 2 bestuurlijke (wethouders en bestuurders) overleggen om te zorgen voor een bestuurlijk gedragen inhoudelijke koers van het plan en uitwerking van het plan.



Brede projectgroep

Tijdens de brede projectgroepen kwamen we in een vaste groep met o.a. de gemeente, VRA en provincie samen om de analyses en documenten te bespreken om tot een gedragen eindproduct te komen waarbij alle belangen werden behartigd.



2. Kernschets: opgaven mobiliteit

2.1 Beleidscontext

Werkwijze beleidsanalyse

In deze paragraaf behandelen we de verschillende beleidsstukken die een relatie hebben met mobiliteit voor de gemeente Edam-Volendam. In het Mobiliteitsplan sluiten we aan op het gemeentelijk en regionale beleid.

Krachtenveldanalyse gemeentelijke beleidsstukken

In de beleidsanalyse zijn de belangrijkste gemeentelijke en regionale beleidsstukken geanalyseerd, waarbij we de hoofdpunten per beleidsstuk hebben opgenomen in een tabel. Voor de gemeentelijke beleidsstukken hebben we hierbij met name aandacht voor de raakvlakken met mobiliteit, en voor de regionale beleidstukken voor de raakvlakken met het gemeentelijk beleid.

Gemeentelijke beleidsstukken:

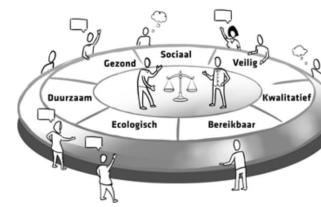
- Omgevingsvisie (2023);
- Voorgaande Verkeersplan Edam-Volendam (2018);
- Parkeernota gemeente Edam-Volendam (2011);
- Strategische Gebiedsvisie De Purmer 2035 (2024).

Regionale beleidsstukken:

- Multimodaal Toekomstbeeld (MRA, 2022);
- Verbinden in verscheidenheid (VRA, 2023);
- Perspectief Mobiliteit (PNH, 2021).

Op de volgende pagina's volgen de resultaten van de uitgevoerde beleidsanalyses.





Omgevingsvisie Edam-Volendam

De omgevingsvisie is een vastgesteld document van de gemeente Edam-Volendam met beleid en visie voor alle onderwerpen die met de leefomgeving te maken hebben.

Meer duurzame, gezonde en veilige mobiliteit als ambitie

De omgevingsvisie Edam-Volendam, vastgesteld in juli 2023, omvat het beleid voor de leefomgeving van de gemeente Edam-Volendam. Mobiliteit vormt hierbij een van de hoofdopgaves van de Uitvoeringsstrategie. In de omgevingsvisie worden daarom verschillende maatregelen genoemd om deze opgaves in te vullen in lijn met de 7 hoofdlijnen van de omgevingsvisie: **Duurzaam, Gezond, Sociaal, Veilig, Kwalitatief, Bereikbaar** en **Ecologisch**.

De mobiliteitstransitie in Edam-Volendam

Deze maatregelen zijn gericht op mobiliteitstransitie, bestaande uit het bevorderen van emissievrije mobiliteit zoals stimuleren van lopen en fietsen, maar ook elektrisch rijden. Het heeft de voorkeur om eerst in te zetten op alternatieven, in plaats van de auto beperkingen op te leggen. Een handboek wegen moet zorgen voor een kader dat gebruikt kan worden bij de inrichting van wegen bij groot onderhoud, dat meer in lijn ligt met het STOMP-principe.

**MaaS: Mobility as a Service is een breed aanbod van openbare vervoers- en deelmobiliteitsdiensten op één app of platform, die een reiziger naar eigen inzicht inzet en combineert. Hierbij beschouwen we het gebruik van mobiliteit in plaats van het bezit.*

Hiermee wordt bij het inrichten van de openbare ruimte het belang van de voetganger (**Stappen**) en fietser (**Trappen**) voorop gesteld, gevolgd door het openbaar vervoer en MaaS* modaliteiten. Op de laatste plaats komt de privéauto. Naast dit handboek wordt de invoering van betaald parkeren onderzocht en wordt gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk naar de randen van de centrumgebieden verplaatst. Voor kwetsbare doelgroepen wordt ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Met mobiliteit anticiperen op toekomstige groei

Door ruimtelijke ontwikkelingen gaat de mobiliteitsbehoefte in Edam-Volendam toenemen. Traditioneel gezien lossen we deze knelpunten (verkeersveiligheid/verkeersafwikkeling) op door de infrastructuur aan te passen. Echter wordt ook ingezet op de vraagkant van mobiliteit, namelijk de transitie naar meer duurzame vervoerwijzen om de mobiliteitsbehoefte op te vangen. Een goed lokaal en regionaal fietsnetwerk is daarbij de hoofdambitie, zodat belangrijke bestemmingen zoals Edam busstation en Purmerend veilig en efficiënt kunnen worden bereikt. Met een onderzoek naar de inpasbaarheid van een (extra) elektrisch busstation en het uitbreiden van het aanbod van deelmobiliteit wordt hier eveneens aan bijgedragen.





Omgevingsvisie Edam-Volendam

Mobiliteit ook onderdeel bij andere opgaven Omgevingsvisie

Naast de opgave mobiliteit, speelt mobiliteit ook een rol bij opgaven gericht op andere thema's. Hieronder volgt hiervan een opsomming.

Opgave 2: warmte, energie en klimaat

De gemeente staat voor een grote opgave voor het aanpassen van de leefomgeving op de verandering van het klimaat en op de transitie van warmte- en energievoorziening. Hiervoor is in de omgevingsvisie onder meer opgenomen dat bij ruimtelijke ontwikkelingen en groot onderhoud in de leefomgeving zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de verandering van het klimaat.

Opgave 3: Landelijk gebied & Landschap

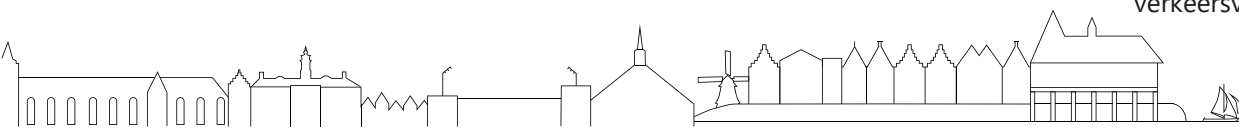
Hierbij wordt de ambitie benoemd om bestaande voorzieningen te behouden. Nabijheid van voorzieningen kan bijdragen aan een hoog aandeel lopen en fietsen in dagelijkse verplaatsingen. Ook het belang van recreatief verkeer in de gemeente Edam-Volendam wordt hier onderstreept, waarvoor dan ook routes dienen te worden behouden waarop het prettig is om te recreëren. Ongewenst doorgaand verkeer dient zoveel mogelijk te worden geweerd om de recreatieve waarde te beschermen op deze routes.

Opgave 4: Werklocaties

Ook het ontwikkelen van werklocaties draagt bij aan de nabijheid van werkgelegenheid en het stimuleren van duurzamere vormen van mobiliteit. De Baansteer in de Purmer is een voorbeeld van een bedrijventerrein dat binnen acceptabele fietsafstand ligt voor een groot deel van Edam-Volendam. Goede aansluitingen op de omliggende netwerken zijn nodig om van en naar deze locaties ook daadwerkelijk te sturen op meer duurzame vormen van mobiliteit.

Opgave 6: Waterfront

Om bezoekersstromen rondom de haven van Volendam beter te stroomlijnen en verkeer door centrum te verminderen wordt benoemd dat de toegang tot het parkeergelegenheid Marinapark Volendam dient te worden verbeterd. Daarbij is het van belang om de aansluitende wandel- en fietsroutes langs het waterfront te verbeteren en verbinden met de rest van het lokaal en regionaal fietsnetwerk. Hiermee kan worden gezorgd voor het verbeteren van de toegankelijkheid van recreatieterreinen voor voetgangers en fietsers. Door het aanbod van recreatieve mobiliteitsknooppunten (hubs) uit te breiden nabij parkeervoorzieningen kunnen ook bezoekers worden verleid om zich op een meer duurzame wijze te verplaatsen van en naar het centrum. Dit draagt bij aan de recreatieve mogelijkheden, verkeersveiligheid en het verminderen van de verkeersoverlast.



Gemeentelijk verkeersplan Edam-Volendam

Het Verkeersplan is een beleidsplan op hoofdlijnen voor de periode 2018-2023. Het plan diende als toetsingskader om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. In het plan zijn projecten genoemd waarmee de gemeente aan de slag kon gaan in deze tijdsperiode. Belangrijke thema's in dit plan waren: netwerk fiets, verkeersveiligheid fiets, verkeersveiligheid voetganger, wegen categorisering auto, parkeren in centrum Edam en Volendam en gedrag en handhaving. In onderstaande tekst zijn de maatregelen benoemd en de mate van uitvoering. Maatregelen die nog uitgevoerd moeten worden krijgen een plek in de uitvoeringsagenda van dit Mobiliteitsplan.

Uitgevoerd

- Aanpak weesfietsen bij busstation Edam;
- Voorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen;
- Snelheidsbepalende maatregelen door visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen;
- Eenrichtingsverkeer grachten Edam;
- Looproute naar centrum verbeteren vanaf parkeerterrein Marinapark via Zuideinde;
- Evaluatie Parkeerfonds;
- Lobby verduurzaming busvervoer;

- Lobby landbouwverkeer op de N244;
- Looproute Dijkgraaf de Ruiterslaan tussen Grote Ven en Julianaweg.

Mee bezig

- Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Edam;
- Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Volendam;
- Lobby voor fietsvoorzieningen tussen Edam en Beets;
- Aanpak verkeerssituatie MFA Oosthuizen;
- Verduurzamen wagenpark gemeente.



Doorlopend (samen met regionale partners)

- Lobby kwaliteitsverbetering fietsroute Hobrede – Oosthuizen;
- Aanpak fietsknelpunten;
- Lobby voor verlichting parallelweg N247;
- Lobby educatieprogramma's op scholen: dode hoek, fietslessen, gebruik mobiel;
- Lobby gedragscampagnes tegen asociaal en te hard rijden;
- Intensiveren handhaving door extra inzetten BOA's;
- Gedragscampagne door middel van smileys;
- Stimuleren elektrisch laden;
- Opstellen gemeentelijk Mobiliteitsmanagementplan.

Anders (in ijskast of niet mogelijk)

Door uiteenlopende omstandigheden zijn enkele maatregelen in de ijskast gezet of bleken niet mogelijk. Dit betreft de volgende maatregelen:

- Onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal – Slobbeland;
- Lobby kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) herinrichten voor meer veiligheid;
- Aanleggen plateau kruising Oorgat – Voorhaven;
- Inrijverbod vrachtverkeer Warderweg (tussen Oosteinde en Westerweg);
- Onderzoek overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra E-V.



Parkeernota Edam-Volendam 2011

In 2011 is de vigerende parkeernota opgesteld nadat de gemeente lang vraagvolgend was geweest. De gebieden liepen vol en onderzoek toonde aan dat binnen 10 jaar ook de laatste vrij openbare ruimte door de auto gevuld zou worden zonder ander beleid.

Parkeervisie

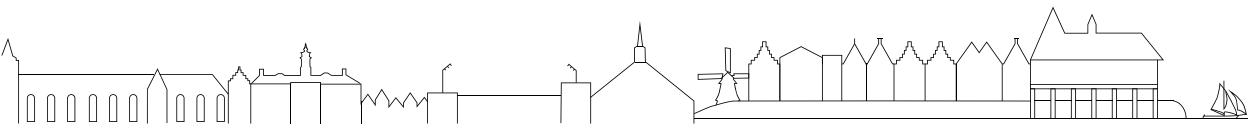
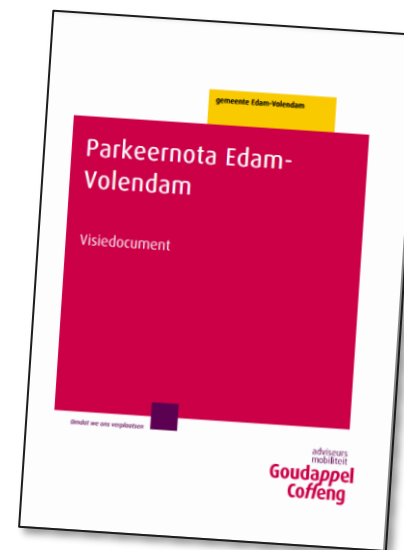
Gericht op:

- Weghalen aangewezen knelpunten;
- Voorsorteren op beperken verkeersoverlast in de toekomst;
- Keuzes maken over verdeling parkeer capaciteit tussen verschillende groepen parkeerders.

Voorrang doelgroepen:

- Bezoekers aan winkels kunnen op korte afstand kort parkeren (stop en shop);
- Bewoners dienen bij auto in de nabijheid van hun woning kwijt te kunnen (voor een tweede auto is dit afhankelijk van het gebied);
- Bezoekers moeten in de nabijheid van het bezoekadres kunnen parkeren;
- Werknemers parkeren in gebieden met beperkte ruimte op afstand;
- Toeristen parkeren aan de rand van de toeristische centra en worden goed naar de centra geleid.

Parkeren blijft budgetneutraal en de parkeerkcijfers van CROW worden als uitgangspunt gehanteerd.

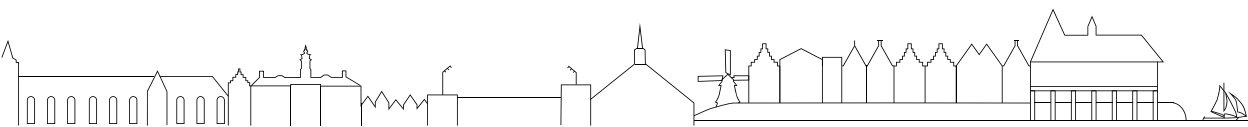


Strategische Gebiedsvisie De Purmer 2035 (ontwerp)

De Purmer is een droogmakerij die ligt binnen de gemeenten Edam-Volendam, Purmerend en Waterland. In opdracht van deze drie gemeenten is een strategische gebiedsvisie voor De Purmer opgesteld. Hierin zijn de kaders en kansen opgenomen waarbinnen een ontwikkeling kan plaatsvinden. De gebiedsvisie is geen blauwdruk en moet worden gezien als inspiratiebron voor toekomstige plannen. De gebiedsvisie wordt in het voorjaar van 2024 aan de drie gemeenteraden aangeboden voor besluitvorming.

In de ontwerp-gebiedsvisie is voor mobiliteit opgenomen dat de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in de Purmer vooral recreatief zijn. Het gaat hierbij om het verbeteren van snelfietsroutes, wandelroutes, vaarroutes en fiets- en wandelverbindingen. Ook wordt duidelijk ingezet op verduurzaming van mobiliteit, mede om bewegen en gezondheid te stimuleren.

In september 2020 heeft de gemeente Edam-Volendam een Wet voorkeursrecht gemeenten (Wvg) gevestigd op het meest noordelijk deel van de Purmer. Voor de ontsluiting van dit gebied is het uitgangspunt dat de gebruik wordt gemaakt van de bestaande provinciale wegen (N244 en N247).



Regionale beleidsambities

Multimodaal toekomstbeeld MRA

Visie: Brede Welvaart

Strategieprincipes:

- Verstedelijking afgestemd op bereikbaarheid;
- Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei;
- Verbeteren fietsnetwerken;
- Regionale hubs;
- Schaalsprong OV.

Opgaven Zaanstreek/Waterland:

- Ongelijkheid in bereikbaarheid;
- Sterkste afname van bereikbaarheid over weg;
- Te weinig capaciteit in OV;
- N247 een capaciteitsknelpunt.



Beleidskader mobiliteit (VRA) 2023

Visie: Brede Welvaart

Principes:

- Gedragsbeïnvloeding en 'mens centraal' als uitgangspunt;
- STOMP is de basis (+Trias mobilica);
- Mobiliteit per gebiedstype;
- Mobiliteit en ruimte in samenhang.

Opgaven Stedelijk gebied:

- Verdichting, functiemix, externe/interne verbindingen;

Opgaven landelijk gebied:

- Beschermen landschap, benutten bestaande infra, menging wonen/werken, beleving van fietsroutes en doorfietsroutes, verkeersveiligheid.

Opgaven Waterland:

- Vergrijzing, eenzijdig pendel naar Amsterdam (files, OV), OV Edam-Volendam met rest Waterland beperkt, autoafhankelijkheid, hoewel auto belangrijk alternatief blijft → inzet: fiets, OV, deelmobiliteit, hubs.



Perspectief mobiliteit (PNH) 2021

Opgaves:

- Bereikbare woningen, economie;
- Goede deur-tot-deur reis;
- Lopen en fietsen;
- Ketenreis;
- Veilig en toegankelijk reizen;
- Voorkomen negatieve effecten;
- Laadinfrastructuur;
- Duurzaam aanleg en beheer van infrastructuur;
- Kostenbesparing.

Hoe: Trias Mobilica (mobiliteit verminderen, veranderen, verbeteren)

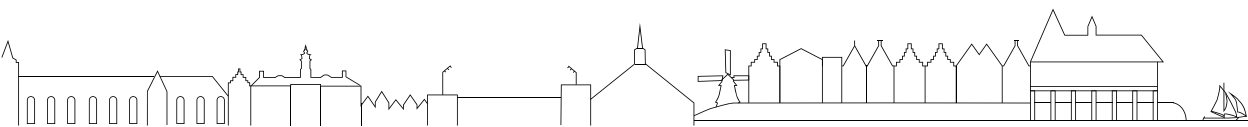


Samenvatting beleidsanalyse

Omgevingsvisie en regionaal beleid vormen vertrekpunt om gezamenlijk doelen te bereiken

Voor het Mobiliteitsplan zijn de belangrijkste gemeentelijke en regionale beleidsstukken geanalyseerd. De Omgevingsvisie 2023 vormt de basis voor het beleid voor de leefomgeving voor Edam-Volendam. Hierin is de ambitie opgenomen dat mobiliteit steeds duurzamer, gezonder en veiliger wordt. Ingezet wordt op de mobiliteitstransitie, waarmee emissievrije mobiliteit zoals lopen en fietsen wordt gestimuleerd, maar ook elektrisch rijden met de fiets en auto. Het heeft de voorkeur om eerst in te zetten op alternatieven, in plaats van de auto beperkingen op te leggen. De geplande gebiedsontwikkelingen (o.a. Purmer en Lange Weeren) bieden eveneens kansen om meer te sturen op duurzaam mobiliteitsgedrag. Dit is ook opgenomen in het ontwerp-gebiedsvisie van de Purmer. In de Omgevingsvisie is ook opgenomen dat gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk naar de randen van de centrumgebieden wordt verplaatst en dat de invoering van betaald parkeren wordt onderzocht. De maatregelen uit de Omgevingsvisie en het gemeentelijk Verkeersplan worden, waar mogelijk verder uitgewerkt en opgenomen in de uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan.

Het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA, het beleidskader Mobiliteit van de VRA en het Perspectief Mobiliteit van de Provincie vormen het belangrijkste regionale mobiliteitsbeleid. Uit het Multimodaal Toekomstbeeld blijkt dat Rijk en regio scherpe keuzes moeten maken om de MRA aantrekkelijk en bereikbaar te houden en doelen op het gebied van duurzaamheid en brede welvaart te behalen. Keuzes die vragen om een andere kijk op mobiliteit. Dit in verband met de druk op het wegennet voor autoverkeer door de ontoereikende capaciteit van de corridor N247 richting de A10 en de druk op het OV wat versterkt wordt door tijdelijke personeelstekorten. In het Beleidskader Mobiliteit (VRA) is dit uitwerkt. Hierin wordt ingezet op actieve vervoerwijzen (STOMP) en het verminderen, veranderen en verbeteren van mobiliteit (trias mobilica). Onderscheid wordt gemaakt naar verschillende gebiedstypen. Opgaves voor de regio Waterland, waar ook Edam-Volendam onder valt, zijn de sterke eenzijdige spitsbelasting door woon-werk verkeer naar Amsterdam en het verbeteren van het OV tussen Edam-Volendam. De inzet is vooral op fiets, OV, deelmobiliteit en hubs, hoewel hier ook de auto belangrijk blijft.



2.2 Feiten en cijfers

Werkwijze feiten en cijfers

Onderdeel van de analysefase van de mobiliteitsvisie is het onderzoek van allerlei feiten en cijfers op gebied van mobiliteit. Dit geeft inzicht in de huidige situatie en biedt de basis voor het maken van een plan.

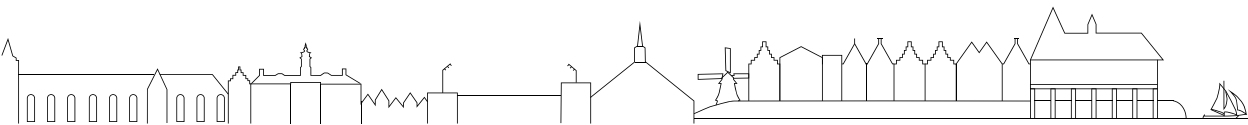
Gebruikte data

De kwantitatieve analyse bestaat uit verschillende stappen waarin we meerdere databronnen hebben geanalyseerd:

- **ODiN:** OnDerweg in Nederland. Databron van het CBS met informatie over het verplaatsingsgedrag in Nederland. Gaat onder meer over de verdeling van gemaakte verplaatsingen over vervoerwijzen en afstandsklassen;
- **NVP:** Nederlands VerplaatsingsPanel. Databron voor verplaatsingsgedrag van panelleden. Gebruikt voor de motieven van verplaatsingen;
- **Mobiliteitsspectrum:** intensiteiten en bereikbaarheid fiets, intensiteiten en bereikbaarheid OV;
- **Netwerkkarten:** voor het in beeld brengen van de huidige situatie zijn netwerkkarten opgesteld die de netwerken voor fiets, OV en auto (gecategoriseerd) weergeven;

- **Verkeersmodel Edam-Volendam:** intensiteiten motorvoertuigen (versie 1.0);
- **Wegenscan:** een beschouwing van de verkeersveiligheid op verschillende wegen door te kijken naar de verhouding tussen Intensiteit op de weg en de capaciteit van de weg (I/C). De capaciteit is in deze analyse bepaald met behulp van de 'Wegenscan-tool' die op basis van de kenmerken functie, vormgeving en gebruik de maximaal wenselijke intensiteiten op wegvakken kan bepalen;
- **VIAtat:** in beeld brengen van ongelukken en snelheidsoverschrijdingen in de gemeente. De ongevalsregistratie in Nederland is onvolledig. Daarom is niet alleen naar 2023 gekeken, maar naar de 2020-2023;
- **Kentekenonderzoek:** Parkeerdruk en herkomst parkeerders Volendam.

Op de volgende pagina's volgen de resultaten van de uitgevoerde kwantitatieve analyses.



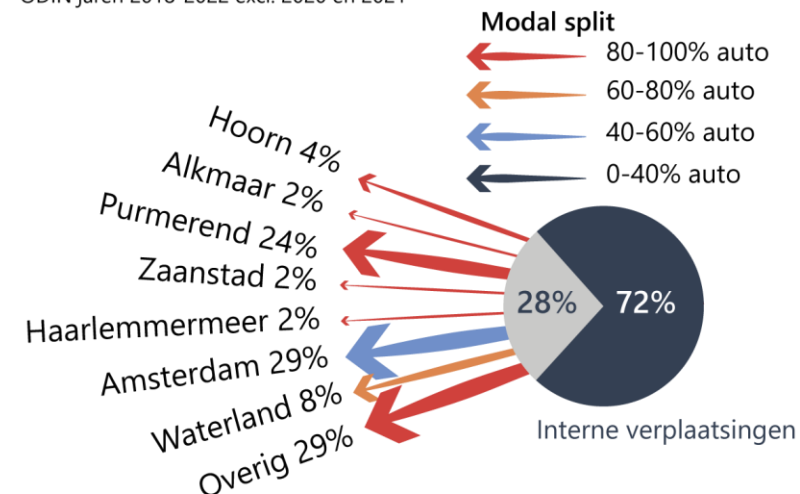
Sterke relaties Edam-Volendam met Amsterdam en Purmerend

Op basis van ODIN data voor de jaren 2018-2022 (exclusief de coronajaren 2020 en 2021) is inzicht gemaakt in de belangrijkste verplaatsingsrelaties van inwoners van de gemeente. De steekproef voor de bestemmingen van inwoners bestaat uit 1176 personen. Voor de herkomsten bestaat de steekproefpopulatie slechts uit 120 respondenten, daarom is hier ook gekeken naar de herkomst van bezoekers uit het verkeersmodel en CBS-woonwerk data om tot een top 5 herkomstgemeenten te komen.

Circa 70% van de verplaatsingen van bewoners van Edam-Volendam blijft binnen de eigen gemeente. Amsterdam en Purmerend zijn met ruime afstand de gemeenten met de sterkste relatie met Edam-Volendam, wat mede verklaard kan worden door de grootte van de stad (Amsterdam) of de nabijheid (Purmerend). Circa één op de drie uitgaande verplaatsingen heeft een bestemming in Amsterdam. Hiervan wordt ongeveer de helft van de verplaatsingen met de auto afgelegd en de andere helft met het openbaar vervoer. Bijna de helft van de verplaatsingen naar Amsterdam zijn woon-werk verplaatsingen, ruim een kwart is recreatief verkeer. Ongeveer een kwart van de verplaatsingen van Edam-Volendam gaat naar Purmerend. Hiervan wordt ruim 80% met de auto afgelegd. Meer dan de helft betreft recreatief verkeer. Naast Amsterdam is Waterland de enige andere bestemming waarbij het autogebruik lager is dan 80%.

Bestemmingen inwoners Edam-Volendam

ODIN jaren 2018-2022 excl. 2020 en 2021



Herkomsten bezoekers Edam-Volendam

Inschatting op basis van combinatie bronnen ODIN, CBS woon-werk en het verkeersmodel

Top 5 Herkomsten:

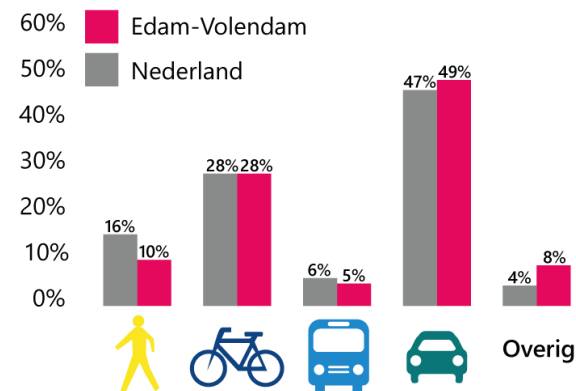
1. Purmerend
2. Amsterdam
3. Hoorn
4. Waterland
5. Zaanstad

Modal split Edam-Volendam toont potentie voor transitie

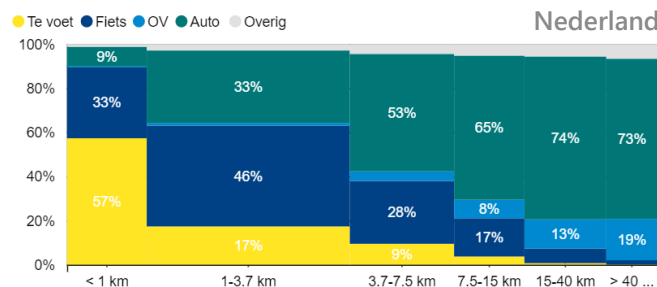
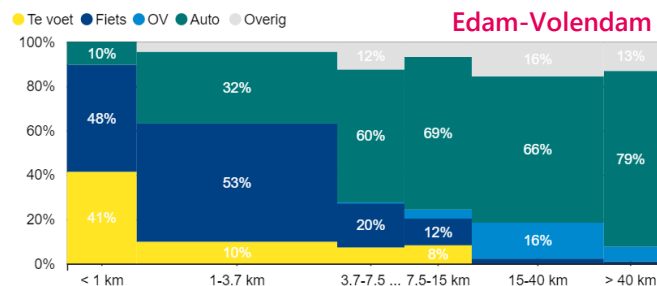
Op basis van ODIN data (CBS) is de modal split van de gemeente Edam-Volendam vergeleken met het gemiddelde van Nederland. Uit deze vergelijking vallen de volgende zaken op:

- **Op de korte afstanden (tot 3,7km) een gemiddeld autogebruik, veel fietsverplaatsingen en weinig te voet.** Het hoge aandeel fietsers op de kortere afstanden gaat ten koste van het aandeel voetgangers, dat aanzienlijk lager is dan het Nederlands gemiddelde. Het autogebruik op korte verplaatsingen is gemiddeld. Dit gaat vooral om sociaal en winkelbezoek. Hier is meer potentie voor lopen en fietsen vanwege het goede voorzieningenniveau op relatief korte afstand;
- **Bewoners van Edam-Volendam maken relatief weinig middellange verplaatsingen (3,7-15km). Op deze afstanden wordt weinig gefietst en is het autogebruik hoog.** Dit lage aantal middellange verplaatsingen kan worden verklaard door de ligging van de gemeente, met weinig bereikbare bestemmingen binnen deze afstandsklasse. Het fietsgebruik op deze afstand ligt beduidend onder het Nederlands gemiddelde, terwijl het autogebruik hoog is;
- **Bewoners van Edam-Volendam maken relatief veel lange verplaatsingen (>15km).** Dit speelt vooral tussen de 15 en 40km, wat wordt verklaard door de ligging van Amsterdam binnen deze afstandsklasse. Op deze verplaatsingen tussen de 15 en 40km is het aandeel OV relatief hoog en op verplaatsingen langer dan 40km relatief laag.

Modal split (aantal verplaatsingen)



Modal split naar afstandsklasse



Huidig fietsnetwerk (2024)

De kaart op deze pagina geeft de verschillende fietsnetwerken en belangrijke bestemmingen voor voetgangers en fietsers. Het fietsnetwerk in de gemeente Edam-Volendam bestaat uit de volgende onderliggende netwerken:

- **Doorfietsroutes** zijn fietsroutes op regionaal niveau van hoge kwaliteit in de MRA. Veel van deze routes zijn nog in de verkenningfase en voldoen nog niet aan alle kwaliteitseisen. Tussen Edam-Volendam en Purmerend en tussen de nieuwe verbindingsweg en de Christiaan van Abkoudestraat is nader onderzoek nodig naar het gewenste tracé;
- **Gemeentelijk fietsnetwerk:** In de gemeente Edam-Volendam ligt een fietsnetwerk waarmee de belangrijke bestemmingen goed zijn te bereiken. Deze routes zijn veelal uitgevoerd als fietsstroken op ontsluitingswegen of vrijliggende fietspaden;
- **Recreatief knooppuntennetwerk:** dit zijn recreatief aantrekkelijke routes.

Het onderliggend fietsnetwerk bestaat uit overige routes met ofwel fietsinfrastructuur, ofwel veel fietsers. Vrijwel alle belangrijke bestemmingen binnen de gemeente bevinden zich aan het fietsnetwerk. Rondom de belangrijke bestemmingen en in de centrumgebieden is de oversteekbaarheid van wegen extra van belang. Regionaal bevinden Purmerend, Hoorn (voor het noordelijke deel van de gemeente) en Monnickendam (voor het zuidelijke deel van de gemeente) zich binnen fiets of e-bike afstand.



Figuur 2.2 Netwerkaart fiets

Huidige lijnvoering OV (2024)

Op 10 december 2023 is de nieuwe concessie voor Zaanstreek-Waterland ingegaan, gewonnen door EBS voor de komende 10 tot 15 jaar. Uit het Vervoerplan van EBS blijkt dat de lijnvoering in de gemeente Edam-Volendam gewijzigd zal worden. De nieuwe lijnvoering bestaat uit de volgende lijnen:

R-net (HOV):

- Lijn 314 Hoorn – Edam - Volendam – A'dam CS*. Frequentie spits: 6x/u;
- Lijn 316 Edam – Volendam – Amsterdam noord. Frequentie spits: 6x/u.

Aanvullende ontsluitende buslijnen:

- Lijn 100 Edam – Purmerend – A'dam Noord. Frequentie: 2x/u;
- Lijn 110 Purmerend – Edam – Volendam – Amsterdam CS*. Freq. spits: 4*x/u;
- Lijn 112 Hoorn – Edam – Volendam – A'dam Noord. Freq. spits 6x/u;
- Buurtbus 413 blijft rijden.

Bestemmingen reizigers volgens telcijfers uit maart 2023:

- Amsterdam 48% - 1800 reizigers;
- Binnen Edam-Volendam 19% - 700 reizigers (ook overstappen);
- Hoorn 14% - 500 reizigers;
- Waterland 10% - 400 reizigers;
- Purmerend 9% - 350 reizigers.

*Verwachting vanaf september 2024 i.v.m. afronding werkzaamheden A'dam CS

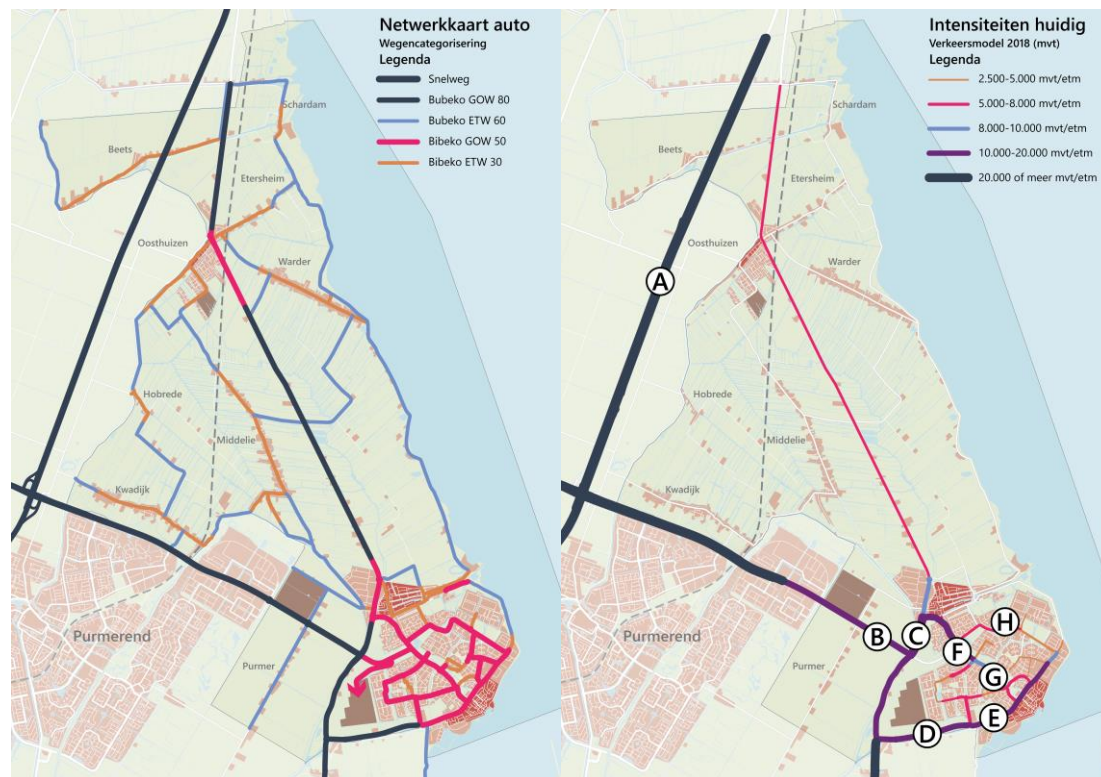


Figuur 2.2 Netwerkaart OV (situatie 2024)

Huidig Autonetwerk (2024)

Het autonetwerk in de gemeente Edam-Volendam kent buiten de bebouwde kom als hoofdwegen de N247 (tussen Hoorn, via Oosthuizen en Edam, richting de A10), de N244 tussen de N247 en Purmerend richting de A7, die de gemeente doorsnijdt maar waar vanuit de gemeente niet op wordt aangesloten. Vanuit Volendam vormt de Zeddeweg een verbinding met de N247, en op dit moment wordt de Zuiderzeeweg gerealiseerd (in 2024 gereed) als nieuwe ontsluitingsweg met aansluiting op het kruispunt N247-N244. Binnen de bebouwde kom zijn in de kernen Edam en Volendam verschillende gebiedsontsluitingswegen, waarvan de belangrijkste de Julianaweg, de Dijkgraaf Poschlaan, Jupiterlaan en de Dijkgraaf de Ruitelaan zijn. Hieronder volgen de etmaal werkdag verkeersintensiteiten op de belangrijkste wegen.

	Wegvak	Verkeersintensiteit (mvt/werkdag/etm)
A	A7	59.900
B	N244	13.500
C	N247	17.900
D	Zeddeweg	12.800
E	Julianaweg	12.100
F	Dijkgraaf Poschlaan	11.300
G	Jupiterlaan	9.300
H	Dijkgraaf De Ruitelaan	5.900



Figuur 2.3 Netwerkaart auto

Figuur 2.4 Intensiteiten auto 2018 (bron: Gemeentelijk Verkeersmodel Edam-Volendam basisjaar 2018)

Tabel 2.1: verkeersintensiteiten in mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag op basis van het verkeersmodel van de gemeente Edam-Volendam (versie 1.0)

Realisatie Zuiderzeeweg

De hoeveelheid verkeer op de wegen in Edam en Volendam zal veranderen tussen 2018 en 2030 door het realiseren van de Zuiderzeeweg als derde ontsluitingsweg en door autonome groei/krimp. In 2030 zal fors minder verkeer rijden op de Dijkgraaf Poschlaan/Singelweg in Edam en op de N247 tussen de Singelweg en de Zuiderzeeweg. Door de derde ontsluitingsweg wordt het ook minder druk op de Zeddeweg, Julianaweg en Heideweg. Drukker wordt het op de Dijkgraaf Poschlaan in Volendam en op de regionale wegen. Dit is in figuur 2.5 gevisualiseerd.

Ontsluiting de Lange Weeren

Voor de ontsluiting van de gebiedsontwikkeling 'De Lange Weeren' wordt gekeken naar een variant met 1 ontsluiting of met 2 ontsluitingen. Het realiseren van een tweede ontsluiting van Lange Weeren heeft geen significante regionale effect op de intensiteit op de N247 ten zuiden van de Zeddeweg of op de N244 (zie figuur 2.6). Wel heeft het effecten voor de verdeling van het verkeer op het gemeentelijke netwerk. De tweede ontsluitingsweg zorgt voor een directere verbinding tussen de Lange Weeren met het centrum van Volendam, Blokrouw en de N247 in zuidelijke richting. Voor deze drie bestemmingen zijn dan ook lokaal verschuivingen zichtbaar. Op de Zeddeweg, Julianaweg en Heideweg neemt de hoeveelheid verkeer toe en de hoeveelheid verkeer neemt af op de Zuiderzeeweg, de Dijkgraaf Poschlaan, de Jupiterlaan en de Populierenlaan. Vanwege de ontlasting van de route Zuiderzeeweg-Dijkgraaf Poschlaan-Jupiterlaan gaat de voorkeur van de gemeente uit naar de variant met twee ontsluitingen.



Figuur 2.5 Verkeerseffect 2030 (met Zuiderzeeweg) tov huidige situatie (mvt/etm)



Figuur 2.6 Effect 2 ontsluitingen Lange Weeren tov 1 ontsluiting (mvt/etm)

Verkeersafwikkeling kruispunten

In de studie “Verkeersonderzoek ontsluiting De Lange Weeren” is de verkeersafwikkeling op 17 kruispunten in Edam-Volendam onderzocht voor 2030. In figuur 2.7 zijn de resultaten op kaart weergegeven. Hieruit blijkt dat de rotonde Dijkgraaf Poschlaan – Bootsloot – Christiaan van Abkoudestraat het enige kruispunt is op het onderzochte netwerk die het verkeer niet kan afwikkelen. Tijdens drukke momenten kan dit zorgen voor lange wachtrijen voor het kruispunt. Op dit kruispunt zijn maatregelen nodig om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te verbeteren.

Daarnaast is er een aantal kruispunten waarop de verkeersafwikkeling tijdens drukke momenten tegen de capaciteit aan loopt, maar waar het verkeer nog wel kan worden verwerkt. In de kern Edam-Volendam zijn dit de kruispunten Julianaweg – Populierenlaan - Zeestraat en daarnaast ook Dijkgraaf Poschlaan – Zuiderzeeweg. Buiten de bebouwde kom vindt dit plaats op de rotonde N247 – Zeddeweg bij het Hotel Volendam.

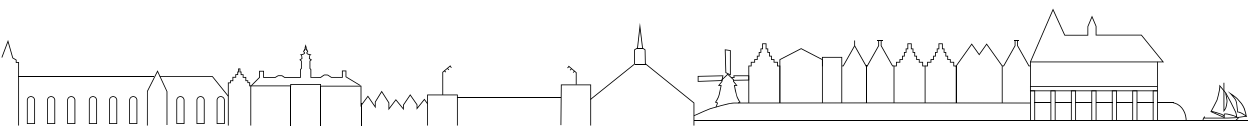


Figuur 2.7 Verkeersafwikkeling kruispunten Edam en Volendam

Legenda

Verkeersafwikkeling kruispunt:

-  Voldoende
-  Matig
-  Slecht



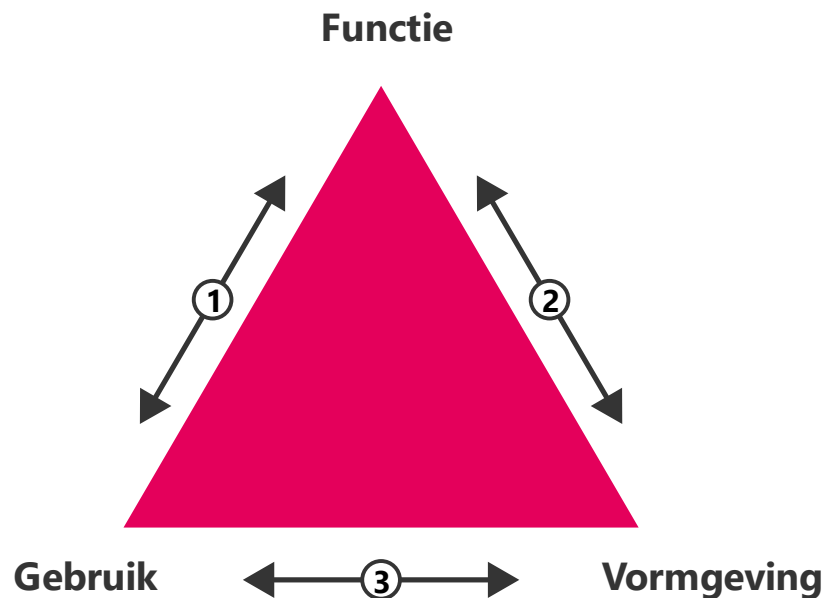
Wegenscan

De Wegenscan is door Goudappel ontwikkeld om voor wegen te kunnen toetsen in hoeverre functie, vormgeving en gebruik met elkaar in balans zijn. Hierbij wordt met name gebruik gemaakt van de geldende CROW-richtlijnen. Waar deze ontbreken wordt aanvullend gebruik gemaakt van kengetallen, verkeerbeleid van gemeenten, onderzoeken en werkelijk gemeten intensiteiten in vergelijkbare situaties.

De volgende aspecten worden beoordeeld:

1. **Relatie functie-gebruik:** is het gebruik van de weg (verkeersintensiteit) passend bij de functie van de weg (wegcategorie)?
2. **Relatie functie-vormgeving:** is de huidige vormgeving van de weg passend bij de (beoogde) functie van de weg?
3. **Relatie vormgeving-gebruik:** is het huidige (of verwachte toekomstige) gebruik van de weg passend bij de vormgeving van de weg?

Voor de gemeente Edam-Volendam zijn 31 wegvakken geanalyseerd met de wegenscan. Voor het gebruik van de weg zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel 2030 van de gemeente gebruikt. Hierbij zijn twee varianten; het model met of zonder de tweede aansluiting voor de nieuw te realiseren woonwijk Lange Weeren.



Op meerdere wegvakken verminderde verkeersveiligheid

Bij 11 wegvakken zijn de functie, vormgeving en gebruik niet (volledig) met elkaar in balans ($IC > 0,8$). Per wegvak is hieronder beschreven waardoor de IC-waarde hoger is dan 0,8 in 2030.

- **B:** De **Burgemeester van Baarstraat** heeft te veel verkeer voor zowel het krappe profiel als de winkelfunctie van de straat;
- **E1:** De intensiteiten van het autoverkeer op dit deel van de **Dijkgraaf Poschlaan** zijn net voldoende in combinatie met fietsstroken;
- **E2:** De auto intensiteiten op dit deel van de **Dijkgraaf Poschlaan** liggen te hoog in combinatie met fietsstroken;
- **H:** De intensiteiten op de **Jupiterlaan** liggen te hoog voor fietsstroken in combinatie met zowel langs- als schuin parkeren;
- **I:** De intensiteiten op de **Populierenlaan** zijn net voldoende voor langsparkeren langs de rijbaan.

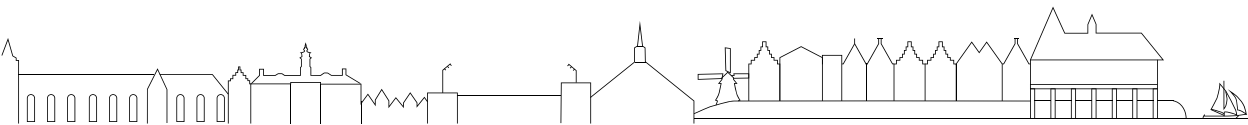
Op de volgende pagina is het tweede deel van de beoordeelde wegvakken met een I/C hoger dan 0,8 in 2030 toegelicht.



Figuur 2.8 Resultaten wegenscan

Op meerdere wegvakken verminderde verkeersveiligheid

- **J1&J2:** De intensiteiten op de **Julianaweg** liggen te hoog voor fietsstroken in combinatie met langsparkeren;
- **J3:** De intensiteiten op dit deel van de **Julianaweg** liggen te hoog voor fietsers om zonder geregelde oversteek of middengeleider over te kunnen steken;
- **K2:** De intensiteiten op de **Dijkgraaf de Ruiterlaan (oost)** liggen te hoog in combinatie met een halterende bus op de rijbaan. Onduidelijk is nog hoe vaak de bus hier daadwerkelijk zal stoppen. Oversteek fietsers en het kruispunt met Hoge Ven is tevens een aandachtspunt;
- **L&P:** Er zijn geen oversteekvoorzieningen voor fietsers. Bij deze intensiteiten is de oversteekbaarheid nog net acceptabel;
- **Q:** De intensiteiten op de **Christiaan van Abkoudestraat** zijn net voldoende voor langsparkeren langs de rijbaan;
- **T:** Op de **Raadhuisstraat** is te veel verkeer voor de breedte van de rijbaan gecombineerd met parkeren langs de rijbaan.



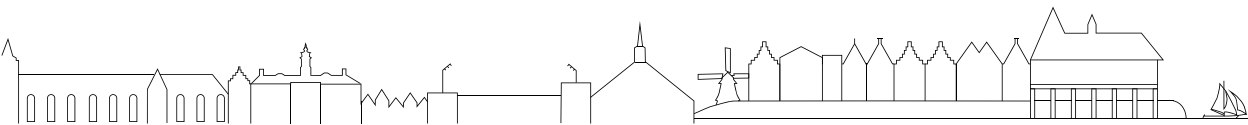
Vrachtverkeer

De Julianaweg is een belangrijke verkeersader die dwars door Volendam loopt. Deze weg verbindt het bedrijventerrein Julianaweg met het regionale netwerk. Naast autoverkeer is op de Julianaweg daarom ook een relatief hoog aandeel vrachtverkeer (tussen 750 en 1000 vrachtvoertuigen per werkdag etmaal). In figuur 2.9 zijn de huidige intensiteiten vrachtverkeer weergegeven op het netwerk in en rondom de kernen Edam en Volendam.

In het kader van de geplande herinrichting van de Julianaweg, wordt gezocht naar mogelijkheden om de intensiteiten vrachtverkeer terug te dringen op de Julianaweg. Hiermee wordt getracht de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de Julianaweg te verbeteren. De nieuw te realiseren Zuiderzeeweg (3^e ontsluiting) vormt de nieuwe voorkeursroute tussen het regionale netwerk en het bedrijventerrein Julianaweg, waarmee de route via de Julianaweg wordt ontlast.



Figuur 2.9 Intensiteiten vracht 2018



Ongevallen

De kaart hiernaast geeft het aantal ongevallen per locatie weer op basis van STAR data via VIAstat die tussen 2020 en oktober 2023 zijn gemeld door de politie. De kaart maakt onderscheid in ongevallen met doden, gewonden en overige ongevallen. De 10 wegvakken met de meeste ongevallen per kilometer en de 5 kruispunten met de meeste ongevallen staan in de tabellen. Het deel van de A7 dat binnen de gemeente valt is buiten beschouwing gelaten.

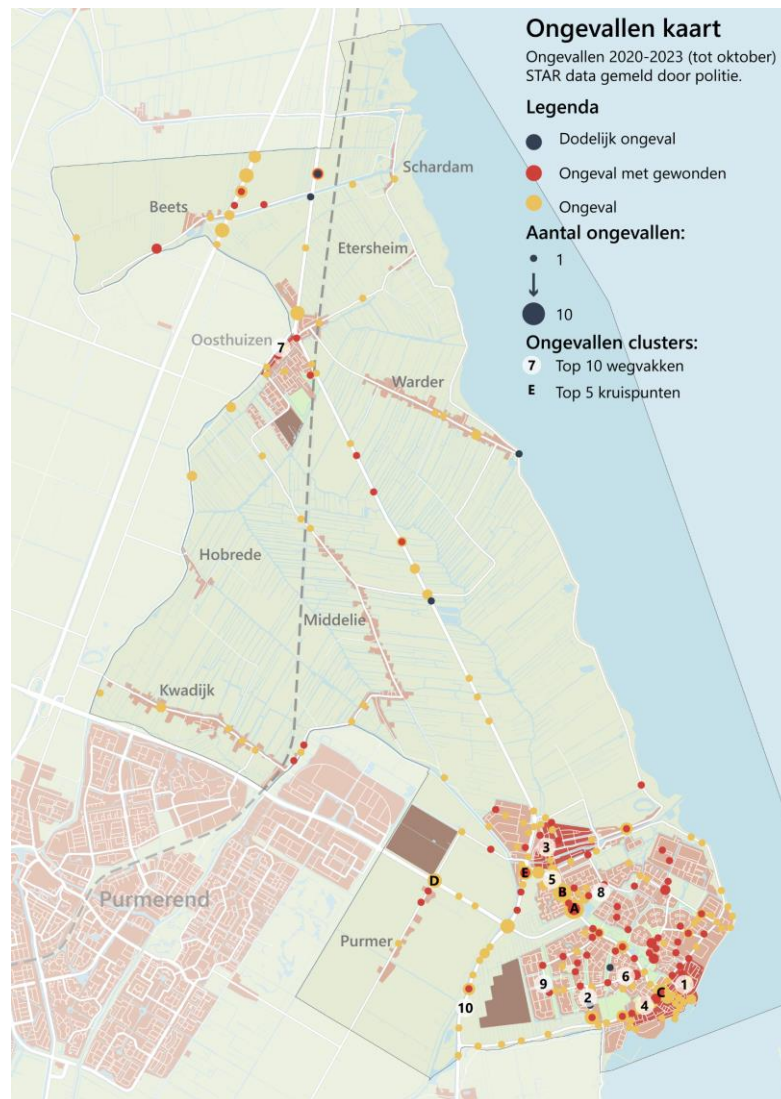
Ongevallen op kleine kruispunten (geen rotonde, VRI of met GOW-GOW) zijn toegedeeld aan het wegvak. Op de volgende pagina staat een kaart ingezoomd op Edam en Volendam.

Naam wegvak	Ongevallen	Lengte (km)	Ongevallen/km
1. C.J. Conijnstraat	4	0,3	13
2. Heideweg	5	0,50	10
3. Gevangendoortsteeg tot M. Tinxgracht	6	0,65	9
4. Julianaweg	18	2	9
5. Dijkgraaf Poschlaan	11	1,4	8
6. Saturnusstraat	4	0,55	7
7. Raadhuisstraat	4	0,55	7
8. Zuidpolderlaan	3	0,5	6
9. Leendert Spaanderlaan	6	1,2	5
10. N247 Edam Volendam	15	3,3	5

Tabel 2.2 Ongevallen per wegvak

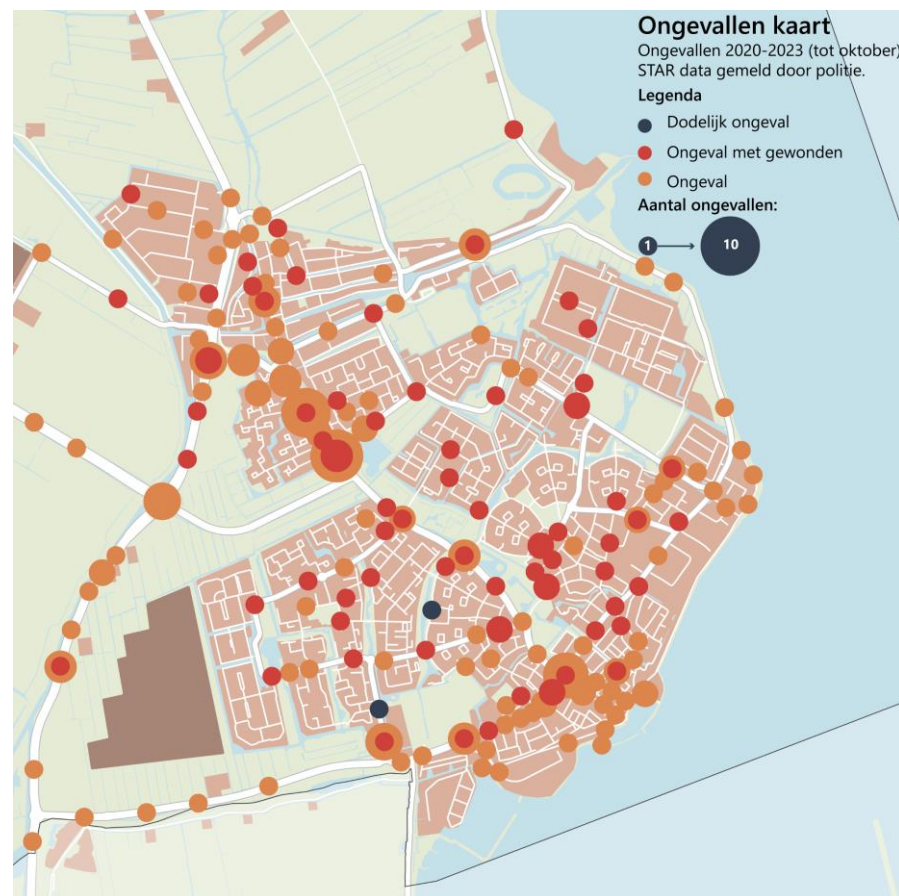
Kruispunt	Ongevallen
A. Dijkgraaf Poschlaan – Zuidpolderlaan	8
B. Dijkgraaf Poschlaan – Langemeesterlaan	7
C. Julianaweg – Populierenlaan	5
D. N244 – Purmer	4
E. N247 - Singelweg	4

Tabel 2.3 Ongevallen per kruispunt

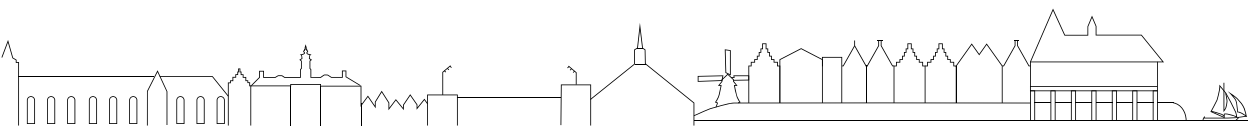


Figuur 2.10 Ongevallenkaart 2020-2023 (tot oktober), hele gemeente

Het grootste deel van de ongevallen in de gemeenten gebeuren in Edam en Volendam zelf, waar ook het meeste verkeer is. Om de leesbaarheid van de vorige kaart te vergroten geeft deze kaart Edam en Volendam groter weer. Ter aanvulling op de analyse naar de wegvakken en kruispunten op de vorige pagina valt op dat in de Bloemenbuurt 8 ongevallen met gewonden hebben plaatsgevonden op verschillende wegvakken.



Figuur 2.11 Ongevallenkaart 2020-2023 (tot oktober) Edam & Volendam



Snelheidsoverschrijding

Een indicator van de verkeersveiligheid is de mate van overschrijding van de V85 snelheid. De V85 geeft de snelheid aan waar 85% van de bestuurders onder blijft op momenten zonder vertragingen door drukte. De data is van HERE via VIAstat uit september 2023. HERE snelheden worden gemeten via GPS via navigatiesystemen en smartphone apps. De top 10 wegvakken met de hoogste mate van V85 snelheidsoverschrijding staan in de tabel hieronder. Als aanvulling hierop zijn de radialen in de Rozettenbuurt een aandachtspunt waar de V85 rond de 40km/h is in een woonwijk.

Naam wegvak	Maximale snelheid	V85	Overschrijding
1. N44 Oost	80km/h	100km/h	20km/h
2. Purmer	60km/h	79km/h	19km/h
3. Hoornse Jaagweg	60km/h	79km/h	19km/h
4. Warder	30km/h	46km/h	16km/h
5. Broekgouwstraat	30km/h	46km/h	16km/h
6. Middellie	30km/h	45km/h	15km/h
7. Zeedijk	60km/h	75km/h	15km/h
8. Klemweg	60km/h	74km/h	14km/h
9. Seevancksweg	30km/h	43km/h	13km/h
10. Beets	30km/h	42km/h	12km/h

Tabel 2.4 Snelheidsoverschrijdingen per wegvak



Figuur 2.12 Snelheidslimietoverschrijding V85

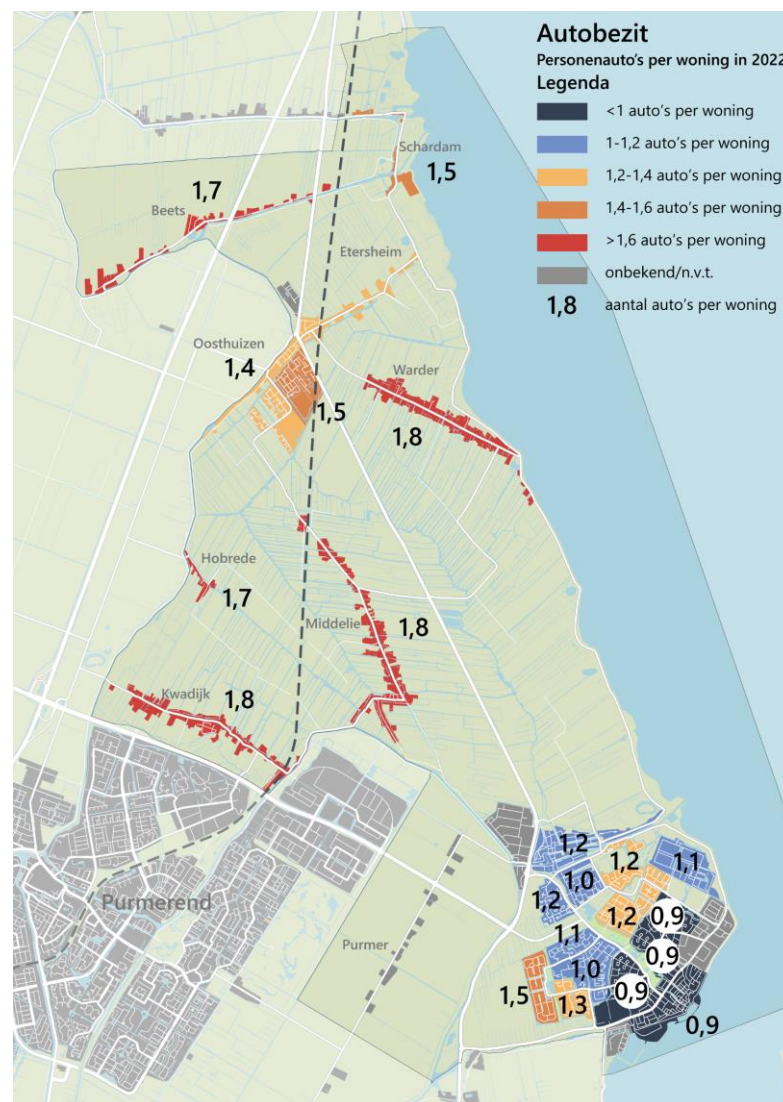
Autobezit in Edam-Volendam

Het autobezit binnen de gemeente laat relatief grote verschillen zien per buurt. In het centrum van Volendam is het autobezit het laagst (0,9), terwijl het in de lintdorpen het hoogst is (1,8). Het gemiddelde autobezit in Edam-Volendam bedraagt 1,17 auto's per huishouden, wat ongeveer overeenkomt met het nationale gemiddelde van 1,15 auto's.

Deze cijfers zijn gebaseerd op het aantal particuliere personenauto's van het CBS per buurt in 2022, aangevuld met gegevens over leaseauto's van de belastingdienst uit hetzelfde jaar.

Bedrijfsvoertuigen

De kaart geeft het aantal voertuigen weer exclusief grijze voertuigen (bedrijfsvoertuigen en buitenlandse voertuigen) omdat hier geen bruikbare data voor beschikbaar is. In Edam-Volendam is er een bovengemiddelde hoeveelheid bedrijfsvoertuigen, met volgens het CBS in 2022 circa 30% meer bedrijfsvoertuigen per huishouden dan het nationale gemiddelde. Het merendeel hiervan bestaat uit bestelbusjes. Op basis van veldonderzoeken weten we dat het aandeel grijze voertuigen gemiddeld in Nederland circa 8% is van het totaal geparkeerde voertuigen in woonwijken. In een, qua ondernemerschap vergelijkbare gemeente als Edam-Volendam, Bunschoten-Spakenburg is dit 9%-16%. Voor Edam-Volendam schatten we dat het aandeel geparkeerde auto's ook 9%-16% hoger ligt dan het aantal op de kaart.



Figuur 2.13 Autobezit in de gemeente Edam-Volendam

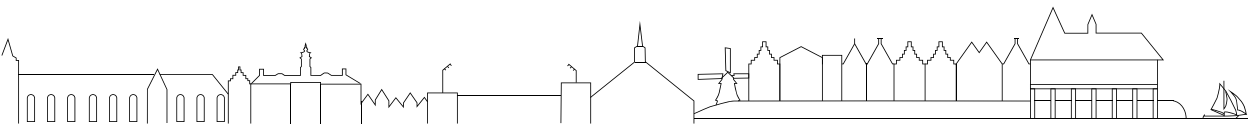
Parkeerdruk en herkomst parkeerders Volendam in detail onderzocht

In 2021 is in opdracht van de gemeente Edam-Volendam onderzoek uitgevoerd naar parkeerdruk en herkomst van parkeerders.

- **Woonstraten:** Het onderzoeksgebied betreft een blauwe zone (09:00 - 18:00) met ontheffing voor bewoners. 15% van geparkeerde auto's (ca. 200 ppl.) hebben herkomst buiten gemeente;
- **Parkeerterrein Amvo:** eveneens blauwe zone van 09:00 tot 18:00. Op zaterdagen maatgevende parkeerdruk door markt in de Zeestraat. Op maatgevend moment heeft helft van parkeerders herkomst van buiten gemeente;
- **Parkeerterrein Parallelweg:** Door de week zeer hoge parkeerdruk, hoofdzakelijk gebruikt door personeel omliggende werkgelegenheid. In het weekend ook hoog door hoger aandeel bezoekers (63% herkomst buiten gemeente). Geen parkeerregime van kracht;
- **Parkeerterrein Slobbeland:** Zeer hoge parkeerdruk, zowel door de weeks als in het weekend. Met 67% hoog aandeel parkeerders van buiten gemeente, door bezoekers van de Haven en werknemers van omliggende werkgelegenheid. Geen parkeerregime van kracht;



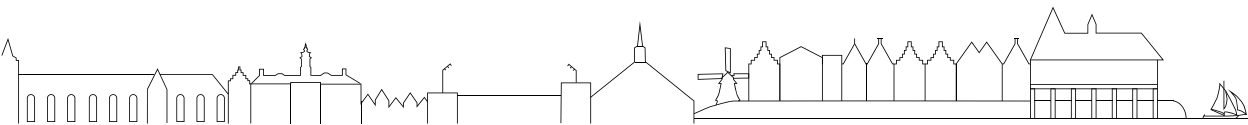
Figuur 2.14 Locatie parkeerterreinen Volendam



- **Parkeerterrein Tase:** Parkeerschijfzone van 1 uur in 2021. Hierdoor relatief weinig gebruikt. Op zaterdagen meer gebruik tijdens voetbalwedstrijden van de RKAV, met als maatgevende druk 77% om 10:00 uur;
- **Parkeergarage Boegstraat:** deels openbare parkeergarage met regime van € 1,- per uur. Zeer hoge piekbelasting in weekend tussen 12:00 uur en 14:00 uur met hoogste 96%. Deze parkeerdruk wordt voor 100% veroorzaakt door parkeerders met herkomst buiten de gemeente. Vermoedelijk heeft dit te maken met parkeerregime, toegankelijkheid en ligging t.o.v. centrum;
- **Parkeergarage Havenhof:** betaald parkeren van € 1,- per half uur, bedoeld voor winkelend publiek van Havenhof. Parkeerdruk laag, met piek op zaterdagmiddag van 67%. Zeer hoog aandeel met herkomst buiten gemeente, dus weinig gebruikt door inwoners gemeente.

Verdeling parkeerbehoefte externe parkeerders over parkeervoorzieningen niet optimaal

Op parkeerterrein Amvo heeft de helft van de parkeerders een externe herkomst, wat betekent dat dit terrein ook een functie heeft voor bewoners en bezoekers met herkomst binnen de gemeente. Daarnaast heeft Parkeergarage Havenhof een relatief lage parkeerdruk, maar wel met veel externe parkeerders. Dit geeft aan dat deze nog niet optimaal wordt gevonden door bezoekers. De parkeerterreinen die relatief vaak worden gebruikt door bezoekers en werknemers van buitenaf zijn Parallelweg en Slobbeland. Daarnaast wordt ook Parkeergarage Boegstraat goed gebruikt door parkeerders met een herkomst van buiten de gemeente.



Mobiliteitspatroon gemeente Edam-Volendam

Mobiliteit binnen de gemeente: kansen voor de fiets

De meeste verplaatsingen (bijna driekwart) van inwoners van Edam-Volendam blijven binnen de gemeente. In de gemeente wordt relatief veel gefietst op korte afstanden (tot 3,7 km) in vergelijking met het gemiddelde in Nederland. Op langere afstanden (tot 15 km) wordt juist wat minder gefietst. Hierin is de ruimtelijke structuur van de gemeente terug te zien, aangezien het grootste deel van het stedelijk gebied een goede nabijheid van voorzieningen kent.

Tegelijkertijd wordt een aanzienlijk deel van de korte verplaatsingen met de auto afgelegd (tot 3,7 km bijna een derde en tussen 3,7 en 7,5 km ca. 60%). Dit gaat vooral om sociaal en winkelbezoek. Hier ligt potentie voor andere vervoerwijzen omdat de nabijheid van voorzieningen binnen de gemeente goed op orde is.

Regionale verplaatsingen: auto dominant

Ruim een kwart van de verplaatsingen gaat naar buiten de gemeente. Vooral naar Amsterdam is een stevige pendel te zien; circa één op de drie uitgaande verplaatsingen heeft een bestemming in Amsterdam, voor Purmerend is dit één op de vier. Naar Amsterdam wordt ongeveer evenveel met de auto als met het ov gereisd. Dit is terug te zien op verplaatsingen tussen 15 en 40 km waar wat meer met het ov

wordt gereisd. Naar Purmerend is de auto dominant (ongeveer 80% van de verplaatsingen).

Belangrijke bestemmingen aan fietsnetwerk

Vrijwel alle belangrijke bestemmingen binnen de gemeente bevinden zich aan het fietsnetwerk. Regionaal bevinden Purmerend, Hoorn en Monnickendam zich binnen fiets of e-bike afstand.

Voor het OV is de verbinding naar Amsterdam frequent. Naar Purmerend ontbreekt een hoogwaardige ov-verbinding.

Voor wat betreft het auto netwerk is de doorstroming binnen de gemeente over het algemeen op orde. Uitzondering hierop vormt de rotonde Dijkgraaf Poschlaan – Christiaan van Abkoudelaan.

Verkeersveiligheid: voetgangers en fietsers kwetsbaar

De meeste ongevallen vinden plaats binnen Edam en Volendam. Hier rijdt het meest verkeer. De hoeveelheid autoverkeer zorgt op verschillende kruispunten en wegen voor verkeersveiligheidsknelpunten. Op deze punten komt de veiligheid voor fietsers en voetgangers soms in het geding. Tevens vinden in de lintdorpen ongevallen plaats. Met name op de wegen van/naar Purmer, Oosthuizen en Middellie wordt te hard gereden.



2.3 Trends in mobiliteit

Doel trendatelier

Tijdens een trendatelier op 28 augustus 2023 is aan de brede projectgroep gevraagd naar hun mening over een aantal voorgestelde trends op het gebied van mobiliteit. Het doel hiervan was enerzijds om de relevante trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in kaart te brengen en vast te stellen hoe we daar in het Mobiliteitsplan mee om gaan. Voor elke trend werden twee specifieke vragen gesteld:

- Is deze trend relevant voor Edam-Volendam?
- Welke strategie hoort bij deze trend?

Welke trends zijn relevant?

De 15 besproken trends (zie volgende pagina) waren niet allemaal relevant voor de gemeente Edam-Volendam. De trend die zeer relevant werden beoordeeld zijn: Aandacht voor verkeersveiligheid, opmars van de e-bike, de toenemende noodzaak voor de mobiliteitstransitie, de verminderde kwaliteit van het OV, de centralisatie werkgelegenheid buiten woongebieden en transitie naar andere brandstoffen.

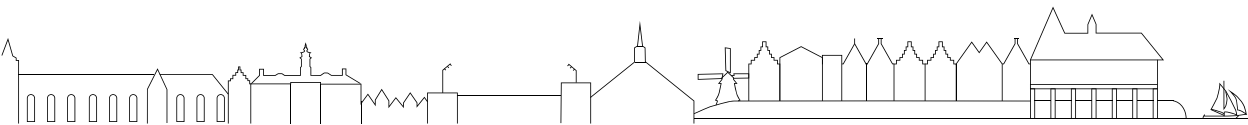
De relevant beoordeelde trends zijn: complexere logistieke stromen, van dorp naar stad, toenemende druk openbare ruimte, toerisme neemt toe en aandacht voor vergrijzing en toegankelijkheid.

Welke strategie hoort bij deze trends?

Op het gebied van strategie is gebruik gemaakt van het golfmodel. De strategie van de golf afstoppen geldt voor trends die afgeremd zouden moeten worden. De golf over je heen laten komen houdt in dat hier verder geen directe aandacht naar toegaat, maar dit wel trends zijn die effect kunnen hebben op de gemeente. De golf surfen geldt voor trends die op een positieve manier gebruikt kunnen worden, en waar actief op ingezet kan worden. De laatste strategie, de golf genereren, geldt voor trends die gemeente actief gaat omarmen en stimuleren.

Uit het gesprek kwam naar voren dat bij de trends *'de centralisatie werkgelegenheid naar woongebieden'* en *'toerisme neemt toe'*, de gemeente de golf wil afstoppen. De golf genereren geldt voor de volgende trends: *'aandacht voor verkeersveiligheid'*, *'toenemende noodzaak mobiliteitstransitie'* en *'transitie naar andere brandstoffen'*. Bij de andere relevante trends wil de gemeente inzetten op de golf surfen.

Deze trends zijn versleuteld in de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan. Op de volgende pagina is het resultaat van het trendatelier schematisch weergegeven.



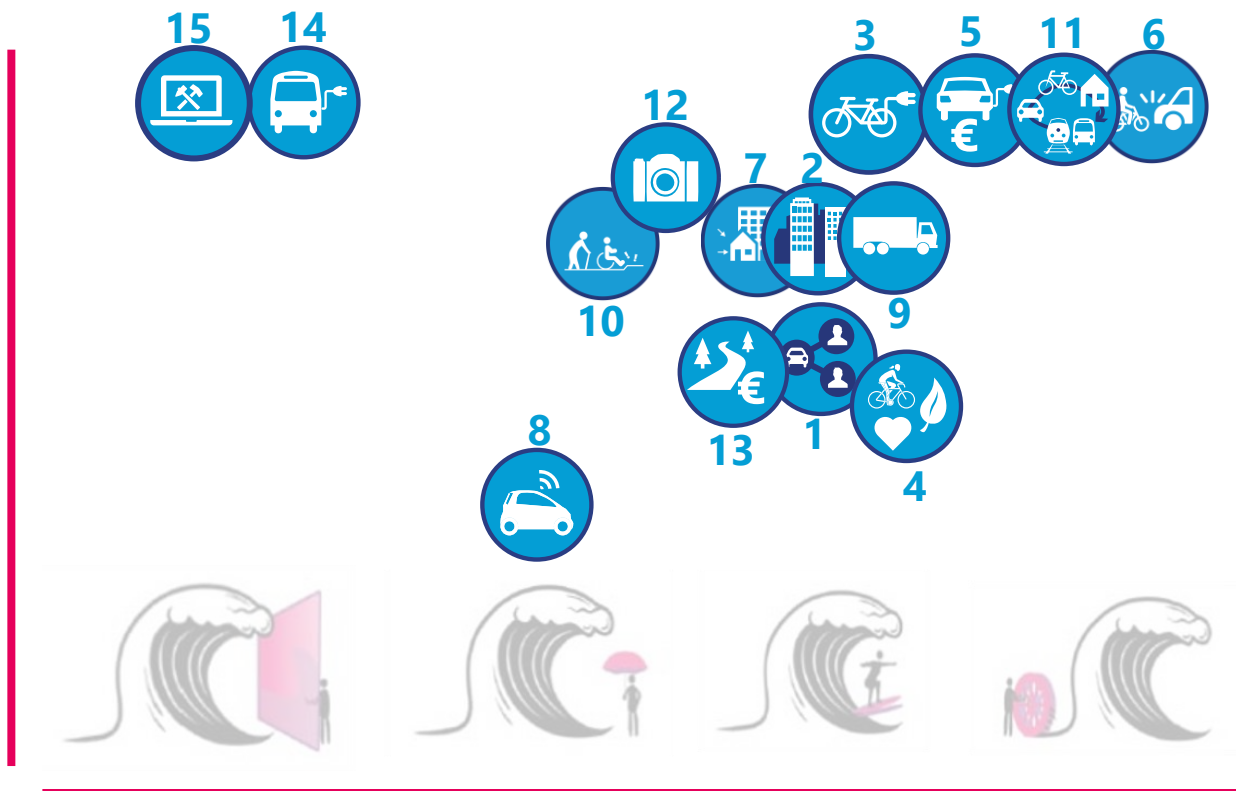
Erg relevant

Relevant

Redelijk relevant

Enigszins relevant

Niet relevant



Afstoppen

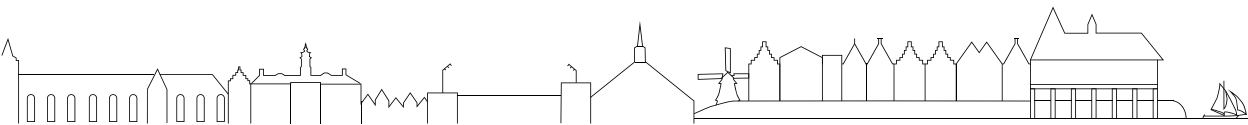
Over je heen laten komen

Surfen

Genereren

Resultaat trendatelier met brede projectgroep Mobiliteitsplan Edam-Volendam

1. Van bezit naar deelmobiliteit
2. Van dorp naar stad
3. Opmars van elektrische fiets, speedpedelec, e-step en dergelijke
4. Steeds meer aandacht voor beleving
5. Transitie naar andere brandstoffen
6. Aandacht voor verkeersveiligheid
7. Toenemende druk op de openbare ruimte
8. Vervoer wordt steeds slimmer
9. Complexere logistieke stromen
10. Vergrijzing en aandacht voor toegankelijkheid
11. Toenemende noodzaak van mobiliteitstransitie
12. Toerisme neemt toe
13. Basis op orde houden
14. Verminderde kwaliteit OV
15. Centralisatie werkgelegenheid buurwoongebieden



2.4: Bewoners denken mee

Opzet online enquête

Met behulp van een online enquête tool hebben we bewoners, ondernemers, werknemers, bezoekers en scholieren uit de gemeente Edam-Volendam gevraagd naar de pluspunten en aandachtspunten met betrekking tot mobiliteit. De enquête was opgedeeld in twee delen:

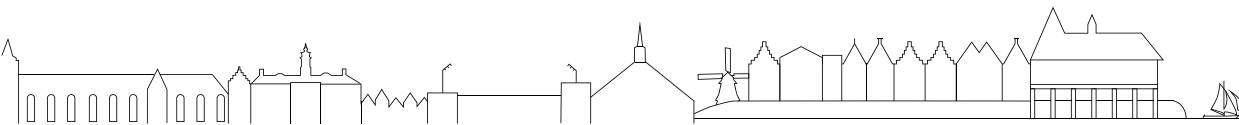
1. Input op 18 relevante thema's, waarbij we naar het belang (hoe belangrijk vind ik het?) en de beoordeling (hoe goed gaat het?) hebben gevraagd. Het verschil tussen de beoordeling en het belang van de thema's geeft inzicht in waar de grootste opgaven zitten;
2. Pluspunten en aandachtspunten op de kaart weergegeven met 'pins'.

Maptionnaire belangrijk onderdeel analyse

De Maptionnaire vormt een belangrijk onderdeel van de analyse omdat hier de ervaringen en beleving van knelpunten uit naar voren komt vanuit de inwoners van de gemeente. Dit is iets dat je met een feitelijke analyse lastig in beeld kan brengen. De volgende pagina's geven de resultaten van de analyse.

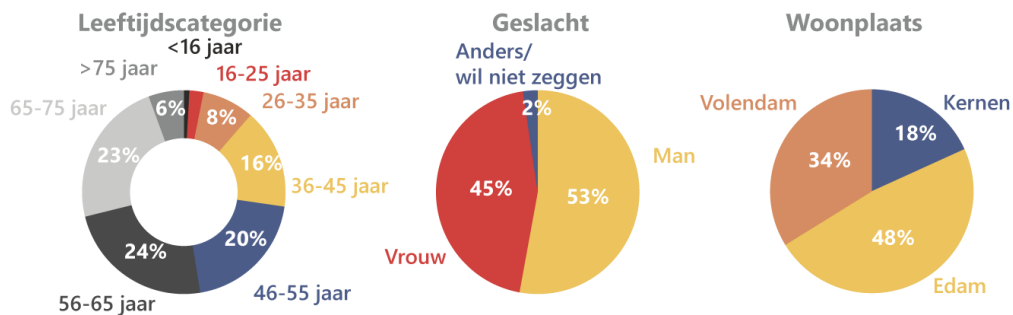


Figuur 2.15 Omslag Maptionnaire



Achtergrondgegevens enquête

De enquête is ingevuld door 433 respondenten. Onderscheid is gemaakt tussen bewoners uit Volendam, Edam of uit één van de overige kernen. Ongeveer de helft van de respondenten komt uit Edam, ongeveer een derde uit Volendam en ongeveer een vijfde uit de kernen. Dit komt niet overeen met de bevolkingsopbouw van de gemeente. Hier is voor gecorrigeerd later in de analyse. Bij de leeftijdsopbouw zijn de respondenten gemiddeld van een hogere leeftijd dan het gemiddelde van de gemeente. De enquête is gelijkwaardig ingevuld door mannen en vrouwen.



16 beoordeelde thema's

Elk van de 18 onderstaande thema's is door bewoners beoordeeld op het belang en de waardering. Het verschil tussen beiden bepaald de opgave.

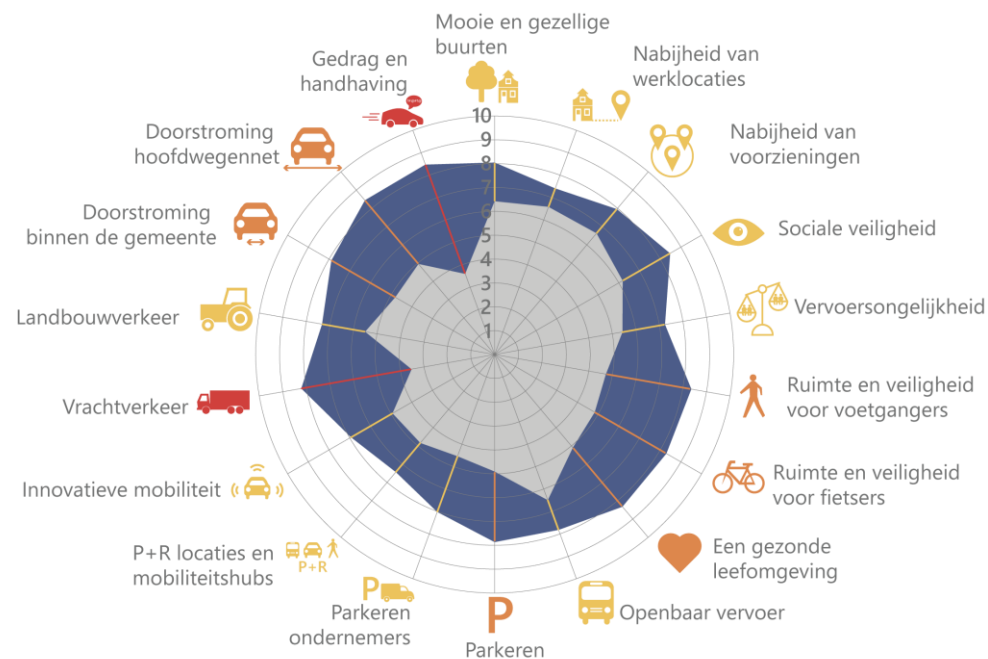
1. Mooie en gezellige buurten
2. Nabijheid van werklocaties
3. Nabijheid van voorzieningen
4. Sociale veiligheid
5. Vervoersongelijkheid
6. Ruimte en veiligheid voor voetgangers
7. Ruimte en veiligheid voor fietsers
8. Een gezonde leefomgeving
9. Openbaar vervoer
10. Parkeren
11. Parkeren ondernemers
12. P+R locaties en mobiliteitshubs
13. Innovatieve mobiliteit
14. Vrachtverkeer
15. Landbouwverkeer
16. Doorstroming binnen de gemeente
17. Doorstroming hoofdwegennet
18. Gedrag en handhaving

Thema's: belang, waardering en opgaven

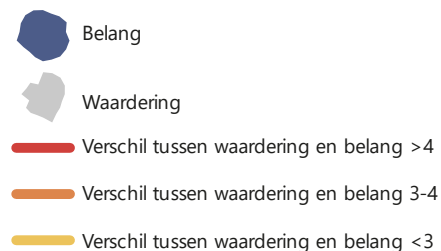
Als resultaat van de enquête zijn voor de gehele gemeente Edam-Volendam komen onderstaande opgaven naar voren als belangrijkste opgaven. Dit is bepaald aan de hand van de grootte van verschil tussen 'Belang' (hoe belangrijk vind ik een thema) en 'Waardering' (hoe goed gaat het nu). Als hier een groot verschil zit, dan duidt dit op dat iets relatief belangrijk is, maar op dit moment een lage waardering kent. De volgende opgaven vormen de belangrijkste opgave voor de gemeente als geheel:

-  1. Gedrag en handhaving
-  2. Vrachtverkeer
-  3. Ruimte en veiligheid voetganger
-  4. Ruimte en veiligheid fietsers
-  5. Doorstroming hoofdwegen
-  6. Doorstroming binnen de gemeente
-  7. Een gezonde leefomgeving
-  8. Autoparkeren

Ook kijkend naar de specifieke reacties en toelichting van respondenten valt op te merken dat de bovenste 4 thema's sterk gerelateerd zijn aan verkeersveiligheid. Dit vormt dan ook de belangrijkste opgave voor de gemeente Edam-Volendam.








Figuur 2.16 Resultaten enquête: belang en waardering thema's voor de gemeente








Verschillen in de gemeente






De Gemeente Edam-Volendam heeft een grote verscheidenheid aan stedelijk en landelijk gebied. In deze verscheidenheid zijn ook de opgaven per deelgebied niet hetzelfde. De figuren hieronder geven de verschillen in de beoordeling tussen Volendam, Edam en de kernen weer. In **Volendam** zijn de vijf grootste opgaven:

-  1. Gedrag en handhaving
-  2. Ruimte en veiligheid voor fietsers
-  3. Doorstroming hoofdwegennet
-  4. Parkeren ondernemers, gaat over bedrijfswagens
-  5. Ruimte en veiligheid voor de voetganger.

En in **Edam**:

-  1. Gedrag en handhaving
-  2. Vrachtverkeer
-  3. Een gezonde leefomgeving
-  4. Ruimte en veiligheid voor de voetganger
-  5. Doorstroming hoofdwegennet

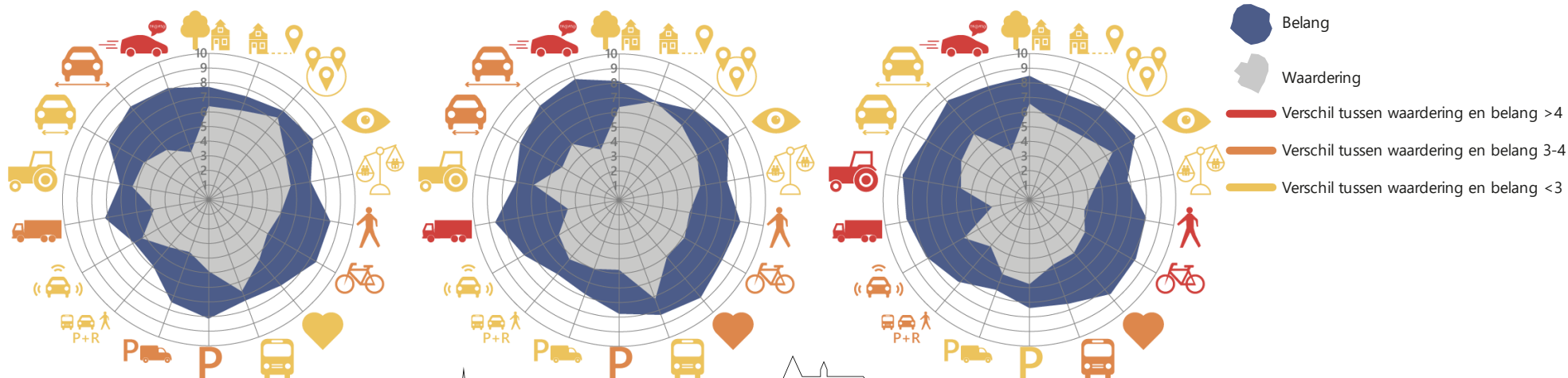
En in de **lintdorpen** zijn de vijf grootste opgaven:

-  1. Vrachtverkeer
-  2. Gedrag en handhaving
-  3. Ruimte en veiligheid voor de voetganger
-  4. Routes voor landbouwverkeer
-  5. Ruimte en veiligheid voor fietsers

Volendam

Edam

Landelijk Edam-Volendam/kernen



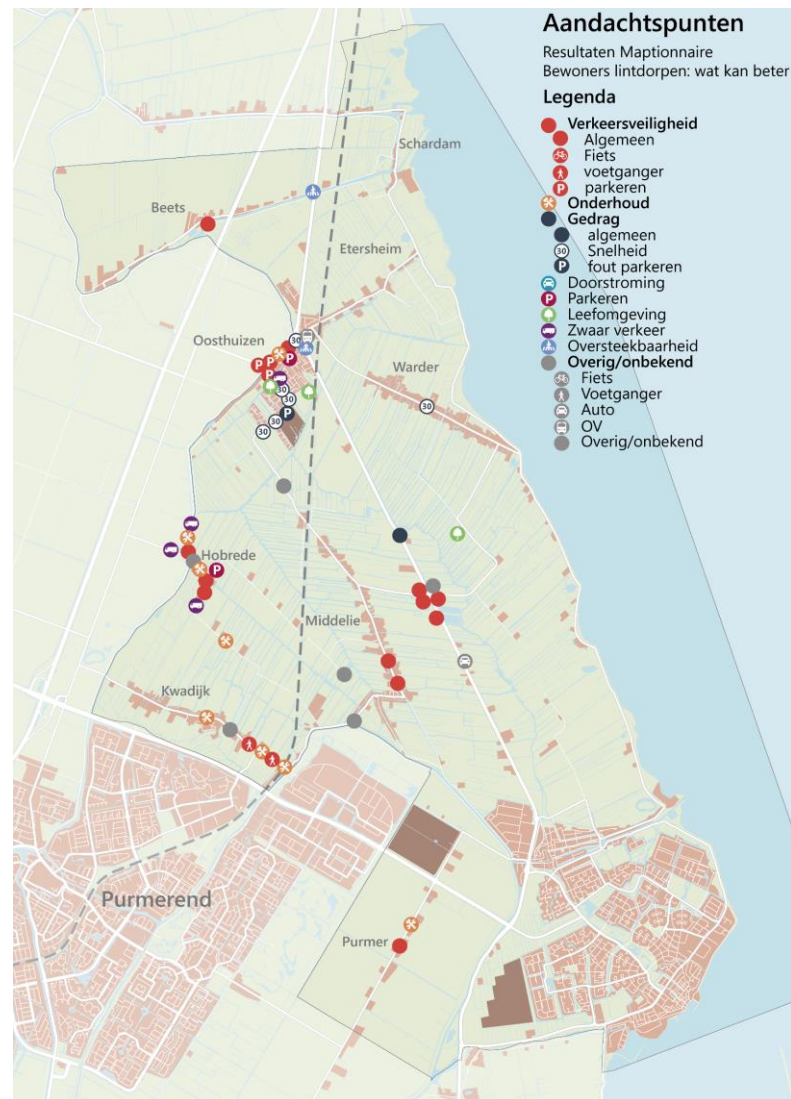
Aandachtspunten op de kaart

Naast de beoordeling van de thema's is de bewoners ook gevraagd op de kaart aan te geven waar bepaalde aandachtspunten zijn.

Aandachtspunten lintdorpen

De thema's verkeersveiligheid, gedrag en zwaar verkeer komen sterk terug op de kaart, zo wordt een te hoge snelheid van verkeer en overlast door zwaar verkeer vaak genoemd. De 5 grootste knelpunten voor verkeersveiligheid zijn:

1. In **de Raadhuisstraat (Oosthuizen)** is het te druk en wordt te hard gereden;
2. Op het **Westeinde (Oosthuizen)** nabij de grote kerk is de doorstroming en veiligheid onvoldoende door geparkeerde auto's die het zicht belemmeren;
3. Op de **Seevancksweg (Oosthuizen)** binnen de bebouwde kom wordt te hard gereden en is overlast van sluipverkeer bij file op de N247. Bewoners zien graag snelheidsbeperkende maatregelen en een nieuwe ontsluitingsweg;
4. In **Hobrede** ervaren bewoners problemen met onoverzichtelijke bochten en te smalle rijbanen. Oplossingen worden gezocht in bebording, herinrichting parkeervakken, een bredere rijbaan en grotere spiegels in de bochten;
5. In **Kwadijk** geven bewoners aan dat de weg slecht onderhouden is en dat de wegversmallingen onveilige situaties opleveren voor voetgangers. Hiervoor geldt dat in 2024 de weg in Kwadijk opnieuw bestraat is;
6. Op het **kruispunt** van de **N247** en de **Klemweg** zijn meerdere bewoners die aangeven dat het kruispunt onveilig is vanwege de bocht en hobbels in de weg.



Figuur 2.17 Aandachtspunten (resultaten Maptionnaire)

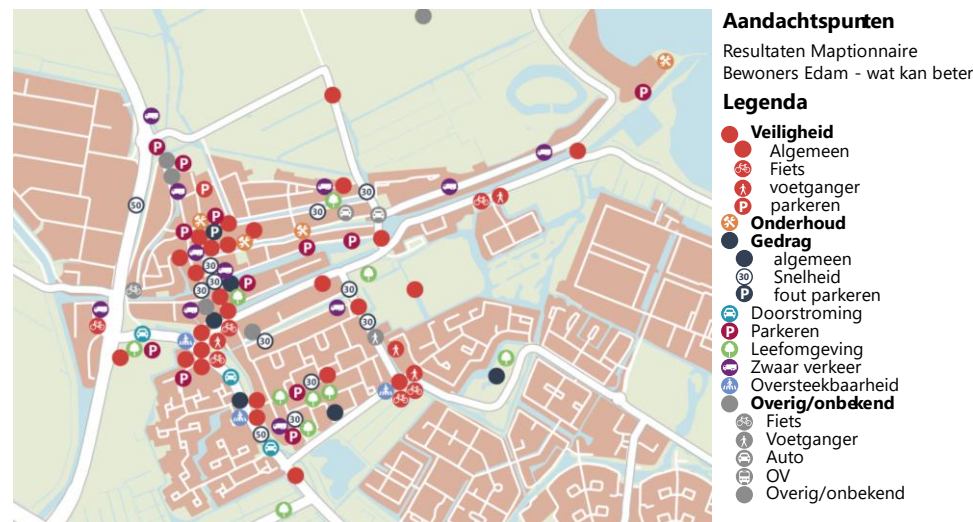
Aandachtspunten Edam

In Edam is het grootste probleem volgens bewoners de druk op het centrum. Er is weinig ruimte beschikbaar waardoor de leefomgeving, de veiligheid voor fiets en voetganger onder druk staat. De grootste overlast is van vrachtverkeer, de parkeerdruk en verkeer dat te hard rijdt. Met betrekking tot de parkeerdruk stellen bewoners voor om parkeerplekken in het centrum te verwijderen en om beter te handhaven. Op het parkeerterrein aan de Matthijs Tinxgracht nabij de Grote Kerk zijn diverse opmerkingen over overlast van bussen en campers. Bewoners stellen voor om deze doelgroepen te verplaatsen naar het parkeerterrein aan de Singelweg. In de Singelwijk zijn meerdere opmerkingen over de leefbaarheid en de sociale- en verkeersveiligheid.

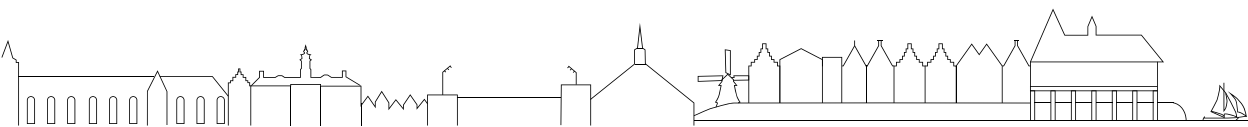
Hieronder volgt een top 5 met grootste verkeersveiligheidsknelpunten volgens bewoners:

1. Veiligheid **Baanstraat**: er is te veel verkeer waaronder veel zwaar verkeer dat met een te hoge snelheid rijdt;
2. Tussen de **Gevangenpoortsteeg** en de **Matthijs Tinxgracht** is het te smal voor de hoeveelheid verkeer, wordt te hard gereden en is weinig ruimte voor zwaar verkeer;

3. Bij het kruispunt **Dijkgraaf Poschlaan - Burgemeester Versteeghsingel** is vooral het oversteken over het zebrapad onveilig volgens bewoners;
4. Bij het kruispunt **Zuidpolderlaan en Broekgouwstraat** auto's rijden te hard en is geen goede oversteekvoorziening voor voetganger en fiets, nabij schoollocatie 'De Trimaran';
5. Het kruispunt **Dijkgraaf Poschlaan en Langemeerstraat** is onveilig voor fietsers en voetganger.



Figuur 2.18 Aandachtspunten Edam (resultaten Maptionnaire)



Aandachtspunten Volendam

In Volendam komt de verkeersveiligheid als grootste knelpunt naar voren uit de enquête. De auto intensiteiten liggen hoog waardoor het voor fietsers en voetgangers moeilijk en onveilig is om over te steken op veel plekken. Daarnaast zorgen parkeervakken aan drukke wegen voor onvoorspelbare situaties en rijden auto's vaak te hard.

Top 5 knelpunten verkeersveiligheid

1. Kruispunt **Burg. Van Baarstraat – Hyacintenstraat**. Kruispunt is volgens respondenten heel gevaarlijk voor fiets en voetganger, oversteken is lastig;
2. Kruispunt **Dijkgraaf de Ruiterlaan en Grote Ven** is onoverzichtelijk en onveilig voor fietsers;
3. Oversteekbaarheid **Julianaweg**, auto's rijden door bij zebrapad en door geparkeerde auto's en busjes slecht zicht;
4. Oversteekbaarheid **Leendert Spaanderlaan**, onoverzichtelijk door geparkeerde auto's. Een fietsroute richting school dus veel scholieren die hier dagelijks fietsen;
5. **Fietsroute Anthonie P schotelstraat** is druk met fietsers en ontstaan vaak onveilige situaties langs de route, vooral bij het kruispunt met de Adrianus Bleijstraat. Bewoners stellen een fietsstraat voor.

Respondenten vinden tevens de doorstroming onvoldoende op zowel de **Dijkgraaf Poschlaan** als op de **Julianaweg**. In de **Rozettenbuurt** in Volendam zijn een aantal opmerkingen over dat auto's te hard tegen de richting in rijden.



Figuur 2.19 Aandachtspunten Volendam (resultaten Maptionnaire)

Aandachtspunten

Resultaten Maptionnaire
Bewoners Volendam - wat kan beter

Legenda

● Veiligheid	● Onderhoud Gedrag	● Doorstroming	● Overig/onbekend
● Algemeen	● algemeen	● Parkeren	● Fiets
● Fiets	● snelheid	● Leefomgeving	● Voetganger
● voetganger	● fout parkeren	● Zwaar verkeer	● Auto
● P		● Oversteekbaarheid	● OV
			● Overig/onbekend

Samenvatting resultaten Maptionnaire enquête

In een online enquête zijn bewoners gevraagd naar de ervaringen over en beleving van de mobiliteit in de gemeente (n=433).

Gemeentebreed wordt in de enquête veiligheid vaak als belangrijk thema aangegeven. Er is een groot verschil tussen de waardering van bewoners en het belang dat zij hechten aan de thema's: Gedrag en handhaving en Vrachtverkeer. Ook een Gezonde leefomgeving en Ruimte en veiligheid voor zowel fietsers als voetgangers wordt vaak aangegeven als belangrijk thema. Dit geldt ook voor doorstroming op het hoofdwegennet en binnen de gemeente en parkeren.

In de **kleine kernen** en **lintdorpen** worden vaak de straten in en van/naar Oosthuizen, Hobrede en Kwadijk genoemd als gevaarlijke locaties. Op het **kruispunt** van de **N247** en de **Klemweg** zijn meerdere bewoners die aangeven dat het kruispunt onveilig is vanwege de bocht en hobbels in de weg.

In **Edam** is het grootste probleem volgens bewoners de druk op het centrum. Er is weinig ruimte beschikbaar waardoor de leefomgeving, de veiligheid voor fiets en voetganger onder druk staat. De grootste overlast is van vrachtverkeer, de parkeerdruk en verkeer dat te hard rijdt. Met betrekking tot de parkeerdruk stellen bewoners voor om parkeerplekken in het centrum te verwijderen en om beter te

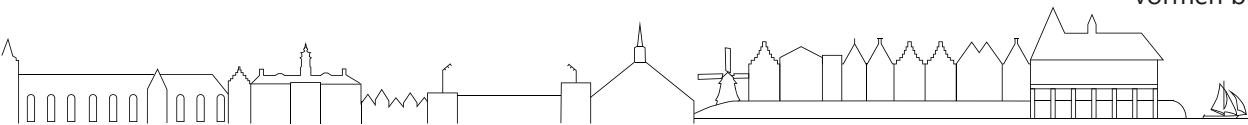
handhaven. Op het parkeerterrein de Matthijs Tinxgracht nabij de Grote Kerk zijn diverse opmerkingen over overlast van bussen en campers bewoners stellen voor om deze doelgroepen te verplaatsen naar het parkeerterrein aan de Singelweg. In de Singelwijk zijn meerdere opmerkingen over de leefbaarheid en de sociale- en verkeersveiligheid die ondermaats is.

In **Volendam** is de voornaamste zorg de verkeersveiligheid, voornamelijk vanwege de slechte doorstroming van het autoverkeer en de gevaarlijke situaties die ontstaan door de drukte bij het oversteken voor voetgangers en fietsers. Bovendien wordt vaak te hard gereden door automobilisten op wegen waar ook fietsers zich bevinden, en zijn onoverzichtelijke verkeerssituaties door geparkeerde auto's en busjes.

Op basis van de enquête kwamen de volgende punten als grootste opgaven naar boven:

1. Gedrag en handhaving;
2. Ruimte en veiligheid voor fietsers;
3. Doorstroming hoofdwegennet;
4. Parkeren ondernemers (bedrijfswagens);
5. Ruimte en veiligheid voor de voetganger.

Deze uitdagingen, samen met andere feedback uit de enquête, vormen bouwstenen voor de doelen en ambities van het plan.



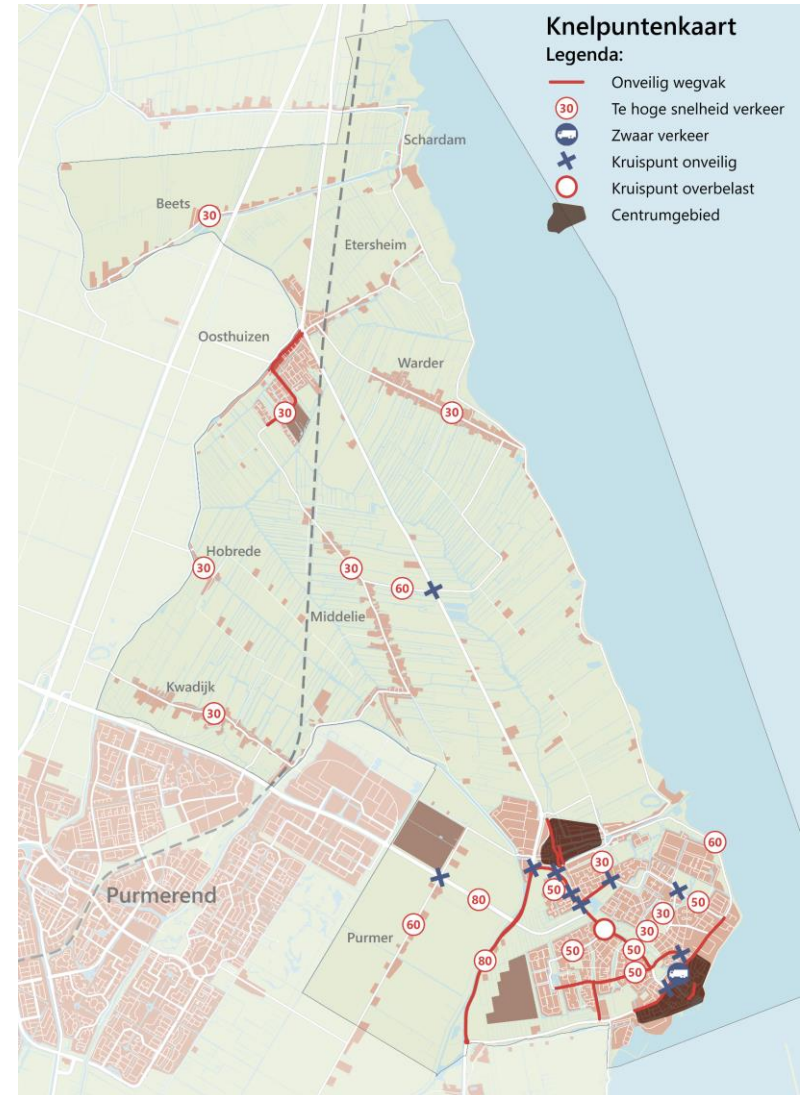
2.5 Opgaven verkeersveiligheid

Nader inzoomen op verkeersveiligheid

Na uitvoerige analyses is verkeersveiligheid herhaaldelijk naar voren gekomen als de belangrijkste mobiliteitsopgave van de gemeente Edam-Volendam. In deze paragraaf benadrukken we dan ook expliciet de uitdagingen op het gebied van verkeersveiligheid binnen onze gemeente. Door de geanalyseerde data over verkeersveiligheid (objectieve data) te combineren met de ervaringen (subjectieve data) vanuit de enquête, streven we ernaar een grondiger inzicht te verkrijgen in de knelpunten voor verkeersveiligheid.

Opbouw:

- Verkeersveiligheid vanuit drie kanten belicht:
 - Data met betrekking tot ongevallen- en snelheidsovertredingen;
 - Wegenscan van het netwerk in de gemeente Edam-Volendam;
 - Beleving van verkeersveiligheid op basis van de enquête resultaten.
- Resultaten verkeersveiligheid wegvakken;
- Resultaten verkeersveiligheid kruispunten;
- Conclusie opgaven verkeersveiligheid.



Figuur 2.20 Knelpuntenkaart verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid vanuit drie kanten belicht

In deze situatieschets is de verkeersveiligheid in Edam-Volendam vanuit drie kanten belicht:

- **Data (2.2 feiten en cijfers):** ongevallendata en snelheidsdata (enkel bij wegvakken);
- **Wegscan (2.2 feiten en cijfers):** Past het gebruik in 2030 bij de functie en vormgeving van de weg?;
- **Beleving (2.3 De bewoners denken mee):** Subjectieve veiligheid volgens bewoners via de maptionnaire enquête.

Het doel van dit hoofdstuk is het verder uitdiepen van de eerder geconstateerde knelpunten. In totaal zijn 30 wegvakken en 11 kruispunten als onveilig gecategoriseerd vanwege één of meer van de bovenstaande aspecten. Zowel bij het aantal ongelukken als de aandachtspunten uit de enquête zijn punten op een groter kruispunt (rotonde, VRI of GOW-GOW) toegeedeeld aan het kruispunt en niet aan het wegvak. Ongelukken en kruispunten op kleinere kruispunten zijn wel toegeedeeld aan het wegvak.

De score voor de beleefde veiligheid is gewogen in vier categorieën per locatie omdat het aantal respondenten per locatie niet representatief is (er zijn ongeveer drie keer meer meldingen door bewoners van Edam dan bewoners uit de kernen). Alle meldingen op de kaart met betrekking tot

veiligheid zijn meegenomen met een maximum van 1 melding per respondent per wegvak. De vier categorieën zijn als volgt:

Score	Uitleg	Lintdorpen	Volendam	Edam
0	Geen aandachtspunt	0 meldingen	0 meldingen	0 meldingen
1	Enkele meldingen	1 tot 2 meldingen	1 tot 2 meldingen	1 tot 3 meldingen
2	Veel meldingen	3 tot 4 meldingen	3 tot 6 meldingen	4 tot 9 meldingen
3	Knelpunt	5+ meldingen	7+ meldingen	10+ meldingen

Tabel 2.5 Score beleving kernen, Volendam, Edam

Wegvakken

De selectie van wegvakken bestaat uit straten die ofwel in de top 10 wegen met de meeste ongevallen of de top10 wegvakken met de hoogste V85 snelheidsoverschrijding vallen, ofwel bij de top 5 aandachtspunten in de enquête voor Edam, Volendam en de kernen, of bij een I/C hoger dan 0,8 in de Wegenscan.

Kruispunten

De selectie van kruispunten bestaat uit de top 5 kruispunten met de meeste ongevallen, of kruispunten in de top 5 aandachtspunten uit de enquête voor Edam, Volendam en de kernen. Het kruispunt van de Zeddeweg en de N247 is meegenomen omdat hier de oversteek voor fietsers over dit kruispunt niet voldoet volgens de wegenscan.



Verkeersveiligheid wegvakken

In onderstaande tabel is de verkeersveiligheid van wegvakken weergegeven op basis van ongelukken- en snelheidsdata en op basis van de enquête en de uitvoerde wegencan.

Knelpunt			Data		Beleving	
#	Dorp	Naam straat	Ongelukken per km (aantal)	V85 overschrijding (aantal)	Enquête (aantal klachten)	Wegencan (IC-waarde)
1	Volendam	Anthonie P schotelstraat	4	0	2	n.v.t.
2	Edam	Baanstraat	0	0	3	n.v.t.
3	Beets	Beets	1	12	0	n.v.t.
4	Edam	Broekgouwstraat	0	16	1	<0.8
5	Volendam	Burgemeester van Baarstraat	0	3	1	>1
6	Edam	Gevangenpoortsteeg	9	0	2	n.v.t.
7	Volendam	Christiaan van Abkoudestraat	3	8	1	0,8-1
8	Volendam	CJ Conijnstraat	13	0	0	n.v.t.
9	Volendam	Dijkgraaf De Ruitenlaan	4	8	1	>1
10	Edam	Dijkgraaf Poschlaan	8	6	1	>1
11	Volendam	Heideweg	10	2	1	<0.8
12	Hobrede	Hobrede	0	9	1	n.v.t.
13	n.v.t.	Hoornse Jaagweg	1	19	0	n.v.t.
14	Volendam	Julianaweg	9	4	3	>1
15	Volendam	Jupiterlaan	2	6	0	>1
16	Middelie	Klemweg	0	14	0	n.v.t.
17	Kwadijk	Kwadijk	2	8	2	<0.8
18	Volendam	Leendert Spaanderlaan	5	2	2	<0.8
19	Middelie	Middelie	1	15	1	<0.8
20	n.v.t.	N244 oost	1	20	0	<0.8
21	n.v.t.	N247 Edam Volendam	5	7	0	<0.8
22	Volendam	Populierenlaan	3	1	0	0,8-1
23	Purmer	Purmer (Oosterweg)	1	19	1	n.v.t.
24	Oosthuizen	Raadhuisstraat	7	3	3	>1
25	Volendam	Saturnusstraat	7	6	1	<0.8
26	Oosthuizen	Seevancksweg	1	13	3	<0.8
27	Warder	Warder	2	17	1	<0.8
28	Volendam	Zeedijk	3	15	0	n.v.t.
29	Edam	Zuidpolderlaan	6	4	1	<0.8

Tabel 2.6 Knelpunten verkeersveiligheid



Figuur 2.21 Verkeersveiligheid wegvakken

Verkeersveiligheid kruispunten

In onderstaande tabel is weergegeven hoeveel ongelukken op kruispunten zijn gebeurd tussen 2020 en oktober 2023 en wat de beleving op deze kruispunten is volgens de inwoners die de enquête hebben ingevuld.

#	Kruispunt	#ongelukken	Beleving
A	N247 - Klemweg	3	3
B	Zuidpolderlaan - Broekgouwstraat	1	2
C	Burg. van Baarstraat - Hyacintenstraat	0	3
D	Dijkgraaf de Ruitenlaan - Grote ven	0	2
E	N247 - Singelweg	4	1
F	Dijkgraaf Poschlaan - Burgemeester Versteeghsingel	0	2
G	Dijkgraaf Poschlaan - Zuidpolderlaan	8	0
H	Dijkgraaf Poschlaan - Langemeesterlaan	7	2
I	Julianaweg - Populierenlaan	5	0
J	N244 - Purmer (Oosterweg)	4	0

Tabel 2.7 Verkeersveiligheid kruispunten (ongelukken & beleving)



Figuur 2.22 Verkeersveiligheid kruispunten

Samenvatting verkeersveiligheid

In deze situatieschets is de verkeersveiligheid in Edam-Volendam vanuit drie kanten belicht: data, wegenscan en beleving vanuit de enquête. Hiermee combineren we de objectieve beschouwing van de verkeersveiligheid met de subjectieve data, om te zorgen voor grondig inzicht in de knelpunten voor verkeersveiligheid in de gemeente.

Wegvakken

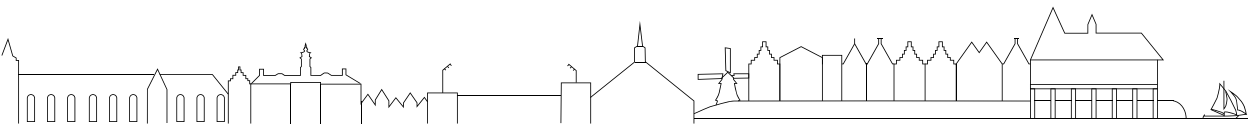
Kijkend naar de resultaten voor de wegvakken valt te concluderen dat er wegvakken zijn met een verminderde verkeersveiligheid in zowel de lintdorpen als in de kernen Oosthuizen, Edam en Volendam. In de lintdorpen wordt dit voornamelijk veroorzaakt door te hard rijdend autoverkeer. Op verschillende wegvakken (Kwadijk, Hobrede en Warder) wordt dit ook zo beleefd, blijkt uit de enquête. In de overige kernen blijkt de verminderde verkeersveiligheid voornamelijk uit de aantallen ongevallen en de mate van belasting van het wegvak. In Raadhuisstraat, **Oosthuizen** is het (te) druk en hebben een aantal ongelukken plaatsgevonden. Op de Seevancksweg (Oosthuizen) wordt vaak te hard gereden en daar ondervinden de bewoners last aan. In **Edam** wordt de verminderde verkeersveiligheid veroorzaakt door de beperkt beschikbare ruimte in combinatie met autoverkeer in het

centrum. In de Gevangenenpoortsteeg vinden door de schaarse gedeelde ruimte veel ongelukken plaats. Op de Baanstraat wordt de drukte met auto's als zeer nadelig ervaren voor de leefbaarheid. In **Volendam** zien we dat er wegvakken zijn met verschillende oorzaken voor een verminderde verkeersveiligheid, maar vaak wordt dit veroorzaakt door de verkeersbelasting van het wegvak (I/C) in combinatie met de data voor ongevallen en/of snelheidsovertredingen. De grootste verkeersveiligheidsknelpunten voor de wegvakken, waarbij een verminderde verkeersveiligheid blijkt uit zowel de data, als de wegenscan analyse als uit de beleving zijn:

- Raadhuisstraat, Oosthuizen;
- Leendert Spaanderlaan, Volendam;
- Julianaweg, Volendam.

Kruispunten

Op het kruispunt N247-Klemweg is er sprake van een onveilige oversteek voor fietsverkeer en op het kruispunt N244-Oosterweg zorgt de hoeveelheid autoverkeer voor auto-ongevallen. Daarnaast zijn er onveilige kruispunten in Edam op de Dijkgraaf Poschlaan en in Volendam op de Dijkgraaf de Ruitenlaan, de Julianaweg en de Burgemeester van Baarstraat.



2.6 Opgaven mobiliteit

De leefbaarheid in de gemeente Edam-Volendam staat onder druk en de verwachting is dat deze druk blijft toenemen in de toekomst. De gemeente ambieert groei, maar op het netwerk is de reestruimte beperkt. De druk op de openbare ruimte neemt steeds meer toe en daarom zijn maatregelen nodig om de gemeente veilig, aantrekkelijk en bereikbaar te houden.

Gebiedsgerichte aanpak nodig om opgaven in te vullen

Uit de analyse blijkt dat in de gemeente Edam-Volendam verschillende type opgaven zijn per type gebied. Zo is in de lintdorpen en het buitengebied een opgave voor de verkeersveiligheid die met name wordt veroorzaakt door snelheidsovertredingen. Met name op de wegen van/naar Purmer, Oosthuizen en Middellie wordt te hard gereden. Ook in de enquête worden deze locaties genoemd als verkeersonveilig. In de dorpskernen zorgt de hoeveelheid autoverkeer voor een verminderde verkeersveiligheid op bijvoorbeeld oversteekplaatsen en op kruispunten. In de centrumgebieden is weinig ruimte beschikbaar, waardoor de leefbaarheid en veiligheid voor fiets en voetganger onder druk staat. De grootste overlast is van vrachtverkeer, de parkeerdruk en verkeer dat te hard rijdt.

Deze verschillende opgaven vragen om een gebiedsgerichte aanpak.

Mobiliteitspatroon biedt kansen voor transitie van mobiliteit

De ruimtelijke structuur van de gemeente is terug te zien in het mobiliteitsgedrag van de inwoners. Zo wordt op korte afstanden relatief wat meer gefietst (tot 3,7 km) en op verplaatsingen tot 7,5 km wat minder. Het gebruik van de auto is dominant op verplaatsingen van meer dan 3,7 km (aandeel van 60% of meer). Dit leidt in op verschillende plekken tot knelpunten voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook volgt dit uit de enquête, waar veiligheid als belangrijkste thema wordt genoemd. Ook een Gezonde leefomgeving en Ruimte en veiligheid voor fietsers en voetgangers en doorstroming en parkeren worden in de enquête vaak als belangrijk thema aangegeven. Daarnaast kunnen de kruispunten het verkeersaanbod niet altijd goed verwerken, wat leidt tot wat extra reistijd. Ruim een kwart van de verplaatsingen gaat naar buiten de gemeente. Vooral naar Amsterdam en Purmerend wordt veel gereisd. Naar Amsterdam wordt ongeveer evenveel met de auto als het ov gereisd. Naar Purmerend is de auto dominant (ongeveer 80% van de verplaatsingen)

De mobiliteitspatronen in en rondom de gemeente Edam-Volendam bieden kansen voor een transitie naar duurzame vervoerwijzen zoals de fiets op korte en e-bike op middellange afstanden. Daarnaast liggen kansen voor het OV voor de langere verplaatsingen. Ook in de Omgevingsvisie 2023 vormt de transitie van mobiliteit een van de hoofdlijnen, wat aansluit op de geïdentificeerde opgaven.

3. Koers Mobiliteitsplan

3.1 Omgevingsvisie als basis

Hoofdlijnen beleid voor de leefomgeving

In de Omgevingsvisie, vastgesteld in juli 2023, zijn de hoofdlijnen voor het beleid voor de leefomgeving van de gemeente Edam-Volendam gedefinieerd. Deze bestaan uit 5 hoofdthema's:

1. Krachtige kernen en linten

2. Werken aan ondernemen

3. Ontspanning binnen handbereik

4. Zorg voor water en land

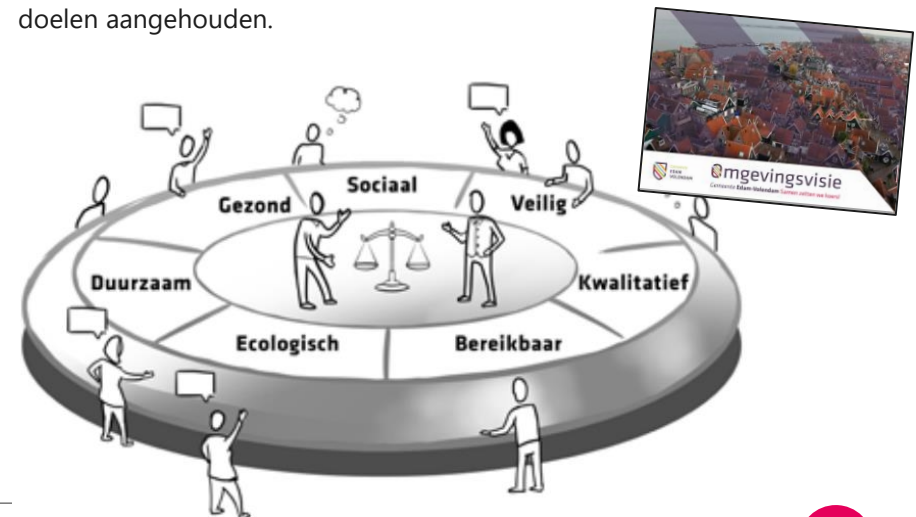
5. Klaar voor transitie

Onder het thema 'Krachtige kernen en linten' wordt mobiliteit uitgelicht als cruciale opgave. Hierbij staat dat mobiliteit dient te anticiperen op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Edam-Volendam om de bereikbaarheid te waarborgen. Ook zet de gemeente erop in dat de mobiliteit steeds duurzamer, gezonder en veiliger wordt. In de uitvoeringsstrategie van de Omgevingsvisie, worden verschillende opgaven genoemd: Wonen, Warmte, Energie & Klimaat, Landelijk gebied en landschap, Werklocaties, Mobiliteit en Waterfront. Allereerst wordt ingezet op een **transitie van mobiliteit**, waarbij het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit wordt gestimuleerd, alvorens beperkingen op te leggen

aan de auto. Verkeer in de kernen van de gemeente Edam-Volendam wordt gezonder en is emissievrij in 2050. Bij de inrichting van wegen krijgen gezonde vormen van mobiliteit ruim baan. Ook vanuit ondernemen wordt, naast het verbeteren van bestaande infrastructuur, ingezet op innovatieve en duurzame vormen van mobiliteit. Daarnaast wordt ingezet op het **meegroeien van de mobiliteit** met de ontwikkeling van de gemeente. Dit gaat over het opwaarderen of realiseren van nieuwe infrastructuur en het oplossen van knelpunten.

Doelstellingen Omgevingsvisie

In de Omgevingsvisie zijn onderstaande 7 beleidsdoelen opgenomen voor de leefomgeving van de gemeente Edam-Volendam. Om met het Mobiliteitsplan aan te sluiten op de Omgevingsvisie worden dezelfde doelen aangehouden.

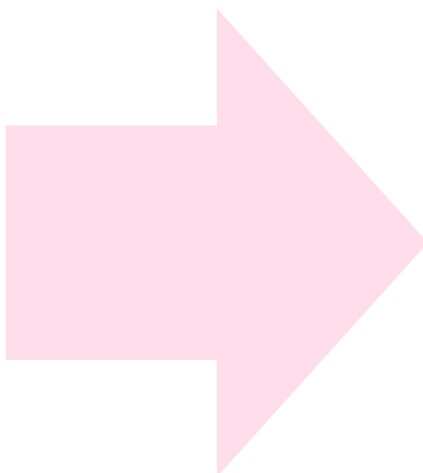


Hoofdlijnen voor Mobiliteit in de Omgevingsvisie

De doelen uit de omgevingsvisie vertalen zich in de opgave mobiliteit naar de volgende twee ambities op hoofdlijnen: **De transitie van mobiliteit & het meegroeien met ontwikkeling van de gemeente.**

- **Transitie van mobiliteit** betekent dat we richten op maatregelen met de focus op de mobiliteitstransitie, bestaande uit het bevorderen van emissievrije mobiliteit zoals stimuleren van lopen en fietsen maar ook van elektrisch vervoer. Dat betekent ook dat we in eerste instantie naar andere oplossingen kijken voor de groei van mobiliteit dan het verhogen van de netwerkcapaciteit voor de auto.

- Daarnaast blijft de **mobiliteit in de gemeente de komende jaren toenemen** vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de gemeente. Traditioneel gezien vangen we een toename in mobiliteitsbehoefte op door de infrastructuur aan te passen. Echter hebben we steeds vaker te maken met beperkte ruimte en kijken we daarom ook naar het inzetten op de 'vraag'-kant van mobiliteit, namelijk de transitie naar duurzame vervoerswijzen om deze mobiliteitsbehoefte anders te faciliteren.



Hoofdlijnen Omgevingsvisie voor mobiliteit:

Transitie van mobiliteit



Meegroeien met ontwikkeling van de gemeente



3.2 Richtinggevende keuzes en koers

De koers van het Mobiliteitsplan

Om de twee hoofdlijnen voor mobiliteit verder te concretiseren zijn richtinggevende keuzes nodig. Kiezen voor het één, heeft namelijk consequenties voor het ander. Onderstaande 5 richtinggevende uitspraken geven deze consequenties aan en vormen gezamenlijk de koers van het Mobiliteitsplan richting een leefbare en toekomstbestendige gemeente.

1. De verkeersveiligheid op orde;
2. Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren;
3. Groei mobiliteit duurzaam opvangen;
4. Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme;
5. Verplaatsen en verschonen logistiek.

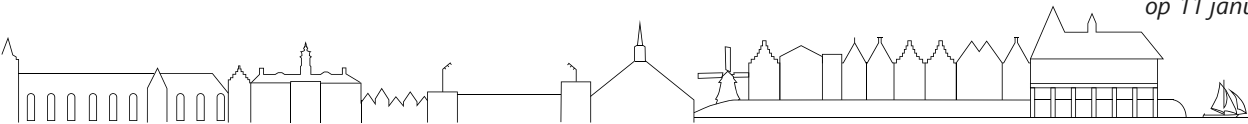
Bijeenkomst gemeenteraad

De richtinggevende keuzes zijn 11 januari 2024 besproken met de gemeenteraad. Terwijl de raad het eens was met de meeste beslissingen, was weerstand tegen de strategische keuze om 'Verplaatsen en verschonen logistiek' te faciliteren. Hier werd gesproken over de emissievrije zones in buurgemeenten. Deze bezwaren zijn meegenomen in de uitwerking van het Mobiliteitsplan.

Niettemin is het belangrijk op te merken dat zowel Zaanstad, Hoorn als Amsterdam streven naar emissievrije status tegen 2030, en dat een aanzienlijk aantal reizen vanuit de gemeente Edam-Volendam naar deze gebieden gaat. Dit geldt ook voor de omliggende regio's en dit zal daarom effect hebben op het verkeer uit Edam-Volendam. Vanaf 2025 geen nieuwe benzine- en dieselauto's meer gemaakt en vanaf 2030 ook niet meer verkocht, alleen nog elektrische of hybride auto's. Ook dit heeft invloed op de gemeente. Daarom zal bij het opstellen van het plan rekening worden gehouden met de regelgeving van deze gemeenten. Voor de rest kon de raad zich vinden in de richtinggevende keuzes. Op de volgende pagina's zijn de richtinggevende uitspraken uitgewerkt.



Figuur 3.1 Krantenartikel na informatieavond Gemeenteraad op 11 januari 2024



1. De verkeersveiligheid op orde

In de kernen binnen de gemeente Edam-Volendam is de openbare ruimte vaak ingericht voor de auto. Vanwege de beperkte beschikbare ruimte komen voetgangers en fietsers hierdoor op verschillende plekken in het gedrang. Dit levert op verschillende locaties onveilige situaties op. Daarnaast wordt in de lintdorpen in het buitengebied geregeld te hard gereden wat ook hier tot onveilige situaties leidt.

Veilig lopen en fietsen

Om mensen te **verleiden** meer te lopen en te fietsen, zijn aantrekkelijke netwerken voor lopen en fietsen nodig. Als basis hiervoor dient de verkeersveiligheid op orde te zijn. Echter, uit de analyse is gebleken dat de **verkeersveiligheid** nog niet overal optimaal is in de gemeente. Dit probleem doet zich voor op verschillende locaties, waaronder scholen, in de buurt van voorzieningen, in centrale gebieden, lintdorpen, sportfaciliteiten en woonwijken. Om te verleiden naar meer lopen en fietsen zijn daarom maatregelen noodzakelijk om te zorgen voor veilige voet- en fietspaden en oversteeklocaties.

Consequenties voor ruimte aan auto

Het **veiliger** maken van **voet- en fietspaden** en het **verbeteren** van de **oversteekbaarheid** kunnen zorgen voor minder doorstroming of parkeerplekken voor autoverkeer. Deze maatregelen zijn in lijn met het beleidsuitgangspunt STOMP, waarbij de prioriteit wordt gegeven aan het faciliteren van lopen en fietsen, gevolgd door het openbaar vervoer en Mobility as a Service (MaaS), en pas in laatste instantie aan het gebruik van privéauto's. Door deze benadering kan een stedelijke omgeving worden gecreëerd die bevorderlijk is voor actieve vormen van mobiliteit, terwijl tegelijkertijd de nadruk wordt gelegd op duurzaamheid, efficiëntie en veiligheid in het mobiliteitsbeleid. In de huidige situatie kan de dominantie van de auto in het straatbeeld een belemmering zijn voor de oversteekbaarheid, zie figuur 3.2



Participatie:
Oversteekbaarheid Julianaweg, auto's rijden door bij zebrapad en door geparkeerde auto's en busjes slecht zicht + veel ongelukken op deze plek.

Figuur 3.2 Verkeersdrukte Julianaweg

2. Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren

De centrumgebieden van de gemeente hebben een hoge verblijfskwaliteit en dienen hiermee een prettige en aantrekkelijke plek te zijn om te verblijven. Uit de analyse bleek echter dat er soms gevaarlijke situaties ontstaan omdat voetganger, fietser en auto de beperkt beschikbare ruimte moeten delen.

Prioriteren voetganger en fietser in centrum

Om de centrumgebieden aangenaam en veilig te houden voor kwetsbare weggebruikers zoals voetgangers en fietsers, is het belangrijk om prioriteit te geven aan deze vervoerswijzen. Vooral in drukbezochte centrum van Edam is de ruimte schaars. Op smalle wegen blijft weinig ruimte voor fietsers en voetgangers over als een auto rijdt langs andere geparkeerde auto's. Dit kan leiden tot hinder en tot gevaarlijke situaties. Juist vanwege de beperkte breedtemaat in de straten van het historisch centrum lenen deze gebieden zich uitstekend voor voetgangers en fietsers, en minder voor autoverkeer.

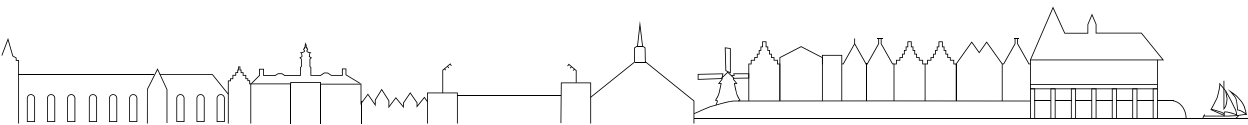
Verleiden én beperken

In de *Omgevingsvisie staat*: "Het heeft onze voorkeur om eerst de fiets- en wandelinfrastructuur te verbeteren om inwoners te **verleiden** de auto te laten staan, in plaats van **beperkingen** op te leggen".

Echter werkt beleid vaak alleen effectief als zowel wordt verleid als beperkt aangezien je mensen wilt overhalen iets anders te doen dan ze gewend zijn en ze dit niet snel uit zichzelf doen. Daarnaast is **ruimte schaars** in centra: verleiden gaat dan automatisch gepaard met beperken (zie *figuur 3.3, voorbeeld Baanstraat en Nieuwe Haven*)



Figuur 3.3 Veel autoverkeer en geparkeerde auto's in het centrum van Edam waar de rijbaan wordt gedeeld met voetgangers en fietsers.



3. Groei mobiliteit duurzaam opvangen

De gemeente blijft de komende jaren flink groeien, dat betekent dat ook de behoefte aan mobiliteit toeneemt en meer inwoners zich zullen verplaatsen. Het is wenselijk deze groei in mobiliteit duurzaam op te vangen. Dat betekent dat er wordt ingezet op meer gebruik van **duurzame vervoerwijzen** (lopen, fietsen, OV, deelmobiliteit, e-auto) en dat de auto niet meer op de eerste plaats komt wanneer wordt nagedacht over oplossingen.

Lokaal: sturen op duurzamer mobiliteitsgedrag

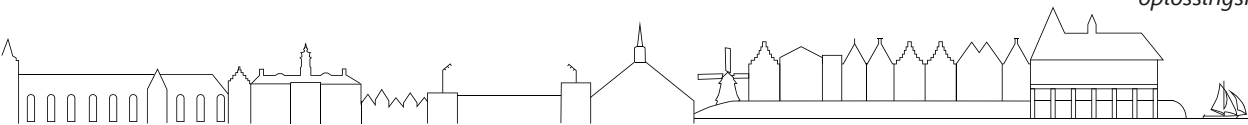
Op lokaal niveau is het stimuleren op duurzaam mobiliteitsgedrag van belang. Gebiedsontwikkelingen zijn een mooie kans om op voorhand te sturen op meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Mensen zijn doorgaans eerder geneigd hun gedrag aan te passen in een nieuwe omgeving dan wanneer ze al jaren op dezelfde plek wonen. Bij knelpunten wordt eerst gekeken of het kan worden opgelost met duurzame mobiliteit (bv inzetten op betere fietspaden) en daarna pas naar eventuele capaciteitsmaatregelen voor gemotoriseerd verkeer.

Regionaal: toegankelijk en hoge kwaliteit OV en behouden doorstroming N247

Op regionaal niveau streeft de gemeente naar het verbeteren van de bereikbaarheid. Hieronder valt het behouden van de doorstroming op de N247 en inzetten op een goede regionale fietsbereikbaarheid naar Amsterdam en Purmerend. Tevens is het van belang om aantrekkelijke en goede OV-verbindingen van en naar de gemeente te hebben. Dit betekent dat de OV-haltes goed bereikbaar zijn voor voetgangers en fietsers zodat een ketenreis mogelijk is. Het is van belang dat ook de kleine kernen niet afhankelijk zijn van de auto en daarom moet ook actief worden ingezet op flexvervoer.



Figuur 3.4 Ronde die tegen capaciteit aan loopt, welke oplossingsrichting kiezen we?



4. Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme

Toerisme is economisch gezien belangrijk voor de gemeente Edam-Volendam. De bezoekers worden veelal met bussen naar het centrum gebracht, wat resulteert in aanzienlijke parkeer- en ruimteproblemen in deze gebieden. De verblijfsduur van de meeste bezoekers is relatief kort, zie figuur 3.5. Dit leidt tot relatief meer mobiliteit. Om deze overlast te verminderen maar wel het toerisme te behouden moeten andere keuzes gemaakt worden.

Ander kwaliteitsniveau

Om het toerisme binnen de gemeente te verduurzamen, is het van belang in te zetten op een langere verblijfsduur voor toeristen. Op deze manier is er de mogelijkheid toerisme beter te spreiden over de gemeente zodat de piekbelasting op de hotspots beter kan worden beheerst. Het parkeren moet worden gefaciliteerd aan de randen van de stad of het dorp om extra parkeerdruk in het centrum te vermijden. Bovendien kan worden gewerkt aan een verbeterde routeplanning voor touringcars en reguliere toeristen. Het is tevens van belang dat de gemeente goed bereikbaar blijft met het openbaar vervoer (zie figuur 3.6), zodat toeristen niet afhankelijk zijn van de auto tijdens hun bezoek. De 'Trein' is ook een van de modaliteiten, omdat bezoekers geregeld overstappen vanuit de trein op andere vervoerswijzen om de gemeente Edam-Volendam te bereiken.

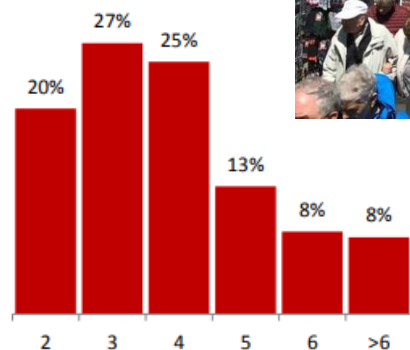
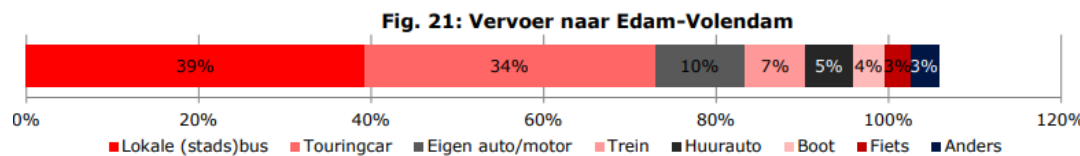


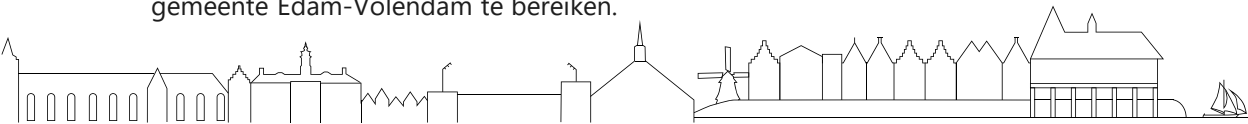
Fig. 4: Frequentieoverzicht van verblijfsuren in de gemeente Edam-Volendam



Figuur 3.5 Toerisme in Edam-Volendam



Figuur 3.6 Modaliteiten verdeling bezoekers Edam-Volendam (bron: Bezoekersprofiel 2016, Gemeente Edam-Volendam)



5. Verplaatsen en verschonen logistiek

Logistieke activiteiten zijn van essentieel belang voor het functioneren van veel sectoren binnen de gemeente, maar veroorzaakt ook regelmatig overlast. Uit de enquête is gebleken dat het logistieke vervoer ook regelmatig voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgt op bepaalde routes waardoor het wenselijk is om dit probleem aan te pakken. Hoewel het voorkomen van deze overlast soms beperkt mogelijk is, bieden verplaatsing en verschonen van logistieke processen vaak wel oplossingen.

Verplaatsen

Op dit moment zijn functies gevestigd op het bedrijventerrein aan de Julianaweg die een hoge mate aan (zwaar) logistiek verkeer genereren. Dit zware verkeer rijdt daardoor vaak door het centrum van Volendam via de Julianaweg waar ook veel fietsverkeer rijdt. Door de realisatie van de Zuiderzeeweg (3^e ontsluiting) komt een alternatieve route beschikbaar tussen het bedrijventerrein en de provinciale weg, waardoor een groot deel van de Julianaweg sterk wordt ontlast voor vrachtverkeer. Daarnaast kan het verplaatsen van logistieke functies uit de kernen van de gemeente naar het buitengebied ervoor zorgen dat het zware verkeer zich niet langer door de kernen beweegt. Dit is

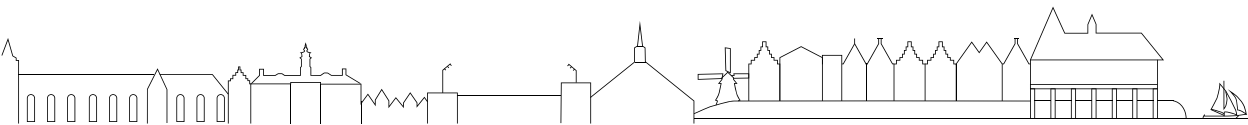
goed voor de leefbaarheid en de veiligheid in de kernen.

Verschonen

We zetten in op Edam-Volendam emissievrij en kijken lessen kunnen leren van de ontwikkelingen in de regio. Tussen 2025 en 2030 worden Amsterdam en Zaanstad emissievrij, wat ook zijn doorslag zal hebben op een gemeente als Edam-Volendam waar veel inwoners afhankelijk zijn van deze gemeentes qua werkgelegenheid. Daarnaast streeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) naar een grotere inzet van duurzame vervoermiddelen, zoals vastgelegd in de Greendeal MRA. Dit biedt ook kansen voor onze gemeente om deel te nemen aan deze transitie naar een duurzamere logistieke sector.



Figuur 3.7 Vrachtverkeer in Edam



Samenvatting Koers Mobiliteitsplan

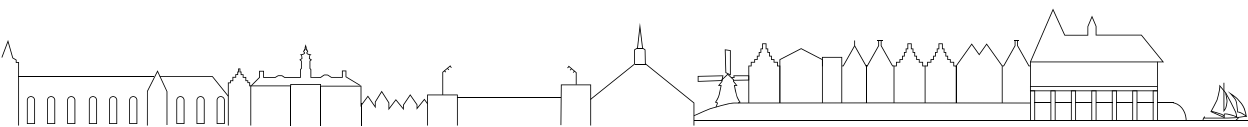
De Omgevingsvisie biedt met de hoofdlijnen 'Transitie van Mobiliteit' en 'Meegroeien met de ontwikkeling van de gemeente' goede aanknopingspunten voor het Mobiliteitsplan. Om deze hoofdlijnen verder te concretiseren zijn richtinggevende keuzes nodig. Kiezen voor het één, heeft namelijk consequenties voor het ander. De richtinggevende uitspraken geven deze consequenties aan en vormen gezamenlijk de koers van het Mobiliteitsplan richting een leefbare en toekomstbestendige gemeente.

1. **De verkeersveiligheid op orde:** om mensen te verleiden meer te lopen en te fietsen zijn aantrekkelijke voet- en fietspaden en veilige oversteeklocaties noodzakelijk. Dit kan zorgen voor wat minder parkeerplekken of wat extra reistijd voor autoverkeer.
2. **Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren:** om de centrumgebieden aangenaam en veilig te houden is prioriteit voor voetgangers en fietsers nodig. Omdat de ruimte schaars is in centra gaat meer prioriteit voor voetgangers en fietsers gepaard met het beperken van ruimte voor bijvoorbeeld parkeren.
3. **Groei mobiliteit duurzaam opvangen:** om de groei van mobiliteit als gevolg van de groei van de gemeente duurzaam op te vangen

wordt ingezet op duurzame vervoerwijzen. In gebiedsontwikkelingen wordt vooraf ingezet op meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Daarnaast wordt ingezet op een goede fietsbereikbaarheid naar Amsterdam en Purmerend en op een hoge kwaliteit OV met goed bereikbare haltes.

4. **Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme:** om toerisme op een meer duurzame wijze te faciliteren wordt ingezet op een ander kwaliteitsniveau met een langere verblijfsduur. Hierdoor kan toerisme beter worden gespreid en zijn bezoekers eerder bereid om aan de rand van de kernen te parkeren. Daarnaast wordt ingezet op andere routes en andere parkeerlocaties van touringcars en wordt gezorgd dat het centrum goed bereikbaar blijft met lijnbussen.
5. **Verplaatsen en verschonen logistiek:** om overlast als gevolg van logistiek te beperken wordt ingezet op het verplaatsen en verschonen van logistiek. Bij verplaatsen gaat het mogelijk om het op lange termijn verplaatsen van logistieke functies naar De Purmer en wordt gekeken naar alternatieve routes. Bij verschonen wordt ingezet op het gebruik van kleinere/schonere voertuigen.

In het volgende hoofdstuk is de koers van het Mobiliteitsplan verder uitgewerkt in toekomstbeelden en ambities.



4. Toekomstbeeld mobiliteit

4.1 Gebiedsgerichte aanpak

In het vorige hoofdstuk is de lange termijn koers voor het mobiliteitsbeleid van de gemeente Edam-Volendam toegelicht. In dit hoofdstuk wordt dat verder uitgewerkt in toekomstbeelden. Hiervoor wordt eerst een tussenstap gezet door ambities voor het mobiliteitsbeleid te beschrijven. De ambities zijn een verdere uitwerking van de richtinggevende keuzes en worden hierna omgezet in toekomstbeelden voor lopen en fietsen, OV en deelmobiliteit en gemotoriseerd verkeer.

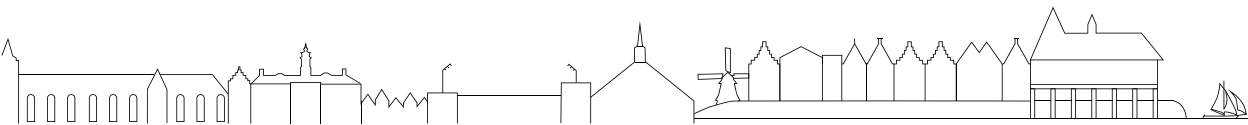
Mobiliteitszones

In de kernschets kwam naar voren dat de Gemeente Edam-Volendam verschillende types stedelijk en landelijk gebied heeft. Per type gebied kan het mobiliteitsprofiel verschillen. Zo is lopen in zone A gebied hoger geprioriteerd dan het autoverkeer omdat de afstanden hier korter zijn en je op veel plekken te voet kan komen. In de lintdorpen en kleine kernen (zone C) is de auto meer van belang. Dit is uitgewerkt in een zoneringskaart op de volgende pagina.

In de gebiedsgerichte aanpak worden vier type zones onderscheiden, met ieder haar eigen mobiliteitsambities voor lopen, fietsen, OV en parkeren. Het gaat om:

- Centra met hoge mate verblijfskwaliteit;
- Stedelijk gebied met woonwijken, gemengd wonen-werken en bijbehorende voorzieningen;
- Lintdorpen en kleine kernen;
- Bedrijventerreinen.

Op de volgende pagina wordt per zone uitgewerkt welke gebied bij welk profiel hoort en welke vervoerswijze-mix daarbij past.



In elke zone zien we andere uitdagingen die we meenemen in het opstellen van een wenselijk toekomstbeeld. Zone A staat voor een grote focus op verblijfskwaliteit, veiligheid en toegankelijkheid, waarbij de voetganger prioriteit heeft. In de woonwijken (zone B) gaat het om een goede balans tussen de vervoerwijzen. Op korte afstand krijgen lopen en fietsen prioriteit, op langere afstanden is een rol voor het ov en de auto. In de lintdorpen en kleine kernen (zone C) zijn minder voorzieningen en werkplekken op korte afstand en heeft de auto een grotere rol voor de bovenlokale bereikbaarheid. Op bedrijventerreinen ligt de nadruk minder op de verblijfskwaliteit en toegankelijkheid voor voetgangers, aangezien deze vooral goed bereikbaar moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer. Deze terreinen dienen ook met fiets en ov ontsloten te worden. De differentiatie aan de hand van tabel 4.1 meegenomen in de uitwerking van de ambities en toekomstbeelden op de volgende pagina's.

Gebied	Locatie	Profiel	Vervoerswijze-mix
A	Centrum Volendam, Edam en Raadhuisstraat Oosthuizen	Centrumzone: verblijfsruimte van groot belang; leefbaarheid en veiligheid van voetganger op 1	
B	Woonwijken, gemengd woon/werken, voorzieningen	Woon(-werk) zone in stedelijk gebied: goede balans tussen vervoerwijzen, veiligheid fietser van groot belang	
C	Lintdorpen en kleine kernen	Buitenstedelijk woon, werk- en recreatiegebied, goede fietsverbindingen naar OV hubs, ontvlechten van auto-/landbouwverkeer met fiets en voetganger voor veiligheid. Auto van belang voor regionale bereikbaarheid.	
D	Bedrijventerreinen	Bedrijventerreinen met goede faciliteiten voor OV en fiets.	

Tabel 4.1 Mobiliteitszones met bijpassend profiel en vervoerswijze mix



Figuur 4.1 Mobiliteitszones Edam-Volendam

4.2 Ambities Mobiliteitsplan

In het vorige hoofdstuk zijn de richtinggevende keuzes voor het mobiliteitsbeleid geformuleerd. Op 29 februari 2024 zijn de ambities met de leden van de gemeenteraad besproken. Op basis hiervan zijn de ambities hieronder verder uitgewerkt. De ambities zijn gegroepeerd in clusters. De ambities versterken elkaar. Het feit dat een ambitie is ondergebracht in een bepaalde categorie betekent niet dat deze uitsluitend gerelateerd is aan die hoofdambitie.

1. Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:

- Stimuleren lopen en fietsen voor korte verplaatsingen;
- Stimuleren gebruik E-bike;
- Verkeersveilige leefomgeving voor iedereen;
- Aantrekkelijkheid centrumgebieden verhogen.



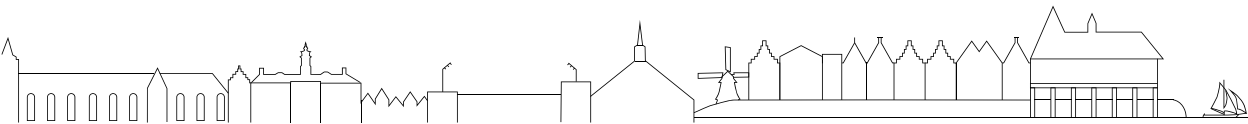
2. Versterken duurzame vormen van vervoer:

- Duurzame regionale bereikbaarheid;
- Emissievrij in 2050;
- Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan hand in hand (Lange Weeren, De Purmer, Julianaweg).



3. Toekomstbestendige bereikbaarheid:

- Goed bereikbare kleine kernen en dorpen;
- Logistiek verkeer veilig en efficiënt faciliteren;
- Parkeerbeleid actualiseren.





1. Aantrekkelijk voor lopen en fietsen

De gemeente Edam-Volendam is een prettige omgeving waarin het belangrijk is dat fietsers en voetgangers zich veilig door de gemeente kunnen bewegen en voor de korte afstanden gestimuleerd worden om te kiezen voor deze vervoerswijzen.

Stimuleren lopen en fietsen op korte afstanden

Het stimuleren van lopen en fietsen voor dagelijkse korte verplaatsingen, voornamelijk gericht op lopen en fietsen binnen de bebouwde kom. Op deze manier inwoners verleiden om de auto voor deze korte afstanden te laten staan.

Stimuleren gebruik van E-bike

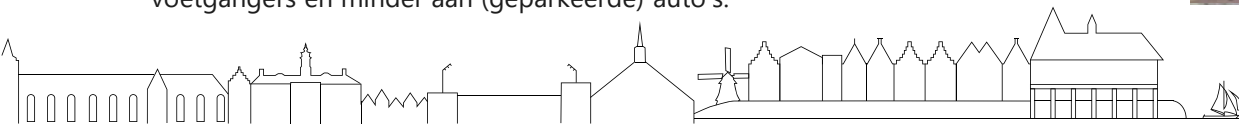
Het faciliteren van verplaatsingen op (E-)fietsafstand met snelle, veilige en aantrekkelijke netwerken. De hoge snelheid van de e-fiets maakt het mogelijk om grotere afstanden te overbruggen, daar is een goede infrastructuur voor nodig zodat dit een veilige en aangename manier van verplaatsen is.

Verkeersveilige leefomgeving voor iedereen

Het verbeteren van de verkeersveiligheid met aandacht voor gedrag en kwetsbare doelgroepen zoals genoeg tijd om over te steken en rateltickers bij lichten voor blinden en slechtzienden.

Aantrekkelijkheid centrumgebieden verhogen

Het verhogen van de aantrekkelijkheid van de centrumgebieden als visitekaartje van de gemeente Edam-Volendam door meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers en minder aan (geparkeerde) auto's.



2. Versterken duurzame vormen van vervoer



Vanuit het oogpunt van een duurzame toekomst en energie neutrale en aardgasvrije gemeente is het van belang hier extra op in te zetten en zuiniger om te gaan met de huidige energiebronnen.

Duurzame regionale bereikbaarheid

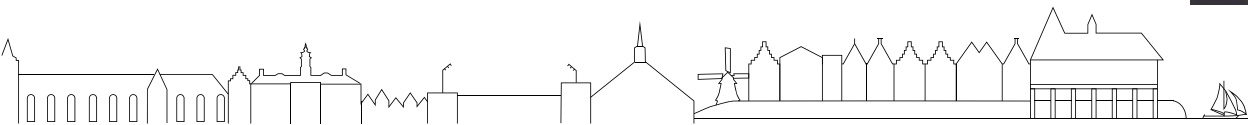
Inzetten op het bevorderen van duurzame regionale bereikbaarheid van de gemeente door de (e)fiets- en OV-voorzieningen te verbeteren. De vraag naar mobiliteit blijft groeien, en het is onze uitdaging om deze groei op een duurzame manier aan te pakken, zodat de druk op provinciale wegen verlicht wordt en mensen kiezen voor duurzame alternatieven.

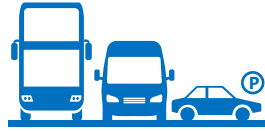
Emissievrij in 2050

Het verduurzamen van de mobiliteit richting emissievrij 2050 en vergroten de bewustwording van de bijdrage van mobiliteit aan duurzaamheid. Daarmee wordt toegewerkt naar andere vormen van mobiliteit en naar een gezondere leefomgeving.

Ruimtelijke ontwikkelingen mobiliteit gaan hand in hand

Bij ruimtelijke ontwikkelingen sturen we op meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Ruimtelijke ontwikkelingen bieden kansen om gedragspatronen van mensen te veranderen. Ze komen als nieuwe bewoners in een gebied en nemen andere routes naar bv werk en de dagelijkse voorzieningen dan voorheen.





3. Toekomstbestendige bereikbaarheid

Toekomstige ontwikkelingen in de gemeente zorgt voor een opgave voor de capaciteit van mobiliteit. Het is van belang dat de gemeente lokaal en regionaal bereikbaar blijft en meegroeit met de vraag naar mobiliteit.

Goed bereikbare kleine kernen en dorpen

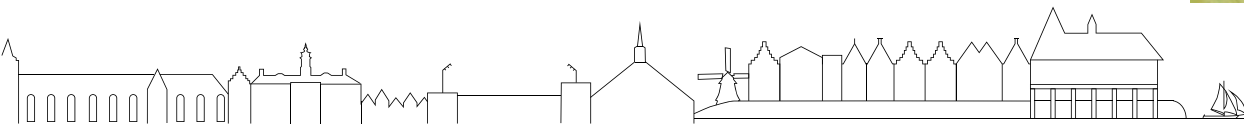
Het zorgen voor toekomstbestendige bereikbaarheid van de kleine kernen, dorpen en steden. Dit geldt voor zowel het OV, regionale bereikbaarheid per (e)-fiets en met de auto. In de centrumgebieden geldt dat voornamelijk voor lopen en fietsen en in de kleinere kernen lintdorpen is ook de autobereikbaarheid van belang.

Logistiek verkeer veilig en efficiënt faciliteren

Het verschonen en verplaatsen van logistiek verkeer om dit veilig en efficiënt te faciliteren en overlast te beperken. Dit betekent ook dat het logistieke verkeer wordt gescheiden van fietsverkeer en zwaar verkeer niet meer door de centra van de gemeenten rijdt.

Parkeerbeleid actualiseren

Actualiseren parkeerbeleid gemeente Edam-Volendam voor passende parkeeroplossingen om te zorgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit.



4.3 Toekomstbeeld integraal

Toekomstbeeld integraal

Het toekomstbeeld mobiliteit met zichtjaar 2040 omvat de uitwerking van de tien ambities van het Mobiliteitsplan. Dit toekomstbeeld schept het kader voor de mobiliteitsaanpak in de gemeente Edam-Volendam tot 2040.

Thema's die we behandelen in het toekomstbeeld:

- Lopen en centrumgebieden;
- Fietsen;
- OV en deelmobiliteit;
- Auto en parkeren;
- Doelgroepen gemotoriseerd verkeer.

Het is een integraal toekomstbeeld en verschillende vormen van mobiliteit komen terug op de kaarten. Ze hangen samen en versterken elkaar. Het inzetten op hubs (OV en deelmobiliteit) kan een positieve invloed hebben op het kiezen voor de fiets en een alternatief bieden voor het gebruik van de auto. Zo hoeft bij de auto niet alleen ingezet te worden op het vergroten van de capaciteit maar juist op het verschuiven van een deel van de mobiliteit naar andere vervoerwijzen.



Figuur 4.2 Toekomstbeeld mobiliteit

4.4 Toekomstbeeld lopen en fietsen



Toekomstbeeld lopen en centrumgebieden

De centrumgebieden in Edam-Volendam vormen het visitekaartje van de gemeente. Het ontmoeten van elkaar staat centraal in deze gebieden. Om de centra deze status te laten behouden, wordt ingezet op het verbeteren van leefbaarheid en veiligheid. Hiermee wordt gegarandeerd dat de centra toegankelijk blijven voor alle doelgroepen bezoekers en dat de verblijfskwaliteit wordt verbeterd en sociale verbondenheid wordt gestimuleerd. Daarnaast wordt ervoor gezorgd dat in de centra de voetganger op één komt te staan bij het inrichten van de openbare ruimte. De gemeente zet vanuit de omgevingsvisie ook in op het vasthouden aan de bestaande winkelstructuur en het faciliteren van nieuwe ontwikkelingen van winkels op deze plekken. Ook vanuit die reden is het van belang dat de gebruikers van de winkels deze plekken goed en veilig kunnen bereiken.

In het toekomstbeeld wordt meer ruimte gecreëerd voor lopen in de openbare ruimte, waarbij onveilige situaties worden voorkomen doordat de voetganger prioriteit heeft boven de auto in deze gebieden. Dit bevordert niet alleen de veiligheid, maar ook het welzijn en de leefbaarheid van de centrumgebieden.



Figuur 4.3 Toekomstbeeld lopen en centrumgebieden



Toekomstbeeld fietsen

In de gemeente Edam-Volendam zijn met de fiets de meeste bestemmingen goed te bereiken. Echter, om echt uit te nodigen de fiets meer te gebruiken en de kansen die de fiets biedt voor de mobiliteitstransitie te verzilveren is het nodig om het fietsnetwerk te versterken. Hiermee zetten we in op meer fiets op korte afstanden en e-fiets op de middellange en lange afstanden. Een gangbare afstand voor een gewone fiets is 7.5 km, voor een e-fiets 15 km. Daarom categoriseren we de fietsnetwerken naar verschillende type fietsroutes, elk met eigen inrichtingseisen waar de routes aan dienen te voldoen.

De volgende categorieën voor fietsroutes zijn gehanteerd:

- **Doorfietsroutes** (VRA: MRA doorfietsroutes): grote regionale fietsstromen (vrijliggend, rood, voorrang);
- **Interlokale routes** (obv eigen visie): verbindingen tussen kernen of hoofd fietsroutes binnen stedelijk gebied (rood asfalt, maar bij weinig autoverkeer bijv. fietsstrook);
- **Recreatieve routes** (knooppuntenroutes ANWB + eigen visie): verbindingen met recreatieve functie (minder direct);
- **Lokale routes** (obv eigen visie): Ontsluiting binnen kernen of dorpen.

Op de volgende pagina zijn de inrichtingseisen voor de verschillende categorieën opgenomen.



Figuur 4.4 Toekomstbeeld fiets



Kwaliteitseisen fietsnetwerk

In het strategisch plan verkeersveiligheid van de Vervoerregio en de doorfietsroutes van de MRA zijn kwaliteitseisen opgenomen voor

doorfietsroutes. Hierin wordt verwezen naar de ontwerprichtlijnen uit de ontwerpwijze Fietsverkeer van het CROW. Deze zijn hieronder samengevat.

	Lokaal en recreatief		Interlokaal		Doorfietsroute	
	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom	Binnen de bebouwde kom	Buiten de bebouwde kom
Type voorziening: Afhankelijk intensiteit gemotoriseerd verkeer. *	ETW: <2.500: gemengd 2.000-5000: gemengd >4000: fietspad of fietsstrook GOW: Bij maximumsnelheid van: 70km/h: fietspad 50km/h: afhankelijk intensiteit gemotoriseerd verkeer: <10.000 fietspad of fietsstrook >10.000 fietspad	ETW: <2.500: gemengd 2.000-3000: fietspad of fietsstrook >3000: fietspad GOW: fietspad	ETW: <2.500: gemengd of fietsstraat 2.000-5000: gemengd of fietsstrook >4000: fietspad of fietsstrook GOW: Bij maximumsnelheid van: 70km/h: fietspad 50km/h: afhankelijk intensiteit gemotoriseerd verkeer: <10.000 fietspad of fietsstrook >10.000 fietspad	ETW: <2.500: als intensiteit fiets groter is dan intensiteit auto: fietsstraat, anders fietspad of gemengd. 2.000-3000: fietspad of fietsstrook >3000: fietspad GOW: fietspad	ETW: <2.500: fietsstraat 2.000-5000: fietspad of fietsstrook >4000: fietspad of fietsstrook GOW: fietspad	ETW: <2.500: als intensiteit fiets groter is dan intensiteit auto: fietsstraat, anders fietspad. 2.000-3000: fietspad of fietsstrook >3000: fietspad GOW: fietspad
Voorrangmaatregel op kruispunten**	ETW: Geen eis, situatieafhankelijk GOW: Voorrang auto + middengeleider Stroomweg: Ongelijkvloers	ETW: Geen eis, situatieafhankelijk GOW: Voorrang auto + middengeleider Stroomweg: Ongelijkvloers	ETW: Bij voorkeur voorrang fiets GOW: Situatie-afhankelijk Stroomweg: Ongelijkvloers	ETW: Situatie-afhankelijk GOW: Voorrang auto Stroomweg: Ongelijkvloers	ETW: Bij voorkeur voorrang fiets GOW: Situatie-afhankelijk Stroomweg: Ongelijkvloers	ETW: Situatie-afhankelijk GOW: Voorrang auto Stroomweg: Ongelijkvloers
Breedte fietsvoorziening***	Fietsstrook: minimaal 1,7m Fietspad 1ri: minimaal 2 meter Fietspad 2ri: Minimaal 2,5 meter		Fietsstrook: minimaal 2 meter Fietspad 1ri: minimaal 2,5 meter Fietspad 2ri: Minimaal 3 meter		Fietsstrook: minimaal 2,25 meter Fietspad 1ri: minimaal 2,5 meter Fietspad 2ri: Minimaal 3,5 meter	
Verharding	Geen eis	Bij voorkeur asfalt	Rood asfalt		Rood asfalt	

*Zie tabel 5.2 en 5.3 in hoofdstuk 5 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor de afweging van de type voorziening

**Zie paragraaf 6.3 en bijbehorende sub-paragrafen in hoofdstuk 6 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor het bepalen van de voorrangmaatregel op een kruispunt.

*** Zie voorzieningenbladen V15 en V16 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor de afweging in de maatvoering. Bij lokaal en recreatief is de minimale breedte gehanteerd en interlokaal en doorfietsroute aanbevolen breedtes. Bij fietsstroken gecombineerd met parkeren is een schrikstrook van 0,5m gewenst. De maatvoering van fietspaden is afhankelijk van de intensiteit.

4.5 Toekomstbeeld OV en deelmobiliteit



Toekomstbeeld OV en deelmobiliteit

Er wordt gefocust op het bevorderen van de OV-bereikbaarheid door het realiseren van een OV-lijn door de Lange Weeren en een onderzoek naar een HOV-lijn tussen Edam-Volendam en Purmerend. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van haltevoorzieningen en het aanbod van deelmobiliteit. Verschillende OV-haltes in het gebied worden toegewezen als hub. Per type hub worden verschillende voorzieningen voor de gebruiker geïmplementeerd. Op deze manier wordt gestreefd naar het stimuleren van ketenreizen, waardoor het voor inwoners en bezoekers gemakkelijk is om bijvoorbeeld met de fiets naar een OV-halte te komen om vervolgens door te reizen met de bus.

Ook is het wenselijk dat flexvervoer beschikbaar is voor de gebieden die minder goed zijn ontsloten op het OV of doelgroepen met een mobiliteitsbeperking. Voor doelgroepen met een mobiliteitsbeperking zijn er vervoersdiensten beschikbaar die kunnen voorzien in de behoefte voor sociaal-recreatieve ritten in de woonomgeving van deze doelgroepen. Daarnaast is leerlingenvervoer een voorbeeld van flexvervoer in de gemeente Edam-Volendam, omdat leerlingen over het algemeen minder vervoersalternatieven tot hun beschikking hebben.

Op de volgende pagina gaan we nader in op de verschillende typen hubs.



Figuur 4.5 Toekomstbeeld OV



We onderscheiden 5 verschillende typen hubs, die elk een ander doel dienen en daar ook andere passende voorzieningen bij kennen:

- **Bushalte:** Bushalte met voldoende fietsparkeervoorzieningen.
- **Buurthub:** om bewoners gemakkelijk toegang te geven tot een aanbod van deelmobiliteit, waarbij het gaat om deel(e)(bak)fietsen en/of deelauto's.
- **Wijkhub:** om bewoners gemakkelijk toegang te geven tot een breed mobiliteitsaanbod waar deelmobiliteit en (H)OV onder vallen. Voor het goed laten werken van de hub als overstappunt zijn voldoende en veilige fietsparkeervoorzieningen toegepast inc. laadvoorzieningen voor de e-bike.
- **Stadshub:** OV-knooppunten in stedelijke gebieden waar bezoekers met regionaal of landelijk ov de stad in komen, en vervolgens lopend, fietsend, met deelmobiliteit of ander ov verder naar hun bestemming gaan (Marinapark). Dit kunnen ook recreatieve mobiliteitsknooppunten zijn.
- **Regiohub:** grotere OV-knooppunten die helpen om de regionale verkeersdruk te verminderen, bijvoorbeeld op de wegen richting Amsterdam. BV een P+R locatie in combinatie met HOV-knooppunt (Edam Busstation).

Hubs kunnen meerdere functies vervullen. Zo is het busstation Edam, zowel een regio hub voor de overstap van automobilisten naar Amsterdam, als een stadshub voor bezoekers van het centrum, en een wijkhub voor bewoners.



Figuur 4.5 Toekomstbeeld OV

4.6 Toekomstbeeld gemotoriseerd verkeer

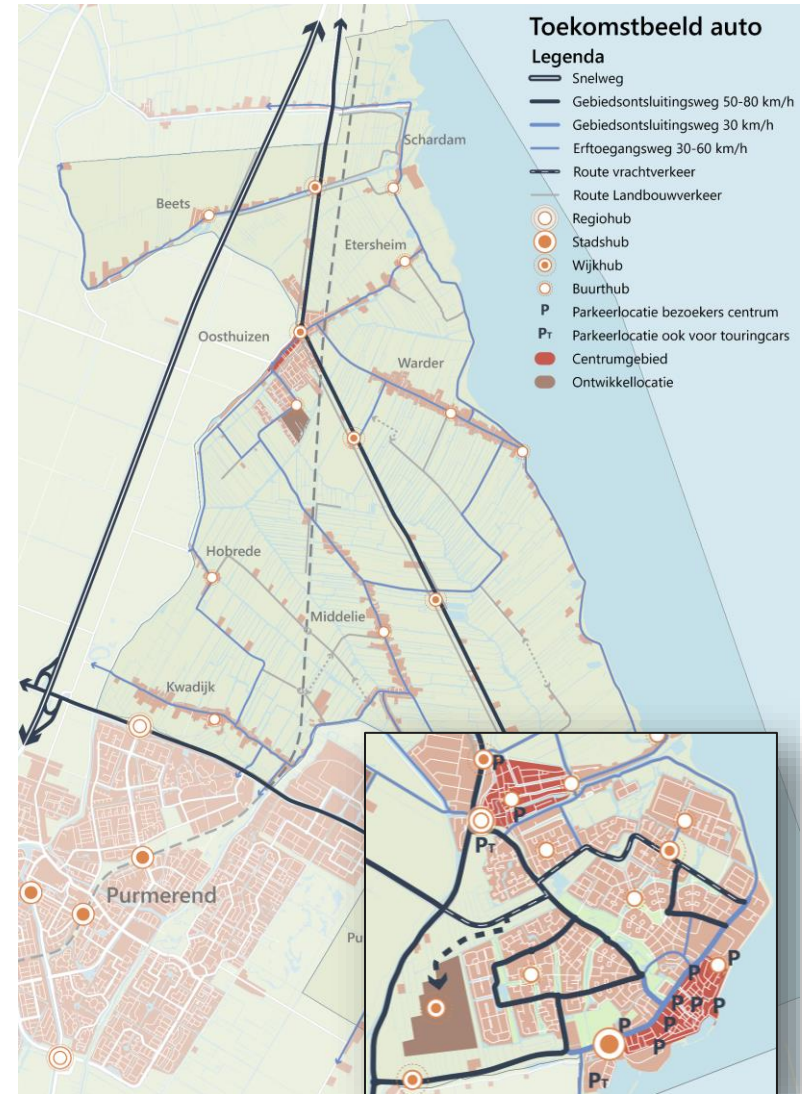


Toekomstbeeld auto en parkeren

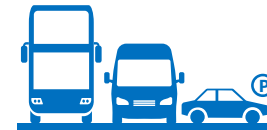
De doorstroming op de N247, de provinciale weg tussen Amsterdam via Edam-Volendam naar de A7, vormt nu al een aandachtspunt. Naar verwachting komt de regionale bereikbaarheid met de auto in de toekomst verder onder druk te staan. In het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA kwam ook al naar voren dat Rijk en regio scherpe keuzes moeten maken om de MRA aantrekkelijk en bereikbaar te houden en doelen op het gebied van duurzaamheid en brede welvaart te behalen.

Voor de regionale bereikbaarheid is het daarom van belang te blijven samenwerken met de provincie en de vervoerregio. Hier gaat het bijvoorbeeld om de doorstroming op de provinciale wegen, zoals de N247, maar bijvoorbeeld ook om de werkgeversaankpak, waarin via aangesloten werkgevers beroepen die dat kunnen gestimuleerd worden niet elke dag op hetzelfde tijdstip met de auto naar het werk te rijden.

Op lokaal niveau staat niet zozeer de doorstroming onder druk, maar vormt vooral de druk op het centrumgebied en de verkeersveiligheid in zowel Edam, Volendam als de lintdorpen een aandachtspunt. In het centrumgebied wordt ingezet op lopen en fietsen, auto's zijn te gast en parkeren bij voorkeur aan de rand. Hiervoor wordt het parkeerbeleid geactualiseerd. Actualisatie van het parkeerbeleid vormt ook een kans om bij gebiedsontwikkeling alternatieven voor autoverkeer, zoals fietsen, hubs en deelmobiliteit te stimuleren.



Figuur 4.5 Toekomstbeeld auto en doelgroepen gemotoriseerd verkeer



Toekomstbeeld overige doelgroepen gemotoriseerd verkeer

Naast het autoverkeer zijn verschillende andere vormen van gemotoriseerd verkeer die onderdeel zijn van het mobiliteitssysteem in de gemeente.

Op dit moment rijdt het **vrachtverkeer** voornamelijk door Volendam naar het bedrijventerrein Julianaweg, waarbij veel van het verkeer zich via de Julianaweg routeert. Door de realisatie van de derde ontsluiting (Zuiderzeeweg) ontstaat een aantrekkelijke alternatieve route naar het bedrijventerrein via de Dijkgraaf de Ruiterlaan. Voor de lange termijn is het wenselijk de logistieke functies van het bedrijventerrein te verplaatsen naar de Purmer. Dit zorgt voor een afname van zwaar verkeer in de kernen Edam en Volendam, maar blijft het voor de bedrijven en de bijbehorende werkgelegenheid mogelijk om gevestigd te blijven in de gemeente. De haalbaarheid hiervan dient verder onderzocht te worden.

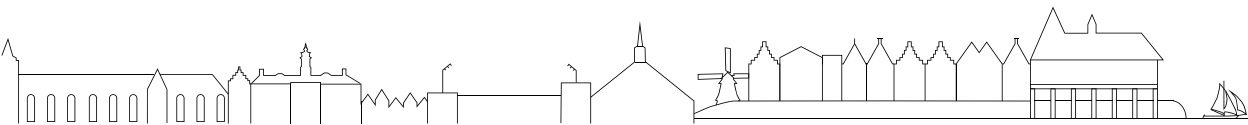
Toerisme is van belang voor de economie van Edam-Volendam.

Touringcars dienen dan ook gefaciliteerd te worden. Tegelijkertijd brengen de touringcars overlast met zich mee en wordt ingezet op het opvangen van de touringcars aan de rand van het centrum. Voor Volendam is dat het Marinapark en voor Edam is dat mogelijk de

Singelweg. Er is nader onderzoek nodig of dit op de Singelweg ook constructief mogelijk is in verband met de zware voertuigen en de relatief zwakke ondergrond.

Ook toeristisch bezoek aan Edam-Volendam is economisch van belang. Ingezet wordt op een langere verblijfsduur van deze dagjesmensen en op het opvangen van het parkeren aan de randen. Hierdoor neemt de verkeersoverlast als gevolg van deze doelgroep in de kernen af. Net als bij de touringcars gaat dit om het zoveel mogelijk opvangen van parkeren bij het Marinapark in Volendam en de Singelweg in Edam.

In de gemeente Edam-Volendam zijn relatief veel inwoners werkzaam in de bouw met een eigen onderneming. Dit leidt ook tot relatief veel **bedrijfsvoertuigen**, die bij de woningen geparkeerd staan. In nieuwe situaties, bij gebiedsontwikkeling, wordt ingezet op een geclusterde en veilige parkeervoorziening voor bedrijfsvoertuigen op strategische locaties in de gemeenten. Hierdoor rijdt dit verkeer minder door de woonwijken en hoeven bedrijfsvoertuigen niet meer bij woningen geparkeerd te worden.



5. Uitvoeringsagenda

5.1 Aan de slag

Toekomstbeeld 2040

Om het Toekomstbeeld mobiliteit 2040 waar te maken, definieert het Mobiliteitsplan 100 projecten die allemaal een bijdrage leveren aan de doelen uit de omgevingsvisie. De volledige lijst met maatregelen is te vinden in de bijlage. In de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan worden de belangrijkste 24 korte termijn maatregelen (t/m 2030) uitgewerkt, zie figuur 5.1. De concrete invulling voor de middellange (2030-2040) en lange termijn (2040+) vindt in een later stadium plaats door middel van monitoring en evaluatie van de eerste termijn.

Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:

- 1 Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam
- 2 Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid
- 3 Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat
- 4 Aanpassen of weghalen van langspaarplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten
- 5 Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen
- 6 Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten
- 7 Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen
- 8 Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan
- 9 Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat
- 10 Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid
- 11 Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven
- 12 Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)

Versterken duurzame vormen van vervoer:

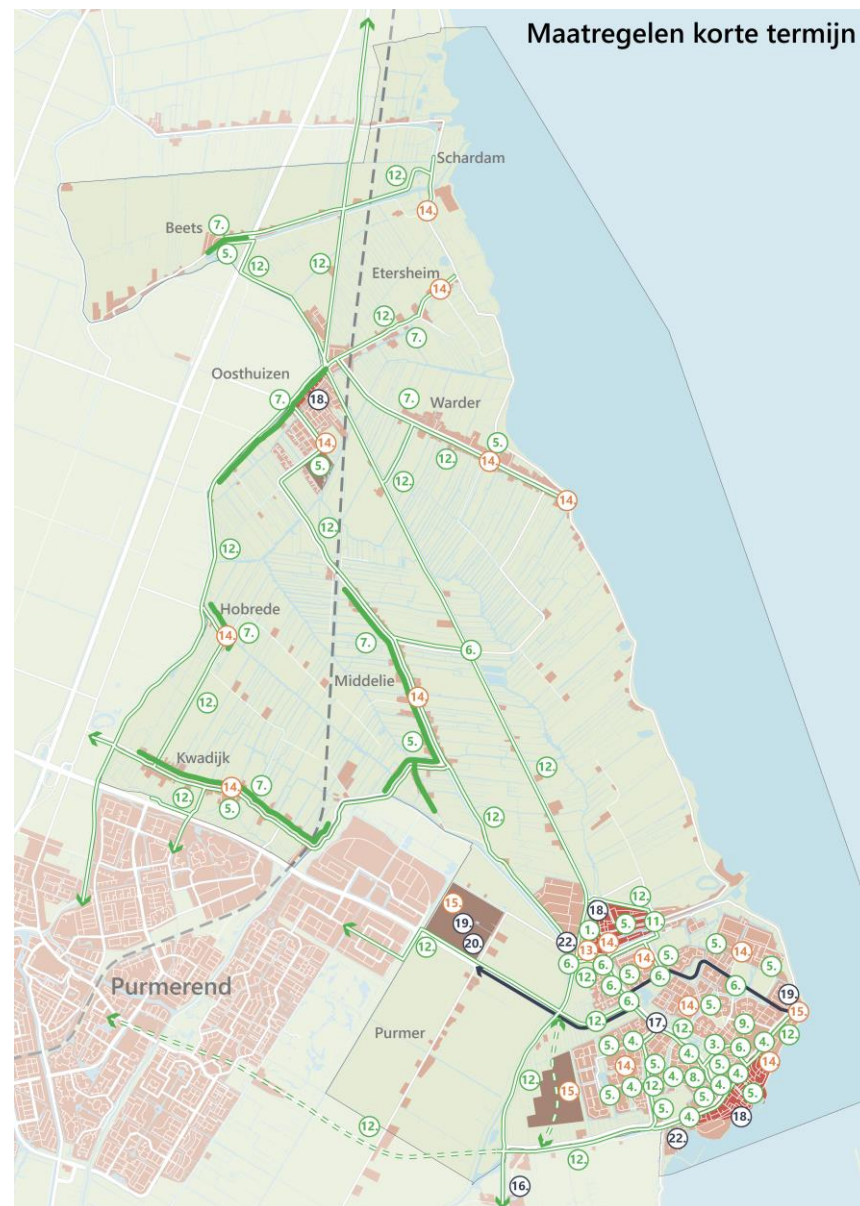
- 13 Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub
- 14 Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken
- 15 Opstellen MPvE bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit

Toekomstbestendige bereikbaarheid:

- 16 Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247
- 17 Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat
- 18 Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)
- 19 Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer
- 20 Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer
- 21 Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen
- 22 Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam
- 23 Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit
- 24 Werkgeversaankpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren
- 25 Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam

Tabel 5.1: Maatregelen korte termijn (t/m 2030)

Maatregelen korte termijn



Figuur 5.1 Maatregelenkaart korte termijn

Beleid, onderzoek of project

In de uitvoeringsagenda wordt onderscheid gemaakt tussen beleid, onderzoeken of projecten. Onder **beleid** wordt het opzetten van nieuw beleid in de gemeente verstaan, bijvoorbeeld nieuw parkeerbeleid. Ook behoren onder beleid bestaande (vaste) samenwerkingen met bijvoorbeeld regionale partners en het monitoren van effecten. **Onderzoeken** zijn essentieel om de haalbaarheid van bepaalde projecten te beoordelen en zijn vaak onderdeel van de eerste fases van planvorming. Dit is noodzakelijk bij projecten die politiek gevoelig zijn of technisch uitdagend. Het kan ook nodig zijn om eerst te onderzoeken of er voldoende draagvlak voor een project is voordat het wordt uitgevoerd. **Projecten** zijn concrete maatregelen waar al duidelijk is wat moet gebeuren en hoe en geen verder onderzoek voor nodig is om de haalbaarheid te testen.

Impact, kosten en prioritering

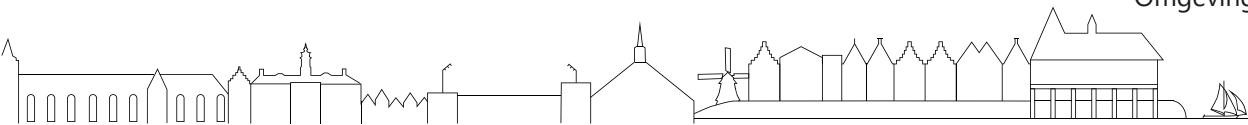
Om een eerste beeld te hebben van de impact en van de kosten van de verschillende maatregelen is een kwalitatieve inschatting gemaakt van de impact en de kosten. Bij de impact gaat het om het effect van de maatregel op vastgestelde ambities en het bereik van de maatregel binnen de gemeente. De kosteninschatting van de onderzoeken is inclusief het uitvoeren van het project (mocht het onderzoek aantonen

dat het haalbaar/nuttig is). Op basis van de impact en de kosten is in overleg met de gemeente Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam de prioritering van de maatregelen bepaald.

De maatregelen met hoge impact en lage kosten vormen het vertrekpunt voor de uitvoeringsagenda. Ook het onderzoeken van maatregelen met hoge impact op verkeersveiligheid (en hoge kosten) zijn opgenomen in de Uitvoeringsagenda om hier de komende jaren mee te starten. Hierin zitten ook maatregelen uit voorgaande beleidsstuk 'Verkeersplan 2018-2023' die nog niet zijn uitgevoerd. In de Uitvoeringsagenda worden de maatregelen opgenomen die in de eerste periode (t/m 2030) uitgevoerd kunnen worden. De rest van de maatregelen zijn in de totale maatregelenlijst in Bijlage 6.1 opgenomen, maar zijn nog niet uitgewerkt tot concrete acties.

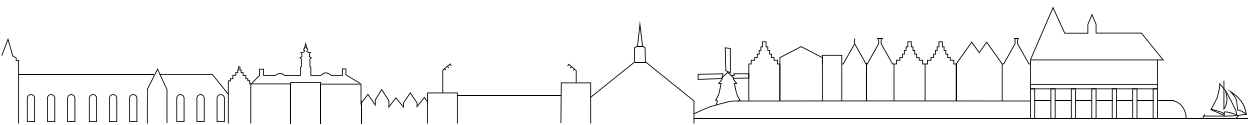
Randvoorwaarden bij herinrichting openbare ruimte

Klimaatadaptatie is een randvoorwaarde bij projecten met betrekking tot de herinrichting van de openbare ruimte. In de Omgevingsvisie is al opgenomen dat bij groot onderhoud van de openbare ruimte zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de verandering van het klimaat. Naast klimaatadaptatie is toegankelijkheid van kwetsbare doelgroepen een belangrijke randvoorwaarde bij projecten in de openbare ruimte. Dit is al een van de maatregelen uit de Omgevingsvisie.



Project/onderzoek/beleid		Impact	Kosten	Periode			Partners	Doelen omgevingsvisie						
		Laag - midden- hoog	€-€€€€€	2025- 2030	2030- 2040	2040 +		Duurzaamheid	Gezondheid	Veiligheid	Bereikbaarheid	Ecologie	Sociaal	Kwalitatief
Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:														
1	Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam	Midden	€	X						X			X	X
2	Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid	Midden	€€	X						X	X			X
3	Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarsstraat	Midden	€€	X			VRA	X	X	X	X			X
4	Aanpassen of weghalen van langspaarkeerplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten	Midden	€€							X				X
5	Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen	Midden	€	X			VRA			X			X	
6	Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten	Midden	€€	X			VRA, PNH			X				
7	Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen	Hoog	€€€€€	X	X	X		X	X	X				X
8	Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan	Midden	€€€€					X	X	X				X
9	Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat	Midden	€€€€					X	X	X				X
10	Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid	Midden	€€€€	X							X	X		X
11	Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven	Midden	€€€	X							X			
12	Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)	Midden	€€€		X		VRA	X	X	X	X			
Versterken duurzame vormen van vervoer:														
13	Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub	Midden	€€	X			VRA, PNH, RMP	X				X		
14	Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken	Midden	€€	X			RMP	X			X			
15	Opstellen Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit	Midden	€€	X			VRA, PNH	X	X	X	X		X	X
Toekomstbestendige bereikbaarheid:														
16	Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247	Midden	€	X			VRA, Waterland, PNH, Purmerend					X		
17	Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat	Hoog	€€€€	X								X		
18	Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)	Midden	€€	X			VRA			X				X
19	Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer	Midden	€€		X			X	X	X				X
20	Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer	Midden	€€	X			VRA	X	X		X		X	
21	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen	Midden	€€	X						X			X	
22	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam	Midden	€€	X						X	X		X	
23	Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit	Midden	€	X				X			X			
24	Werkgeversaanpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren	Midden	€€	X			RMP, MRA	X	X	X				
25	Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam	Hoog	€€	X				X	X	X				X

Tabel 5.2: Maatregelen korte termijn (t/m 2030) met impact, kosten, partners en bijdrage aan beleidsdoelen Omgevingsvisie.



5.2 Korte termijn maatregelen



Maatregelen Uitvoeringsagenda

Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:

1. Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam (project)

In de Spuistraat (Edam) is de openbare ruimte schaars, waardoor voetgangers, fietsers en auto's de straat niet veilig kunnen gebruiken. De aanwezigheid van parkeervakken verergert dit probleem. Het verwijderen van deze parkeerplaatsen creëert meer ruimte in de straat, wat de veiligheid van voetgangers en fietsers verbetert en de leefbaarheid van de straat verhoogt. Hierdoor wordt het aantrekkelijker om in deze straat te wandelen of fietsen. Het gaat hier in totaal om 5 parkeerplaatsen.

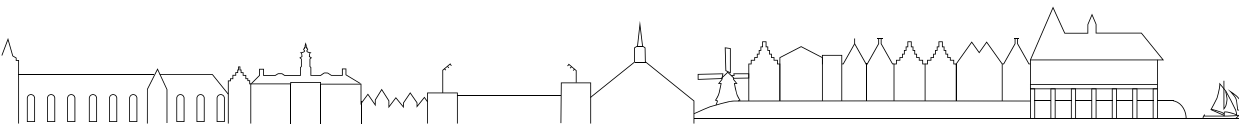
2. Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid (beleid)

Elke twee jaar geselecteerde (mogelijke) knelpunten in de gemeente monitoren op doorstromings- en veiligheidsproblemen. Mochten hieruit knelpunten geconstateerd worden dan dienen deze te worden verholpen. Voorbeelden zijn de monitoring van de Seevancksweg en de Raadhuisstraat, waar momenteel al een knelpunt is gesignaleerd en

waar maatregelen nodig zijn om dit te verhelpen. Ook na het implementeren van maatregelen moet de situatie blijven worden gemonitord om een soepele doorstroming (indien nodig) en veiligheid te waarborgen.

3. Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat (onderzoek).

De inrichting van de Burgemeester van Baarstraat is niet geschikt voor de aantallen auto's die gebruik maken van deze weg in combinatie met de verblijfsfunctie die de weg heeft vanwege de aanwezige winkels. Momenteel wordt in overleg met inwoners gekeken naar het verwijderen van parkeerplaatsen om een veilige oversteekplaats te creëren. Echter, gezien het feit dat de straat ook wordt gebruikt als sluiproute, is verder onderzoek nodig om dit probleem aan te pakken. Mogelijke oplossingen kunnen zijn het (deels) afsluiten van de straat op bepaalde punten of het herontwerpen van de weg.





4. Aanpassen of weghalen van langspaarkeerplekken vanwege verkeersveiligheid op de Julianaweg, Jupiterlaan (ook schuinparkeren), Populierenlaan, Saturnusstraat, Leendert Spaanderlaan en de Christiaan van Abkoudestraat (project)

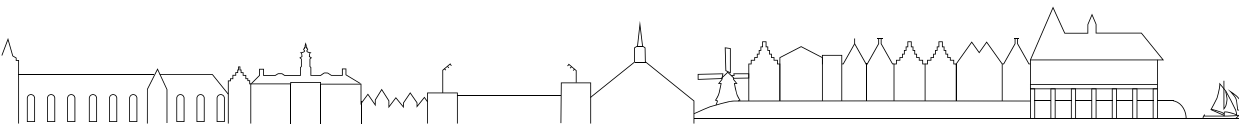
Uit de wegenscan en enquête kwam naar voren dat deze wegen te druk zijn om langs- en schuinparkeren in combinatie met de voorliggende fietsstroken te combineren. Dit levert gevaarlijke situaties op voor de fietsers. Om deze wegen veiliger te maken zou het helpen op de echt drukke plekken het langs/schuinparkeren weg te halen of te vervangen met een andere parkeeroplossing.

5. In samenwerking met scholen mogelijke verbeteringen voor de verkeersveiligheid in de schoolomgevingen inventariseren. (Programma Ster in het verkeer van de VRA) (project)

Autoluwe- of vrije zones bij schoolomgevingen instellen tijdens het halen en brengen. Daarnaast scholen aanhaken op het programma Ster in het verkeer van de VRA om ook bij de scholen (leerlingen) meer bewustzijn te creëren van de gevaren van het verkeer.

6. Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid op verschillende kruispunten: Klemweg - N247 (Provincie), Burgemeester van Baarstraat - Hyacintenstraat, Grote Ven - Dijkgraaf de Ruiterslaan, Zuidpolderlaan - Broekgouwstraat, N247 – Singelweg (Provincie) , Dijkgraaf Poschlaan Burgermeester Versteegsingel, Dijkgraaf Poschlaan – Paulus Pietersstraat, Dijkgraaf Poschlaan - Langemeerstraat (onderzoek)

Uit data blijkt dat op een aantal van deze kruispunten relatief veel (dodelijke) ongelukken gebeuren of dat deze kruispunten als (zeer) onveilig worden ervaren. Een belangrijk signaal dat iets mis gaat met de verkeersveiligheid en dat infrastructurele aanpassingen nodig zijn om de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de gemeente te versterken op deze kruispunten. Niet alle kruispunten zijn in beheer van de gemeente. Daarom werken we ook samen met de regionale partners om de verkeersveiligheid te verbeteren.





7. Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen d.m.v. herinrichting met mogelijk meer ruimte voor de fiets en waar mogelijk een lagere snelheid voor de auto (project)

Door een aantal van de dorpskernen wordt te hard gereden en is sprake van sluipverkeer. Ook kwam uit de analyse naar voren dat sommige stukken als onveilig worden ervaren vanwege de inrichting (vreemde bochten en slecht wegdek). Duidelijk is dat deze veiligheidsproblemen in alle kernen voorkomen en dat onderzoek gedaan moet worden naar maatregelen om dit te verbeteren. Het uitvoeren van de maatregelen kan in combinatie met grootschalig onderhoud of andere geplande infra aanpassingen.

8. Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan (project)

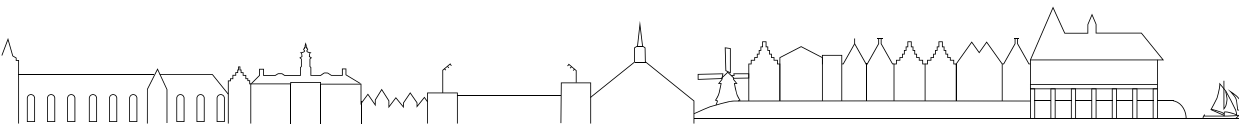
Vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid is het wenselijk om de Populierenlaan in te richten als een GOW30 weg. Dit omdat de intensiteiten auto's te hoog zijn voor de huidige inrichting in combinatie met andere modaliteiten. Door het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerde verkeer wordt het ook veiliger voor de andere weggebruikers zoals fietsers en voetgangers en verbetert de overstekbaarheid.

9. Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op de Hyacintenstraat (project)

Vanuit verkeersveiligheid en leefbaarheid is het wenselijk om de Hyacintenstraat in te richten als een ETW30 weg. Dit omdat de intensiteiten auto's te hoog zijn voor de huidige inrichting in combinatie met andere modaliteiten.

10. Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege onveiligheid voor zowel voetgangers als automobilisten (project, uit Verkeersplan)

Alle voetgangersoversteekplaatsen in de gemeente worden geëvalueerd volgens de geldende algemene richtlijnen van de gemeente. Deze richtlijnen zijn gebaseerd op advies van het CROW. Hierbij wordt eerst gekeken naar de 50km/u wegen. Als voetgangersoversteekplaatsen niet voldoen aan de richtlijnen, worden ze overeenkomstig de richtlijnen aangepast. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de verlichting van de voetgangersoversteekplaatsen.



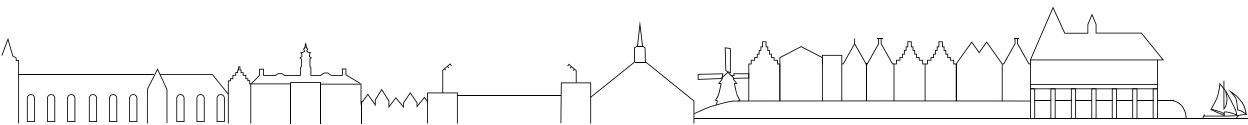


11. Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven (project, uit Verkeersplan)

Verkeersplateaus zijn bedoeld voor kruispunten in verblijfsgebieden en zijn vormgegeven door een verhoogd kruisvlak, inclusief een aanloop van maximaal 5 meter. Verkeersplateaus zorgen voor een goede snelheidsverlaging, en tevens snelheidsverlaging van bromfietzers en motorrijders. Op de kruising Oorgat - Voorhaven is dit een goede maatregel om te zorgen voor meer verkeersveiligheid. In lijn met het HIOR wordt de exacte invulling bepaald.

12. Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH) (Project)

Op dit moment zijn nog geen interlokale fietsroutes in en door de gemeente (volgens de richtlijnen van de VRA), er is wel een doorfiets maar er is veel ruimte voor uitbereiding van het fietsnetwerk. Daarvoor dient het gesprek te worden aangegaan tussen de gemeente, de provincie en de VRA. Samen met de provincie en de VRA kan worden onderzocht welke routes ervoor geschikt zijn om aan te passen naar een interlokale fietsroute om de verbinding tussen de verschillende kernen in de gemeente te versterken en het aantrekkelijker te maken om binnen de gemeente te reizen met de (e)-fiets.





Versterken duurzame vormen van vervoer:

13. Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub (project)

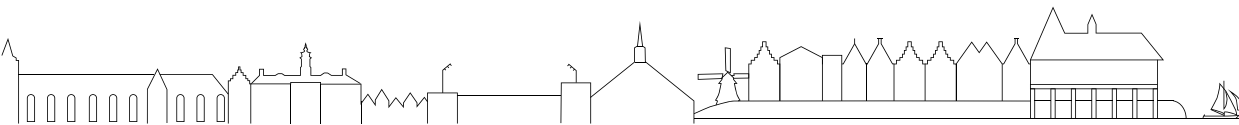
Op grotere OV-knooppunten kan het aanleggen van een regionale hub bijdragen om de regionale verkeersdruk te verminderen op de provinciale wegen. Dit kan een P+R locatie in combinatie met HOV-knooppunt zijn. Daarnaast kan het aanbieden van goede kwaliteit stallingen voor de (e)-fiets het aantrekkelijk maken om met de fiets naar het busstation te komen en vanaf daar verder te reizen naar een andere plek. Hubs dragen bij aan het stimuleren van de ketenreis als alternatief voor de (hele reis met) auto.

14. Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken (onderzoek)

Bij een buurthub hebben bewoners makkelijk toegang tot deelmobiliteit, denk aan deel(e)(bak)fietsen en/of deelauto's. Het plaatsen van deze buurthubs op gunstige locaties kan het aantal tweede of derde auto's beperken.

15. Opstellen Mobiliteitsprogramma van eisen (MPvE) bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit (onderzoek)

Met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) wordt vroegtijdig in planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen nagedacht over het zo duurzaam omgaan met mobiliteit. Door dit aan de voorkant te doen wordt duurzame mobiliteit al verankerd in de beleidskaders van een gebiedsontwikkeling. Hiermee kunnen kansen die ruimtelijke ontwikkelingen bieden om te sturen op duurzaam mobiliteitsgedrag worden verzilverd. Dit wordt toegepast bij de grotere ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente: De Lange Weeren, Transformatie Julianaweg en bedrijventerrein De Purmer.





Toekomstbestendige bereikbaarheid:

16. Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247 in stuurgroep Bereikbaarheid Waterland (project)

De doorstroming en de capaciteit van de N247 staat onder druk en dat heeft invloed op de omliggende gemeenten. Om de doorstroming te behouden moet op regionaal niveau worden samengewerkt met de regio Waterland, de provincie Noord-Holland en de VRA.

17. Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat met verkeersveilige inrichting (project)

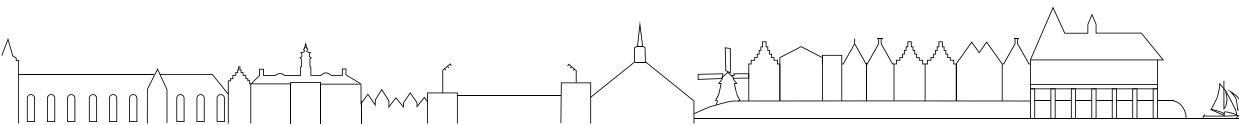
Dit kruispunt is een capaciteitsknelpunt midden in de Volendam dat eigenlijk alleen opgelost kan worden met het ophogen van de capaciteit. De locatie van het kruispunt zorgt ervoor dat het de doorstroming binnen heel Volendam belemmerd als niks aan gedaan wordt. Daarnaast is het ook een verkeersveiligheidsknelpunt omdat de auto intensiteiten te hoog liggen voor het veilig gebruiken van fietsstroken.

18. Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (project)

Venstertijden zijn de vooraf vastgestelde tijdstippen waarop vrachtwagens winkels in een bepaald gebied mogen bevoorraden. Op deze manier kan je sturen dat zwaar verkeer op bepaalde tijdstippen niet door de gemeente komt. Het zware verkeer veroorzaakt in de gemeente voor veel inwoners een onveilig gevoel. Werken met venstertijden kan bijdragen aan een betere leefbaarheid. Op verschillende plekken wordt dit in de gemeente reeds toegepast. Middels evaluatie hiervan bepalen we of we dit verder in de gemeente willen toepassen.

19. Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer (onderzoek)

Het bedrijventerrein op de Julianaweg kampt met technische en ruimtelijke verouderingen en biedt geen mogelijkheid voor bedrijven om verder te groeien. Veel van de bedrijven hebben grote problemen om te verduurzamen met de vaak oude panden. Het verplaatsen van de meest zware logistieke activiteiten naar de Purmer zorgt ervoor dat dit verkeer niet meer door de gemeente hoeft te rijden richting en over de Julianaweg en dat de bedrijven kunnen verduurzamen. Daarnaast wordt de bewegwijzering aangepast zodat zwaar verkeer niet meer via de Julianaweg maar via de Dijkgraaf de Ruiterslaan wordt geleid.





20. Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor gebiedsontwikkeling De Purmer (onderzoek)

Wanneer de bedrijvigheid van de Julianaweg naar de Purmer wordt verplaatst en meer ruimte biedt voor bedrijven om zich te vestigen gaat men zich ook meer verplaatsen, in en rondom het gebied. Het gebied goed ontsluiten voor de fiets en het OV draagt bij een duurzame bereikbaarheid en maakt de mensen die er werken minder auto afhankelijk. (Dit kan goed in combinatie met maatregel 23, Werkgeversaanpak)

21. Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bedrijfsvoertuigen (onderzoek)

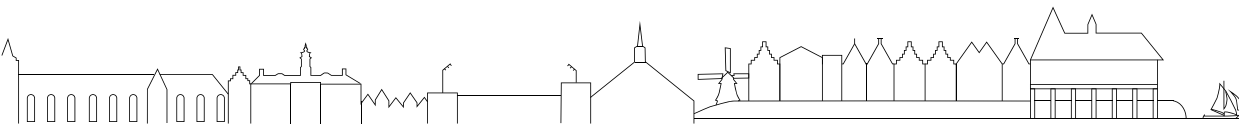
Momenteel is er overlast in de gemeente van de ruimte die zwaar verkeer en bedrijfsvoertuigen innemen als ze geparkeerd staan. Onderzocht dient te worden waar deze voertuigen opgevangen worden zodat de druk op de openbare ruimte binnen de gemeente afneemt en de leefbaarheid toeneemt.

22. Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam (onderzoek)

In de centra van Edam en Volendam is sprake van schaarse openbare ruimte, vooral in het centrum. Daarnaast routeren touringcars zich vlak langs of door de centra. Touringcars opvangen aan de rand van de centra kan een oplossing bieden zodat de overlast die touringcars veroorzaken afneemt. Er dient te worden onderzocht welke plekken hier geschikt voor zijn. Voor Edam lijkt de Singelweg een beoogde locatie en dient te worden onderzocht of dit constructief haalbaar is en voor Volendam lijkt het Marinapark de beoogde locatie.

23. Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit door middel van stimuleringscampagnes in de gemeente (project)

Vanwege de sterke betrokkenheid van de gemeenschap kan het implementeren van maatregelen die aansluiten bij de wensen van de inwoners veel steun genereren. De introductie van deelmobiliteit is een heikel punt, maar het winnen van de steun van de inwoners kan snel leiden tot een grotere acceptatie. Dit biedt een aantrekkelijk alternatief voor het bezit van een tweede of derde auto.



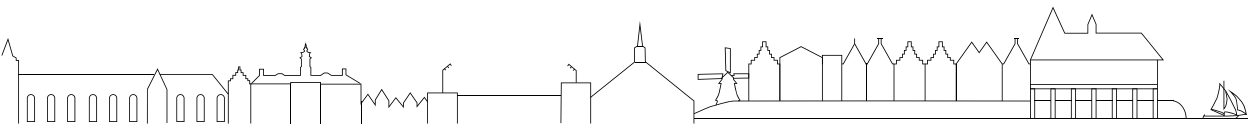


24. Werkgeversaankpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren voor woon-werk verplaatsingen (project)

Werkgeversaankpak is een vorm van mobiliteitsbeïnvloeding: werkgevers worden actief ondersteund in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteitsbeleid. Door hierop te focussen binnen de gemeente, kan bijvoorbeeld worden bevorderd dat meer mensen de fiets pakken naar hun werk. Dit kan worden gestimuleerd door bv. financiële voordelen aan te bieden aan werknemers die de fiets gebruiken, in plaats van de auto, voor hun woon-werkverkeer.

25. Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam (beleid)

Het actualiseren parkeerbeleid gemeente Edam-Volendam zorgt voor een passende parkeeroplossingen voor een goede ruimtelijke kwaliteit. Hierin kan expliciet rekening gehouden worden met het omgaan met bedrijfsvoertuigen en het opheffen van parkeerplekken t.o.v. verkeersveiligheid. Ook het onderzoek naar betaald parkeren uit de Omgevingsvisie is hier onderdeel van.



5.3 Monitoren en bijsturen

Monitoring en evaluatie

De maatregelen zijn gefaseerd in drie termijnen. De concrete invulling voor de middellange (2030-2040) en lange termijn (2040+) vindt in een later stadium plaats door middel van monitoring en evaluatie van de eerste termijn.

Om bij te kunnen sturen vindt elke twee jaar een monitor plaats van het Mobiliteitsplan. Zo zal bij eventuele wijzigingen in de gebiedsontwikkeling onderzocht moeten worden hoe deze veranderingen zich verhouden tot de geplande maatregelen en of bijsturing noodzakelijk is. Ook wordt gemonitord hoe het gaat met de realisatie van de maatregelen. De monitor gaat in op:

- De belangrijkste mobiliteitsontwikkelingen in de gemeente, waaronder de belangrijkste doorstromings- en veiligheidsproblemen.
- Het programma en de planning van de gebiedsontwikkeling
- De uitvoering van de maatregelen

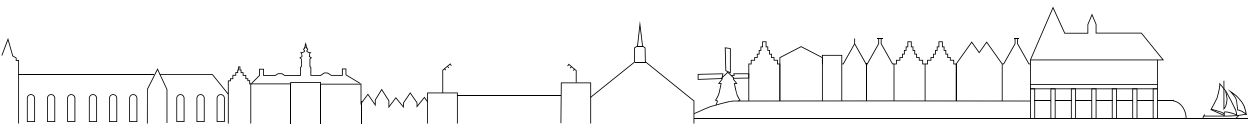
Op deze manier kan er worden bijgestuurd indien de situatie in de gemeente daarom vraagt of bijvoorbeeld maatregelen getemporeerd of juist naar voren gehaald dienen te worden.

Uitvoeringsprogramma's Omgevingsvisie

De monitoring en evaluatie kan aanleiding zijn om de Omgevingsvisie te actualiseren, maar biedt ook een momentum om een omgevingsprogramma Mobiliteit in te richten waarmee naar de gewenste langere tijdshorizon wordt gekeken voor het behalen van de gemeentelijke doelen. De opgaven uit de Omgevingsvisie, waar mobiliteit er een van is, worden uitgewerkt in een omgevingsprogramma. De gemeente start op dit moment met het programma Waterfront en het programma Warmte Energie en Klimaat. Mobiliteit volgt hierna. De monitor van het Mobiliteitsplan vormt input voor het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Hierbij is het idee om het proces weergegeven in figuur 5.2 te gaan volgen.



Figuur 5.2 Monitoring en evaluatie in Uitvoeringsstrategie van Omgevingsvisie

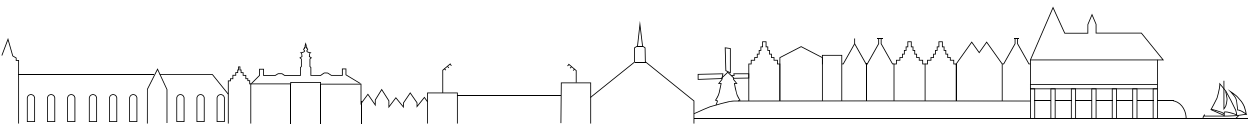


6. Bijlagen

6.1 Totaallijst maatregelen

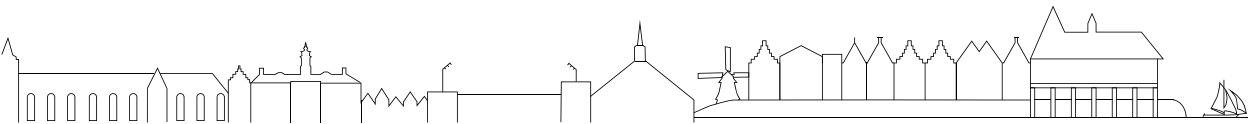
Project/onderzoek/beleid	Link bestaand beleid (O=omgevingsvisie V=verkeersplan)	Impact	Kosten	Periode			Partners	Doelen omgevingsvisie							
				Laag - midden- hoog	€-€€€€€	2025- 2030		2030- 2040	2040 +	Duurzaamheid	Gezondheid	Veiligheid	Bereikbaarheid	Ecologie	Sociaal
Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:															
1	Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam	O	Midden	€	X									X	X
2	Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid	V	Midden	€€	X								X		X
3	Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat		Midden	€€	X		VRA	X	X	X				X	X
4	Aanpassen of weghalen van langspaarkeerplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten		Midden	€€	X	X				X					X
5	Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen inclusief educatie	V	Midden	€	X		VRA			X				X	
6	Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten (gemeentelijk + provinciaal)		Midden	€€	X		VRA, PNH			X					
7	Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen		Hoog	€€€€€	X	X	X	X	X	X					X
8	Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan en Julianaweg	V	Hoog	€€€€	X	X		X	X	X					X
9	Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat		Midden	€€€€	X	X		X	X	X					X
10	Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid		Midden	€€€€	X							X	X		X
11	Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven		Midden	€€€	X							X			
12	Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)		Midden	€€€	X	X	X	VRA	X	X	X	X			
	Vrijliggend fietspad langs de Dijkgraaf Poschlaan en Jupiterlaan		Hoog	€€€€		X			X	X	X				
	Verbeteren fietsparkeren bij bushaltes		Midden	€€	X		VRA, PNH	X	X		X				
	Verbeteren fietsparkeren in centra Edam en Volendam	O	Midden	€€	X			X	X	X					
	Verbeteren fietsparkeren kleine kernen (Beets, Schardam, Warder, Oosthuizen, Hobrede, Kwadijk, Etersheim, Middellie en Purmer)		Midden	€€	X			X	X		X				
	Verbeteren van de oversteekbaarheid voor fietsverkeer: Dijkgraaf de Ruitlerlaan, Leendert Spaanderlaan, Saturnusstraat en Julianaweg		Midden	€€€	X			X	X	X	X				
	Verbreden fietsstroken Broekgouwstraat		Midden	€€€	X					X					
	Looproute Dijkgraaf de Ruitlerlaan tussen Grote Ven en Julianaweg	V	Laag	€€€	X			X	X	X	X				
	Onderzoek naar het realiseren verbinding voor lopen en fietsen tussen Oorgat en Keetzijde ter hoogte van Zeesluis Edam	V	Laag	€€€	X				X	X	X				
	Samenwerken met regionale partners voor onderzoeken mogelijkheden realiseren verlichting parallelweg N247	V	Midden	€€€	X		VRA, PNH			X					
	Onderzoek verkeersveiligheid van Rozetten- en Bloemenbuurt om knelpunten op te lossen		Midden	€€	X				X	X					X
	Samenwerken met regionale partners om kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) verkeersveiliger te maken	V	Midden	€	X		VRA, PNH			X					
	Handhaven op drugs en alcohol (controles op uitgaansavonden) in combinatie met preventiemaatregelen en educatie	V			X		Politie			X				X	
	Intensiveren handhaving gericht verkeersgedrag: door rood fietsen/lopen, rijden zonder fietsverlichting, mobiele telefoon gebruik op fiets	V			X		Politie			X				X	
	Gedragscampagnes tegen asociaal en te hard rijden, preventieve aanpak met snelheidscampagnes VRA	V			X		VRA			X				X	
	Aanpak toegankelijkheid openbare ruimte rondom voorzieningen/ instellingen voor kwetsbare doelgroepen		Midden	€€€€	X					X				X	
	Prioriteit aan de voetganger in de centrumgebieden		Midden	€€€	X	X		X	X	X				X	X
	Onderzoek Kettingbrug afsluiten voor autoverkeer in centrum Edam		Hoog	€	X			X	X	X					X
	Toegang tot parkeergelegenheid Marinapark Volendam verbeteren	V	Midden	€€	X					X	X				
	Verbeterde bewegwijzering voor bezoekers (P-routes)		Midden	€	X					X	X			X	
	Handhaven weesfietsen bij fietsparkeervoorzieningen		Laag	€	X	X									X
	Voetgangersgebied Haven (Dijk) tussen Brugstraat en Zuideinde met omleiding fietsverkeer via parallelle route langs de Haven		Midden	€	X				X	X					X
	Herinrichten Conijnstraat tussen Meergracht en Meerzijde tbv verkeersveiligheid		Midden	€€	X					X					
	Bij gedragsprogramma aansluiten om bewustwording gezondheidseffecten lopen en fietsen te vergroten		Laag	€€	X	X		X	X					X	

Tabel 6.1: Totaal lijst maatregelen (2025 – 2040+) met impact, kosten, partners en bijdrage aan beleidsdoelen Omgevingsvisie.



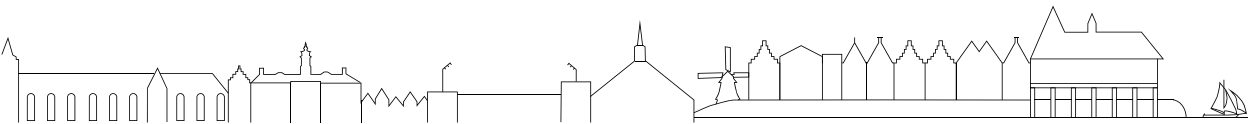
Project/onderzoek/beleid	Link bestaand beleid (O=omgevingsvisie V=verkeersplan)	Impact	Kosten	Periode			Partners	Doelen omgevingsvisie						
				Laag - midden- hoog	€-€€€€€	2025- 2030		2030- 2040	2040 +	Duurzaamheid	Gezondheid	Veiligheid	Bereikbaarheid	Ecologie
Versterken duurzame vormen van vervoer:														
13	Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub		Midden	€€	X		VRA, PNH, RMP	X				X		
14	Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken		Midden	€€	X		RMP	X				X		
15	Opstellen Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit		Midden	€€	X		VRA, PNH	X	X	X	X	X	X	X
	Onderzoek HOV verbinding Volendam/Edam - Purmerend		Midden	€€		X	VRA, PNH, EBS, ge	X				X		X
	Toegankelijk maken bushaltes voor iedereen (bijv. scootmobielen of rolstoelen)		Midden	€€€		X	VRA, PNH		X	X	X	X		X
	Onderzoek naar een extra elektrisch busstation in Edam-Volendam	O	Midden	€€€		X	VRA	X				X		
	Aanleggen stadshub in nabijheid Marinapark		Midden	€€		X	VRA, PNH, RMP	X				X		X
	Aanleggen wijkhubs ter stimulering van de mobiliteitstransitie		Midden	€€€		X	RMP	X				X		X
	Toeristische en recreatieve mobiliteitsknooppunten (hubs) inrichten	O	Laag	€€		X		X				X	X	X
	Flexvervoer aanbieden om kleine kernen buiten het verzorgingsgebied van OV-haltes vraaggestuurd met OV te ontsluiten		Midden	€€€€		X	VRA					X		X
	Opstellen laadstrategie auto om elektrisch rijden te stimuleren via programma MRA-e. Verken mogelijkheden van waterstof	V	Midden	€€		X	X	RMP, MRA	X					
	Opstellen laadstrategie fiets		Laag	€		X		X	X					
	Onderzoek invloed emissievrij A'dam & Z'stad d.m.v. scan netcongestie en quickwin oplossingen in de regio gekoppeld aan de RES		Laag	€€		X		VRA,PNH	X			X		
	Verduurzamen wagenpark gemeente Edam-Volendam (overheden)	V	Laag	€€€		X		RMP	X					
	Bij gebiedsontwikkelingen onderzoek doen naar sociaal veilige geclusterde parkeervoorzieningen voor bedrijfswagen		Laag	€€€		X			X	X	X			X
	Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit d.m.v. informatieve avond dorpsraad en stimuleringscampagnes		Midden	€		X			X			X		X

Tabel 6.2: Totaal lijst maatregelen (2025 – 2040+) met impact, kosten, partners en bijdrage aan beleidsdoelen Omgevingsvisie.



Project/onderzoek/beleid		Link bestaand beleid (O=omgevingsvisie V=verkeersplan)	Impact	Kosten	Periode			Partners	Doelen omgevingsvisie					
					Laag - midden- hoog	€-€€€€€	2025- 2030		2030- 2040	2040 +	Duurzaamheid	Gezondheid	Veiligheid	Bereikbaarheid
Toekomstbestendige bereikbaarheid:														
16	Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247		Midden	€	X			VRA, Waterland, PHN, Purmerend				X		
17	Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat		Hoog	€€€€	X							X		
18	Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)		Midden	€€	X			VRA			X		X	
19	Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer		Midden	€€	X	X			X	X	X		X	
20	Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer		Midden	€€	X			VRA	X	X		X		
21	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen		Midden	€€	X						X			
22	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam		Midden	€€	X						X	X		
23	Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit		Midden	€	X				X			X	X	
24	Werkgeversaanpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren		Midden	€€	X			RMP, MRA	X	X	X			
25	Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam	O	Hoog	€€	X				X	X	X		X	
	Monitoren van doorstroming op de Dijkgraaf de Ruitenlaan bij de bushalte op de rijbaan		Laag	€		X						X		
	Logistieke hub Purmer (Onderzoek overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra E-V)		Midden	€€€		X		RMP, PNH	X		X		X	
	Verplaatsen logistieke functies naar de Purmer	O	Midden	€€€		X					X			
	Stimuleren routekeuze zwaar verkeer via route Zuiderzeeweg - Dijkgraaf de Ruitenlaan in plaats van Julianaweg	O	Midden	€€		X					X			
	Onderzoek naar mogelijkheden verbinden landbouwroutes in landelijk gebied om landbouwverkeer te ontvlechten van fietsverkeer		Midden	€€		X	X	ProRail			X		X	

Tabel 6.3: Totaal lijst maatregelen (2025 – 2040+) met impact, kosten, partners en bijdrage aan beleidsdoelen Omgevingsvisie.



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS