

Verkeersplan *Edam* *Volendam*

2018 - 2023



Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Ondernemend en betrokken.

Colofon

16 mei 2018

Projectteam gemeente: Jelle Kaars, Tom Schilder

Ondersteuning door Goudappel Coffeng: Henk Talsma, Tineke Mateboer, Rico Andriess

Status: Concept

Voorwoord

Het Verkeersplan is af. Dit na het meest intensieve participatietraject dat de gemeente tot nu toe gevolgd heeft. We hebben geprobeerd om het nieuwe Verkeersplan te maken vanuit onze missie (ondernemend & betrokken) en onze kernwaarden (verbinden, vertrouwen, leiderschap, wendbaar). Dat wil zeggen dat het Verkeersplan is gemaakt samen met de inwoners, binnen de door de raad gegeven kaders, concreet is gemaakt, maar zonder de voor een plan noodzakelijke flexibiliteit te verliezen. Ik denk dat we daar goed in geslaagd zijn. Het is een voorbeeld van coproductie, een waardevolle ervaring en het smaakt naar meer.

Met dit Verkeersplan laat de gemeente zien, dat inwoners en ondernemers invloed kunnen hebben op het beleid. Na diverse bijeenkomsten, een online enquête, bijdragen van inwoners via Facebook, uitnodigingen via mijnoverheid.nl en vele contacten rondom ander beleid, is het Verkeersplan tot stand gekomen, samen met inwoners en ondernemers. Zij hebben de thema's bepaald en uitgewerkt, de meeste maatregelen bedacht en de prioriteiten mede bepaald. En dat is neergelegd in een uitvoeringsprogramma, de opgave voor de komende jaren.

Het is een mooi plan geworden, maar er is ook realisme. Niet alle problemen kunnen worden opgelost. Te hard rijden is daar een voorbeeld van. Maar dat is geen reden om niks te doen. Niet voor niets wordt ook ingezet op gedrag en bewustwording.

Verder is een grote verandering de langlopende discussie over de voorrangssituatie bij rotondes in de gemeente. In steeds meer gemeenten heeft de fietser voorrang op de auto tegenwoordig. En ook de CROW-normen voor de inrichting van rotondes zijn soepeler geworden in de loop der jaren. Dit is een voorbeeld van een maatregel waar door inwoners om gevraagd is. En deze maatregel kan op breed draagvlak rekenen. Een goed voorbeeld van een maatregel die we als gemeente anders waarschijnlijk niet genomen hadden.

Nu is de gemeente aan zet, om de maatregelen uit te voeren en de gemeente nog mooier en veiliger te maken. Ik verwacht ook dat coproductie en samenwerking met inwoners in ander toekomstig beleid steeds meer de norm zal worden. Aan de animo ligt het niet! Eerder bleek uit de omnibusenquête nog dat veel inwoners met de gemeente willen meepraten en meedenken, maar dat weinig inwoners denken ook invloed te hebben op de keuzes. Ik hoop dat we er met dit plan in geslaagd zijn om een flink aantal inwoners daar meer vertrouwen in te geven. Zodat we meer successen gaan zien in de toekomst. En beter en meer gedragen beleid krijgen.

Wim Runderkamp
Portefeuillehouder Verkeer

Inhoud

1.	Inleiding	3
1.1	Een actueel en praktisch Verkeersplan	3
1.2	Passend bij onze visie en ambitie	3
1.3	Onze kernwaarden	4
1.4	Leeswijzer	4
2.	Verkeersplan in co-productie	5
2.1	Samen met inwoners opgesteld	5
2.2	Inventarisatie knelpunten en ambitie opstellen	6
2.3	Maatregelen bedenken en uitwerken	9
3.	Trends en ontwikkelingen	10
3.1	Landelijke ontwikkelingen	10
3.2	Regionaal Verkeers- en Vervoersbeleid	10
3.3	Lokaal beleid	12
3.4	Demografie	12
3.5	Ruimtelijke ontwikkelingen	14
3.6	Infrastructuur	14
3.7	Parkeren	16
3.8	Verkeersveiligheid	17
4.	Thema's en doelen	20
4.1	Thema: Netwerk en verkeersveiligheid fiets	20
4.2	Thema: Verkeersveiligheid voetganger	21
4.3	Thema: Gedrag en handhaving	22
4.4	Thema: Wegencategorisering	22
4.5	Thema: Parkeren binnen Edam	22
4.6	Thema: Parkeren binnen Volendam	23
5.	Uitwerking thema's	24
5.1	Keuzeprocess maatregelen	24
5.2	Netwerk en verkeersveiligheid fiets	25
5.3	Verkeersveiligheid voetganger	29
5.4	Gedrag en handhaving	30
5.5	Wegencategorisering	31
5.6	Parkeren Edam	36
5.7	Parkeren Volendam	38
5.8	Openbaar vervoer	39
5.9	Leefbaarheid: lucht, geluid en openbare ruimte	41
5.10	Duurzaamheid	42
6.	Uitvoeringsagenda	44
6.1	Alle nieuwe projecten op de kaart	44
6.2	Alle lopende projecten	48
6.3	Factsheets	50
6.4	Financiën & Planning	67

Bijlage 1: Groslijst maatregelen

Bijlage 2: Gedetailleerd meerjarenoverzicht kosten

1. Inleiding

1.1 Een actueel en praktisch Verkeersplan

In het Programmaplan is de actie opgenomen om het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) te actualiseren. Op 24 november 2016 is een bestuursopdracht gegeven om deze actualisatie uit te voeren.

Een goede bereikbaarheid is namelijk van levensbelang voor een gezonde en groeiende gemeente: ook in Edam-Volendam. De gemeente wil flink ontwikkelen in de komende jaren. Er worden woningen gebouwd en de toeristisch-recreatieve functie wordt belangrijker. Dit zorgt voor een toename aan verkeersbewegingen. Gezien het feit dat er nu al knelpunten worden ervaren, bijvoorbeeld in de krappe centra van Edam en Volendam, is het van belang om een actueel Verkeersplan te hanteren.

Het verkeersbeleid kon een update gebruiken. In januari 2016 zijn de gemeente Edam-Volendam en de gemeente Zeevang samengegaan in de fusiegemeente Edam-Volendam. Sinds mei 2015 is het vigerende Verkeers- en Vervoersplan van de voormalige gemeente Edam-Volendam verlopen, de voormalige gemeente Zeevang had geen Verkeersplan. Dit plan biedt een samenhangende visie voor de nieuwe gemeente.

Het Verkeersplan is een beleidsplan op hoofdlijnen voor de periode 2018-2023. Het plan dient als toetsingskader om nieuwe ontwikkelingen mogelijk te maken. Algemene richtlijnen die de gemeente hanteert, zijn dus benoemd. Daarnaast is een aantal projecten benoemd waarmee de gemeente aan de slag kan.

Het Verkeersplan is een leidraad in vraagstukken rond mobiliteit in de gemeente. De gemeente handelt volgens de richtlijnen die hierin zijn opgesteld en voert in beginsel de projecten uit het Verkeersplan uit. Dat neemt niet weg dat de gemeente losse knelpunten - die niet voorzien zijn gedurende de looptijd van dit plan - evengoed probeert op te lossen.

1.2 Passend bij onze visie en ambitie

Verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn zaken die alle inwoners van de gemeente Edam-Volendam aangaan. Iedereen is immers verkeersdeelnemer. De keuzes die we maken in dit verkeersplan zijn direct van invloed op de inwoners en bezoekers van onze gemeente. Het is in ieders belang te komen tot een integraal verkeersbeleid met daarin de doelen en ambities voor de komende jaren. Dit plan omvat een groot aantal onderwerpen. Van meer parkeervoorzieningen voor fietsers tot het veiliger maken van oversteekplaatsen voor voetgangers en van het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten tot het stimuleren van elektrisch vervoer. Wat goed gaat willen we behouden, maar wat beter kan willen we verbeteren. We willen dat het in onze gemeente **gewoon goed** is.

1.3 Onze kernwaarden

Om onze ambities waar te kunnen maken, heeft het college een aantal kernwaarden omschreven. Deze kernwaarden komen terug in alles wat de gemeente onderneemt. Wij verbinden, tonen leiderschap, zijn wendbaar en geven vertrouwen. In dit verkeersplan zijn deze kernwaarden dan ook in alles terug te vinden.

Verbinding is een sleutelwoord als het gaat om verkeer en vervoer. We verbinden niet alleen plaatsen maar ook mensen. Dit verkeersplan is opgesteld met de inwoners van de gemeente Edam-Volendam. Tijdens vijf bijeenkomsten zijn gezamenlijk doelen en ambities voor de komende jaren bepaald. Zo is er in coproductie een plan gemaakt waarmee we de komende jaren aan de slag kunnen. Met het verkeer- en vervoersbeleid voor de komende jaren zorgen we ervoor dat deze verbinding een veilige is. We blijven in contact met de inwoners van de gemeente om gezamenlijk het verkeer en vervoer in goede banen te leiden.

Leiderschap vullen we in door betrouwbaar te zijn voor de samenleving. We tonen daadkracht als lastige besluiten genomen moeten worden. We laten zien waar we voor staan en waarom we de dingen doen: soms lokaal, soms regionaal. We handelen integer en professioneel. We zijn eerlijk en open onder alle omstandigheden. We zijn er voor u en we doen het samen met u.

Wendbaarheid stelt ons in staat om snel in te spelen op veranderende maatschappelijke omstandigheden. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn een aantal ontwikkelingen gaande die de toekomst van mobiliteit ingrijpend kunnen veranderen. Denk daarbij aan zelfrijdende auto's, elektrische voertuigen, en smart mobility. Vanuit het heden anticiperen we op de toekomst. Er is steeds vaker sprake van een streep aan de horizon en niet meer van een stip. We zijn vasthoudend in ons doel, maar flexibel in onze middelen.

Vertrouwen is misschien wel de belangrijkste kernwaarde. Ook hier gaat het om de relatie. Een relatie bouw je op door dat wat je deelt met elkaar, in openheid en transparantie. Ook wanneer het moeilijk is. We geven elkaar de ruimte om die verantwoordelijkheid in te vullen. Alleen zo groeit het onderlinge vertrouwen. We veroordelen niet. We nemen het afleggen van verantwoording serieus en zoeken altijd naar cohesie en synergie. We verbinden, tonen leiderschap en stellen ons wendbaar op. Dat geeft vertrouwen.

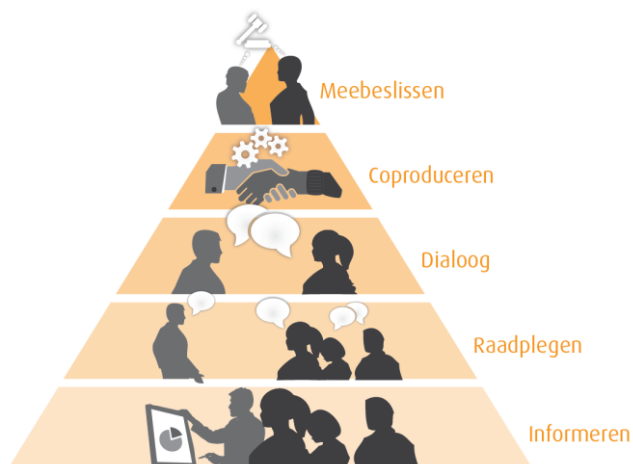
1.4 Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk geeft een beeld van het gevolgde proces. In hoofdstuk 3 is allereerst een overzicht gegeven van relevante trends en ontwikkelingen voor de gemeente Edam-Volendam. Ook komt hier de relatie met andere overheden aan bod. In hoofdstuk 4 zijn de doelen benoemd die op een aantal thema's met betrekking tot verkeer en vervoer zijn opgesteld tijdens het proces. Hoofdstuk 5 behandelt de beleidsmatige uitwerking van elk thema. Hierin zijn algemene richtlijnen benoemd en hoe tot projecten is gekomen. In hoofdstuk 6 staat ten slotte de uitvoeringsagenda van de gemeente. Per thema zijn alle projecten benoemd en kort uitgewerkt. Ten slotte staan hier ook de kosten vermeld.

2. Verkeersplan in coproductie

2.1 Samen met inwoners opgesteld

Een belangrijke pijler bij het opstellen van het Verkeersplan was de inbreng van belanghebbenden, zoals ook meegegeven in het coalitieakkoord, Programmaplan en de hieruit voortkomende bestuursopdracht voor dit Verkeersplan. Alle inwoners en belangengroepen is de kans gegeven op verschillende momenten mee te praten en mee te werken aan het plan.



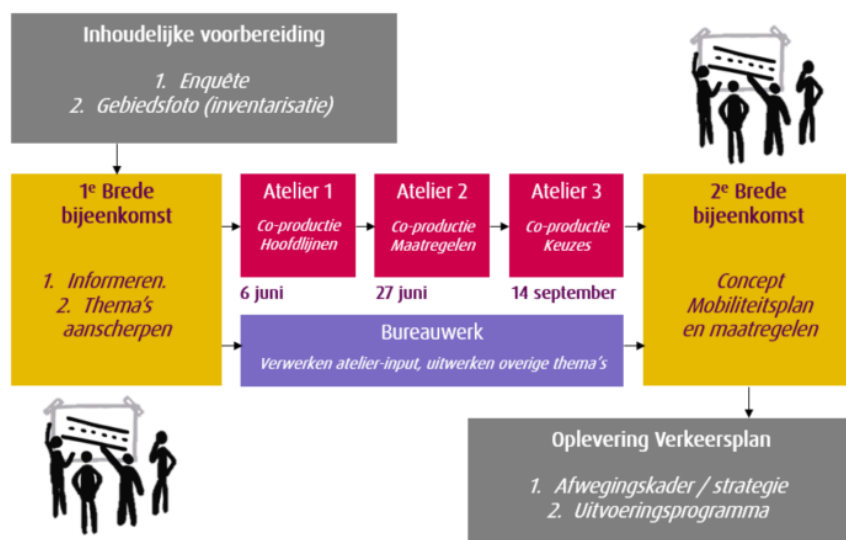
Figuur 2.1: Participatiepiramide

Centraal in het gevolgde proces stonden vijf bijeenkomsten (figuur 2.2) waar inwoners van Edam-Volendam input konden leveren. De bijeenkomsten hadden de volgende opzet: 1) een korte presentatie over de stand van zaken en een terugkoppeling van de vorige bijeenkomsten, 2) workshopvorm waarin deelnemers actief inbreng hadden. Hier was ook volop mogelijkheid voor discussie. Aan de ateliers – waarvoor iedereen zich kon inschrijven – is met steeds dezelfde groep gewerkt aan het Verkeersplan. De deelnemers zijn via de mail geïnformeerd over de bijeenkomsten en hebben verslagen gehad van elke avond.

Daarnaast zijn ook reacties binnengekomen via Facebook, gemeentelijke mailbox, brieven/tekeningen, verkeersouders, VVN, seniorenraad/koepel Sociaal Domein. Deze zijn op dezelfde manier als reacties tijdens de ateliers meegenomen in het proces.

De deelnemers waren partner in het proces en werkten samen met de gemeente aan het plan. De gemeente heeft zich verbonden aan de oplossingen maar heeft op sommige punten afgeweken (beargumenteerd). Bij de desbetreffende maatregelen is dit benoemd. Daarnaast staat in paragraaf 5.1 een overzicht van de discussies en maatregelen waarbij de gemeente is afgeweken van wat tijdens het participatieproces naar voren is gebracht.

In de volgende paragrafen staat weergegeven op welke manier de bijeenkomsten de inhoud van het Verkeersplan hebben bepaald en welke stappen hierbij gevolgd zijn.



Figuur 2.2: Gevolgd proces om tot een Verkeersplan te komen

2.2 Inventarisatie knelpunten en ambitie opstellen

Het eerste onderdeel in het Verkeersplan is de ambitie voor de komende jaren met betrekking tot verkeer (de doelen en ambitie zijn beschreven in hoofdstuk 4). Daarvoor is een enquête uitgevoerd, en zijn twee bijeenkomsten georganiseerd (brede bijeenkomst en een besloten atelier).

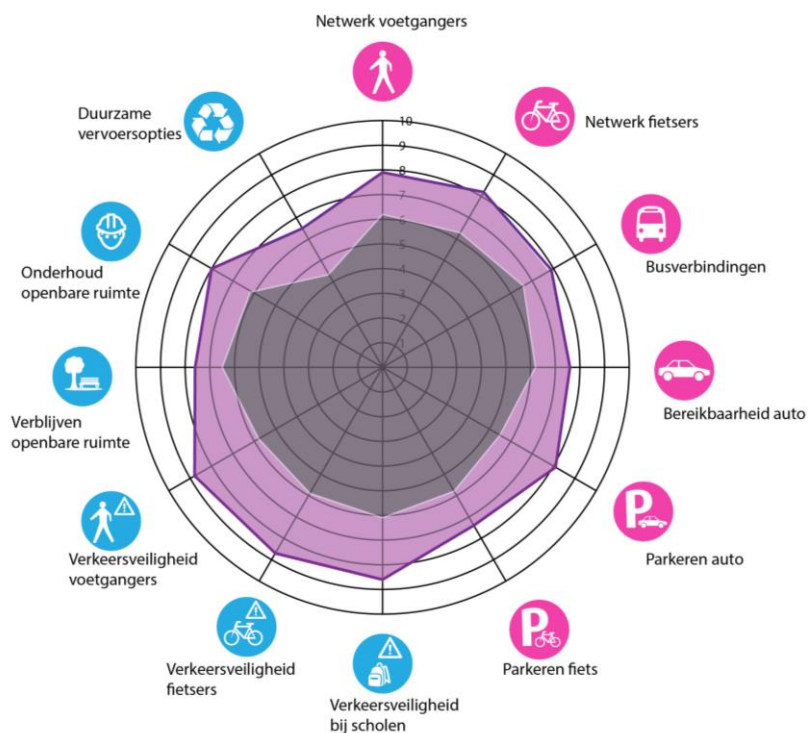
Uitkomsten enquête

Er is een enquête breed verspreid via social media, de kranten en via belangengroepen. Hierin is voor een aantal thema's gevraagd naar (1) de score van de huidige situatie en (2) naar het belang van het betreffende thema.

De enquête is 292 keer ingevuld, door 178 mannen en 113 vrouwen. De gemiddelde leeftijd was 51 jaar.

De resultaten van de gemeentebrede enquête zijn te zien in figuur 2.3. In grijs is de score van de huidige situatie te zien, in roze het belang van een thema.

De busverbindingen en het verblijven in de openbare ruimte scoren het hoogst van alle onderwerpen in de huidige situatie. Het parkeren van de auto en de aanwezigheid van duurzame vervoersopties scoren het laagst. Uit de open vragen blijkt dat bij veel respondenten niet bekend is wat deelauto's zijn en of dit in de gemeente beschikbaar is. Parkeren scoort laag vanwege de problematiek in de centra van Edam en Volendam. Als belangrijkste thema's worden verkeersveiligheid van voetgangers en bij de scholen genoemd. De minst belangrijke thema's zijn het parkeren van de fiets en de aanwezigheid van duurzame vervoersopties.

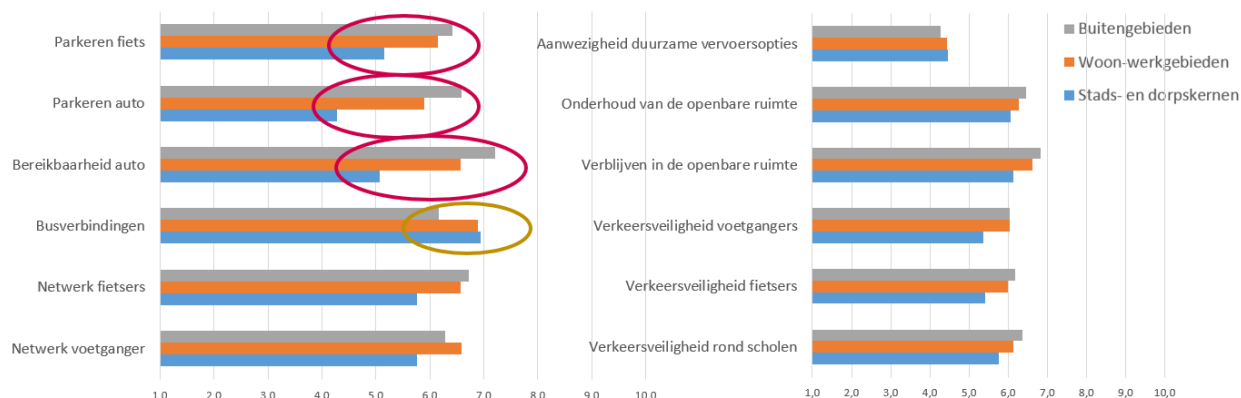


Figuur 2.3: Uitkomsten enquête (in grijs de score voor de huidige situatie, in roze het belang van een thema)

De grootste verschillen tussen de huidige situatie en het belang zijn te vinden bij de thema's rond verkeersveiligheid (zowel voetgangers, fiets scholen) en bij het parkeren van de auto. Dit zijn de thema's die de meeste aandacht behoeven. Overigens is de beoordeling van de meeste thema's niet voldoende.

Er zijn geen nieuwe thema's aangedragen door respondenten.

Ten slotte is aan de respondenten gevraagd om de huidige situatie te beoordelen per gebiedstype: buitengebied, woon-/werkgebieden en stads- en dorpskernen. Over het geheel scoren de buitengebieden het hoogst, daarna woon- en werkgebieden, en op de derde plaats de stads- en dorpskernen.



Figuur 2.4: Uitkomsten enquête per gebiedstype - beoordeling huidige situatie

Bij vier thema's zijn opvallende zaken te noemen, deze zijn omcirkeld in figuur 2.4. Het parkeren van de auto en fiets en de bereikbaarheid van de auto scoren in de stads- en dorpskernen (veel) lager dan in de andere gebieden, zelfs soms onder de 5. Dit gaat dus over de centra van Edam en Volendam. Oosthuizen valt onder woon-werkgebieden; dit is bijna 2 punten hoger beoordeeld. De busverbindingen scoren juist hoger in de stads- en dorpskernen en woon-werkgebieden, vanwege de nabijheid van bushaltes van R-net.

Uit de enquête en de toelichtingen daarbij zijn zes thema's opgesteld, waar de focus volgens inwoners moet liggen op: netwerk fiets, verkeersveiligheid fiets, verkeersveiligheid voetganger, wegcategorisering auto (bereikbaarheid, inrichting, routes vracht), parkeren in centrum Edam en parkeren in centrum Volendam.

Brede bijeenkomst en atelier 1

Tijdens een brede bijeenkomst - waarvoor iedereen in de gemeente was uitgenodigd - hebben zo'n 65 inwoners input gegeven voor het plan. De enquêteresultaten zijn voorgelegd. Deze werden herkend en er is inkleuring gegeven aan de thema's. Duurzaamheid bleek bijvoorbeeld voor de meeste mensen nog niet zo bekend in relatie tot verkeer. Het parkeren en de bereikbaarheid van de centra bleek een hot item. Veel mensen maakten zich zorgen over de verkeersveiligheid en het gedrag van weggebruikers. De zes geselecteerde thema's bleken de onderwerpen te zijn waar het écht om gaat in Edam-Volendam.

Daarna is tijdens een atelier deze input verder uitgewerkt tot concrete ambities voor het Verkeersplan (hoofdstuk 4). Gedrag en handhaving - onderwerpen die al eerder ter sprake waren geweest - bleken zo belangrijk te zijn dat er een apart thema van is gemaakt.

Bij dit atelier en de volgende ateliers waren steeds ongeveer 30 personen aanwezig. Hierbij waren zowel bewoners als ondernemers en belangengroepen vertegenwoordigd.

Separaat zijn analyses uitgevoerd door Goudappel Coffeng BV om de verkregen input te beoordelen op haalbaarheid, inhoudelijk uit te werken en te toetsen bij de gemeente.

2.3 Maatregelen bedenken en uitwerken

Bij de ateliers 2 en 3 is in hetzelfde selectie gezelschap de uitvoeringsagenda verder opgesteld. De projecten die nu in de uitvoeringsagenda staan, komen voort uit een brainstorm- en selectieproces, wat volgens deze stappen is verlopen:

- Stap 1: Uit een brainstormsessie tijdens atelier 2 (met bewoners, de gemeente en belangengroepen) is een groslijst met maatregelen voortgekomen.
- Stap 2: Via de mail en via andere bronnen (participatiekaart VVN) zijn maatregelen binnengekomen, waarmee de groslijst is aangevuld.
- Stap 3: Door Goudappel Coffeng is een selectie gemaakt van maatregelen op basis van de volgende criteria:

Maatregelen zijn niet meegenomen:

- 1 Als ze niet pasten bij eerder samen vastgestelde doelen.
- 2 Als het vraagstukken waren die niet direct met verkeersbeleid te maken hadden, bijvoorbeeld onderhoud.
- 3 Als het geen maatregel, maar een probleemstelling was en bleef.

De hieruit geselecteerde aangedragen maatregelen zijn verdeeld in:

- 1 Algemene richtlijnen.
 - 2 Gemeentebrede projecten.
 - 3 Plaatsgebonden projecten.
- Stap 4: De maatregelen zijn getoetst bij atelier 3 en bij de gemeente op volledigheid. Ook is tijdens een workshop met bewoners en belangengroepen besproken welke maatregelen het meest urgent worden gevonden.

In bijlage 1 is de volledige groslijst en de selectie van Goudappel Coffeng te vinden.

Met deze input is het concept Verkeersplan opgesteld door Goudappel Coffeng. In een tweede brede bijeenkomst was er vervolgens de gelegenheid om hierop te reageren. Deze bijeenkomst werd door ongeveer 80 personen bezocht. Uit deze bijeenkomst zijn geen nieuwe projecten voortgekomen, wel is waardevolle verdieping geleverd (voorbeelden bij projecten of algemene richtlijnen). Ook is door meerdere personen benoemd dat de plannen voor het parkeren in Edam en Volendam concreter mochten worden. De denkrichtingen zijn in het Verkeersplan daarom nauwkeuriger uitgewerkt.

3. Trends en ontwikkelingen

3.1 Landelijke ontwikkelingen

De wereld verandert sterk. Dat betekent dat er meer relevante trends zijn. Ook heeft elke trend zijn tegentrend; als reactie daarop.

De landelijke trends in de mobiliteitswereld zijn ook belangrijk om mee te nemen in dit Verkeersplan. Dan gaat het bijvoorbeeld om:

- Verstedelijking: de steden groeien, het achterland krimpt.
- ICT en technologische ontwikkeling: alles is online, ontwikkeling naar Smart Mobility, zelfrijdende voertuigen et cetera.
- Duurzame vervoersopties: elektrische bussen, deelfietsen, car sharing.
- Gezondheid: vergrijzing, stijging van zorgkosten, behoefte aan beweging in het kader van voorkomen is beter dan genezen.
- Sociale innovatie: steeds meer mensen organiseren hun leven zelf, met de buurt of het dorp.
- Deeleconomie: zelf regelen uit zich steeds vaker in delen, ondersteund door connectiviteit (het continu online verbonden zijn).
- Schaalvergroting: steden intensiveren, maar bedrijvigheid ook. Schaalvergroting zien we terug in landbouw, goederenvervoer, onderwijs en zorg.

De trends zijn het sterkst te zien in de grote steden. Edam-Volendam lift hier in de nabijheid van Amsterdam ook op mee. In het kader van gezondheid wordt de fiets bijvoorbeeld steeds belangrijker. Waar eerst de auto vaak het belangrijkste was - maatgevend voor investeringen en inrichting - wordt steeds meer aandacht besteed aan goede fietsroutes, maar ook goede mogelijkheden om je fiets te stallen. Verstedelijking kan een bedreiging zijn voor openbaar-vervoerbindingen naar de kernen in het buitengebied. In de toekomst lift de gemeente mee op kansrijke ontwikkelingen c.q. initiatieven, bijvoorbeeld het gebruik van deelfietsen om de kernen te ontlasten van autoverkeer.

3.2 Regionaal Verkeers- en Vervoersbeleid

De gemeente valt onder de volgende regionale partijen of samenwerkingsverbanden die een directe relatie met verkeer en vervoer hebben:

1. Provincie Noord-Holland

Vigerend beleid: Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2015), Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Noord-Holland (2014)

De provincie Noord-Holland heeft in haar structuurvisie algemene kaders voor de ruimtelijke ordening, in samenhang met mobiliteit, opgenomen. Daarin staan het behouden en ontwikkelen van de netwerken centraal. Speciale aandacht krijgt het openbaar vervoer, dat voor meer reizigers aantrekkelijk gemaakt moet worden. De groei van mobiliteit in de metropoolregio moet voor een belangrijk deel opgevangen worden door extra gebruik van het openbaar vervoer. In algemene zin moeten daartoe de snelheid, frequentie en comfort worden verhoogd. Ook moeten de knooppunten goed functioneren: goede overstapvoorzieningen, hoge kwaliteit en voldoende voorzieningen. De provincie wil investeren in deze voorzieningen bij knooppunten die deel uitmaken van het hoogwaardige openbaar-vervoernetwerk.



Concrete projecten rond Edam-Volendam zijn:

- Dijkversterking Hoorn – Edam - Amsterdam (Markermeerdijken), gekoppeld aan de realisatie van extra wandel-/fietspaden, voorzieningen voor de kleine watersport en extra natuur. Uitvoering 2016-2021 (Uitvoeringsprogramma, p.75).
- Bereikbaarheid Waterland: Verbeteren van de doorstroming en veiligheid op de N247 en N235 voor fietsers, auto's en openbaar vervoer binnen de huidige infrastructuur. Het project loopt van 2009 tot 2020.
- Verdubbeling N244, tussen de N247 en de A7 en de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen de N247 en de Magneet.
- Bouw van 740 woningen op de locatie Lange Weeren in Edam-Volendam (Uitvoeringsprogramma, p.28).

2. Vervoerregio Amsterdam

Vigerend beleid: Lijnennetvisie, de Investeringsagenda's Fiets, OV, Weg en Verkeersveiligheid, als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma 2017.

De Vervoerregio Amsterdam heeft in 2015 de Lijnennetvisie opgesteld waarin de basis is gelegd voor het nieuwe lijnennet zodra de Noord/Zuidlijn gaat rijden. 70% van de lijnen vanuit de regio Waterland gaat naar Amsterdam Noord rijden in plaats van Amsterdam Centraal met de komst van de Noord/Zuidlijn. Op de metrohalte Station Noord wordt een compacte knoop ontwikkeld waar reizigers kunnen overstappen van de metro op de bus en vice versa. Daarnaast wordt er een P+R gerealiseerd. Een aantal haltes in Edam is opgeheven zodat de ontsluitende lijn 110 tussen Edam-Volendam en Purmerend versneld wordt.

De Vervoerregio Amsterdam heeft in haar Strategische Visie Mobiliteit algemene kaders vastgesteld voor het Verkeer & Vervoerbeleid in de vijftien gemeenten. De groei van mobiliteit leidt bij ongewijzigd beleid tot een nog drukkere regio met de bijbehorende verkeersoverlast. Wanneer mensen zich op dezelfde manier als nu van en naar Amsterdam en in de regio blijven verplaatsen, heeft dit tot gevolg dat de bereikbaarheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van het gebied onder druk komen te staan en daarmee ook de economische ontwikkeling. Tegelijkertijd zijn er kansen om het verkeer met onder andere slimme ICT-toepassingen, duurzamere voertuigen en andere nieuwe ontwikkelingen slimmer te organiseren. De kaders uit de Strategische Visie Mobiliteit zijn in 2017 verder uitgewerkt in een Beleidskader Mobiliteit (vast te stellen door de Regioraad in december 2017) en worden doorvertaald naar concrete maatregelen en projecten die uiteindelijk een plek krijgen in de jaarprogramma's (Programmabegrotingen) van de Vervoerregio vanaf 2019.

Het busstation Edam staat op de opgavelijst van de Regionale Investeringsagenda (IA ROV) – ambities daar betreffen bijvoorbeeld het creëren van een 'snelle' halte richting Hoorn, laadinfrastructuur voor elektrische bussen, een P+R voorziening en aanvullend fietsparkeren.

De Vervoerregio streeft naar een gecombineerde modal share van fiets en openbaar vervoer van 50% in grote kernen, zoals Edam-Volendam, hiervoor wordt geïnvesteerd in meerdere fietsverbindingen en parkeervoorzieningen bij HOV.

Regionale Fietsverbindingen worden verbeterd, in het kader van Bereikbaarheid Waterland en de Dijkversterking.

3.3 Lokaal beleid

Vigerend beleid: *Duurzaamheidsagenda, Handboek Inrichting Openbare Ruimte, Toeristische Visie.*

Het Verkeersplan Edam-Volendam is een op zichzelf staand beleidsstuk maar heeft raakvlakken op andere beleidsterreinen. Het plan is tot stand gekomen in samenhang met onderstaand lokaal beleid.

Duurzaamheidsagenda

De gemeenteraad van Edam-Volendam heeft in december 2017 de Duurzaamheidsagenda vastgesteld. Hierin zijn een aantal ambities opgenomen waaronder energiebesparing, energietransitie en het verminderen van de CO2 uitstoot. Deze ambities zijn vertaald naar doelstellingen en te nemen maatregelen. Voor het verkeer- en vervoersysteem is opgenomen dat door het verduurzamen van de mobiliteit, waaronder het promoten van fietsen, (elektrisch) openbaar vervoer en elektrisch rijden met auto, scooter of e-bike de uitstoot van CO2 kan worden verminderd.

Visie en Handboek Inrichting Openbare Ruimte

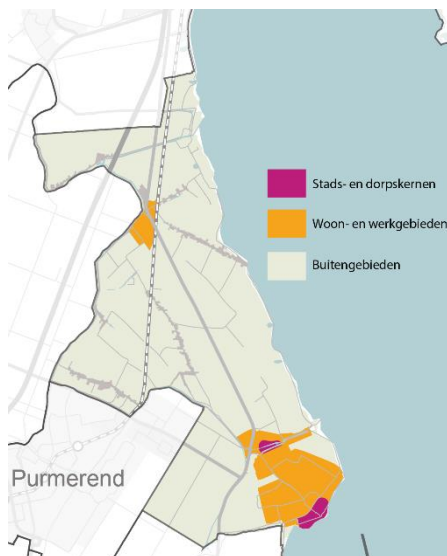
De gemeente is verantwoordelijk voor de openbare ruimte. De openbare ruimte is het visitekaartje en speelt daarmee een grote rol in de aantrekkingskracht van onze gemeente. Gebouwen en pleinen, terreinen, stegen etc. vormen samen met de openbare ruimte de dagelijkse leefomgeving van de bewoners in Edam-Volendam. De visie met handboek vormt een leidraad voor toekomstige herinrichting van de openbare ruimte. Voor maatregelen voortvloeiend uit het Verkeersplan Edam-Volendam betekent dit dat deze worden getoetst aan de visie en worden uitgevoerd volgens de richtlijnen uit het Handboek Inrichting Openbare Ruimte voor zover dat mogelijk is.

Toeristische Visie Edam-Volendam

De gemeente Edam-Volendam is een toeristisch aantrekkelijke gemeente. Het dorp Volendam met zijn visserijverleden, maar ook bekend om de palingsound, Edam met zijn wereldberoemde kaas, en de dorpen in het buitengebied welke een oer-Hollands polderlandschap bieden waar het heerlijk fietsen, wandelen en kanovaren is. De toeristische visie zet in op het verhogen van de kwaliteit van het toeristisch product en een betere spreiding van bezoekers. Het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid kan hierin ondersteunend zijn onder andere door het waarborgen van goede en veilige fietsverbindingen en kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer.

3.4 Demografie

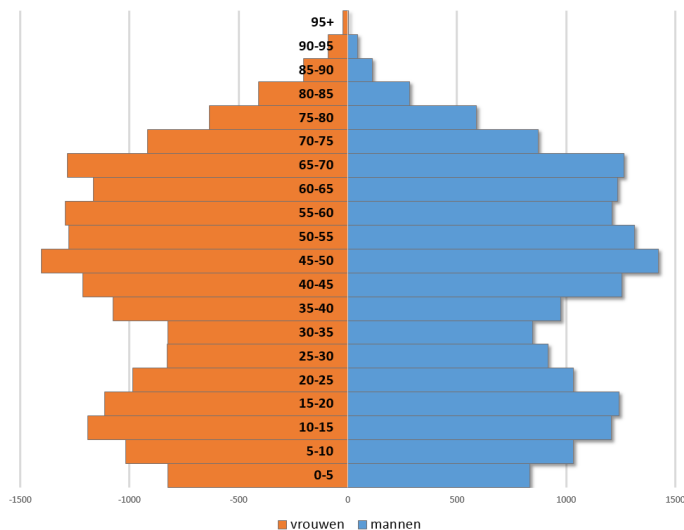
De gemeente Edam-Volendam telt in januari 2017 35.802 inwoners (bron: CBS). De gemeente is ontstaan uit een fusie sinds 1 januari 2016 van de voormalige gemeenten Zeevang en Edam-Volendam (zie figuur 3.1).



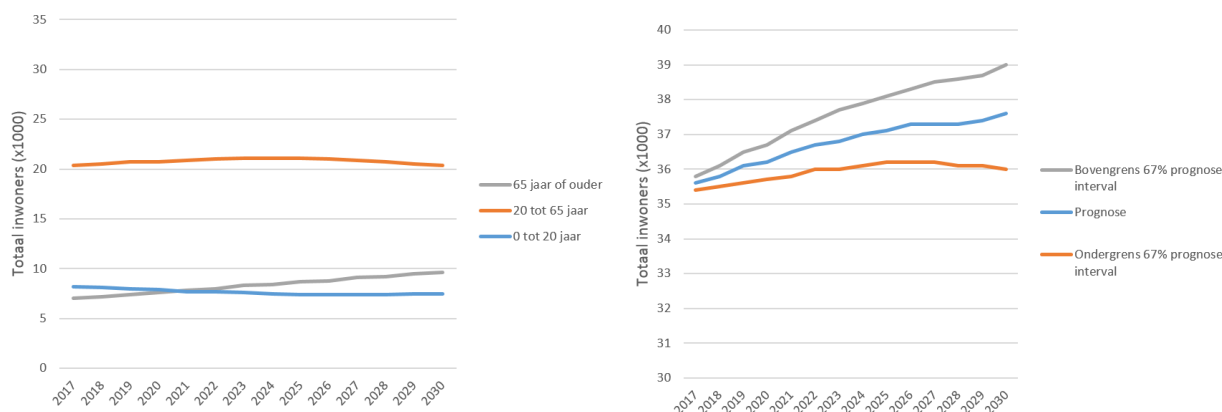
Figuur 3.1: Begrenzing Edam-Volendam

In de gemeente liggen de volgende kernen: Edam, Volendam, Beets, Etersheim, Hobrede, Kwadijk, Middellie, Oosthuizen, Purmer, Schardam, Warder.

De bevolkingspiramide laat zien dat er relatief veel 40- tot 55-jarigen in de gemeente zijn. We verwachten daarom een toenemende vergrijzing. Dit is ook te zien in de bevolkingsprognoses. De groep onder de 65 jaar blijft stabiel, maar de groep 65 plussers zal gaan stijgen. Daardoor neemt de totale bevolking toe.



Figuur 3.2: Bevolkingspiramide Edam-Volendam 2016



Figuur 3.3: Prognose bevolking Edam-Volendam 2016 naar leeftijdscategorie (links) en totaal (rechts)

3.5 Ruimtelijke ontwikkelingen

Als overkoepelende visie is voor de gemeente Edam-Volendam in 2009 de Structuurvisie vastgesteld met een tijdshorizon tot 2020 (doorkijk 2040).

In 2014 is de Structuurvisie Zeevang 2040 vastgesteld door de gemeente Zeevang.

In deze structuurvisies is het ruimtelijke beleid, inclusief een visie voor vervoer, neergelegd. Voor een Verkeers- en vervoersplan geldt een structuurvisie als belangrijk uitgangspunt.

De gemeente gaat een Omgevingsvisie opstellen voor de periode 2019-2030. Vanuit de nieuwe Omgevingswet is dit een verplicht instrument voor gemeenten. Een Omgevingsvisie geeft een integrale visie voor zowel de omgeving als welzijn en welvaart.

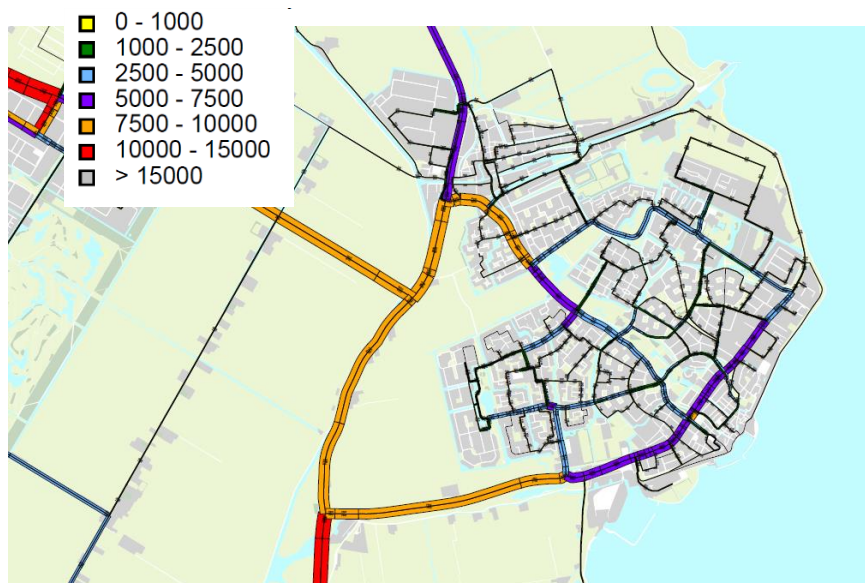
3.6 Infrastructuur

Openbaar vervoer

Op het busstation Edam komen de meeste buslijnen en is het mogelijk om over te stappen. De R-netbussen rijden nu vanaf Edam-Volendam naar station Amsterdam Centraal. Vanaf 2018, rond de opening van de Noord/Zuidlijn, gaat een en ander veranderen. Een deel van de bussen heeft dan als begin- en eindpunt Amsterdam Noord.

Auto- & fietsverkeer

De externe bereikbaarheid van de gemeente loopt via de provinciale weg N247. De gemeente is grotendeels afhankelijk van de doorstroming op deze N247. Een andere mogelijkheid is om via de N244 en de A7 te rijden. De recente uitbreiding van de N244 geeft een betere bereikbaarheid van de gemeente Edam-Volendam. De aanwezige infrastructuur binnen de gemeente (via de Singelweg, Dijkgraaf Poschlaan, Dijkgraaf de Ruiterlaan, Julianaweg, Heideweg, Leendert Spaanderlaan en Chr. van Abkoudestraat) geeft voldoende ontsluiting.



Figuur 3.4: Verkeersintensiteiten Edam-Volendam 2030 (bron: Verkeersmodel Edam-Volendam)

De hoofdwegenstructuur van Edam-Volendam loopt tegen haar grenzen aan. Het verkeer is flink gegroeid en na enkele jaren van afvlakking wordt voor de toekomst weer een toename van de intensiteiten verwacht. Het bestaande wegennet kan niet veel extra verkeer meer verwerken. Daardoor ontstaan problemen met de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Al bij de besluitvorming voor de wijk Broeckgouw in 2007 is geconstateerd dat op termijn (2020) een structurele opwaardering van het wegennet nodig is.

De gemeente Edam-Volendam kiest voor de realisatie van een nieuwe verbinding tussen de Dijkgraaf Poschlaan en de N247: de zogenaamde Derde Ontsluiting als structurele oplossing voor de geconstateerde verkeersproblemen. Met de aanleg van deze nieuwe verbinding kunnen de bestaande ontsluitingswegen Singelweg en Julianaweg worden ontlast, waardoor zowel de verkeersafwikkeling als de verkeersveiligheid op deze routes kan verbeteren.

Zonder aanvullende maatregelen, zoals de Derde Ontsluitingsweg, ontstaan grote afwikkelings- en veiligheidsproblemen op de ontsluitingswegen van de gemeente. De kruispunten op de Julianaweg, de Singelweg en de N247 hebben onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod soepel te kunnen verwerken. In het bijzonder de Julianaweg en de Singelweg bieden bovendien onvoldoende veiligheid voor fietsverkeer. Het is noodzakelijk om, gezien de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten in de toekomst, structurele aanpassingen te doen aan het wegennet. De Derde Ontsluiting biedt een adequate oplossing om veel van de geconstateerde knelpunten op te lossen: het bestaande wegennet wordt sterk ontlast.

Wel blijft een aantal knelpunten over die ook om een oplossing vragen als de Derde Ontsluiting wordt aangelegd: bij de aantakking van de Derde Ontsluiting op de Dijkgraaf Poschlaan en op de N247 bij de Singelweg en de Zeddeweg. Daarom is het verstandig niet alleen de Derde Ontsluiting aan te leggen, maar ook aanvullende maatregelen te treffen op het bestaande wegennet. Met speciale aandacht voor veilig fietsverkeer.

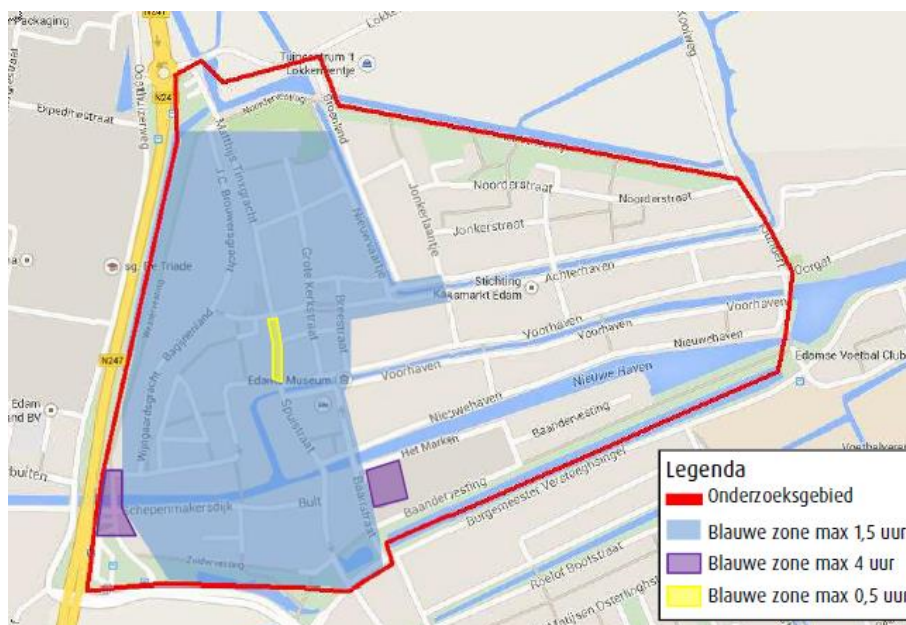
Geplande projecten

Er is reeds een aantal projecten rond infrastructuur en gedrag opgenomen in de planvorming. Een deel hiervan werd ook aangedragen door belanghebbenden in het participatieproces van dit Verkeersplan, dit gaat bijvoorbeeld om suggesties voor een dynamisch parkeerverwijssysteem of de herinrichting van de Julianaweg. In paragraaf 6.2 zijn deze lopende projecten opgenomen.

3.7 Parkeren

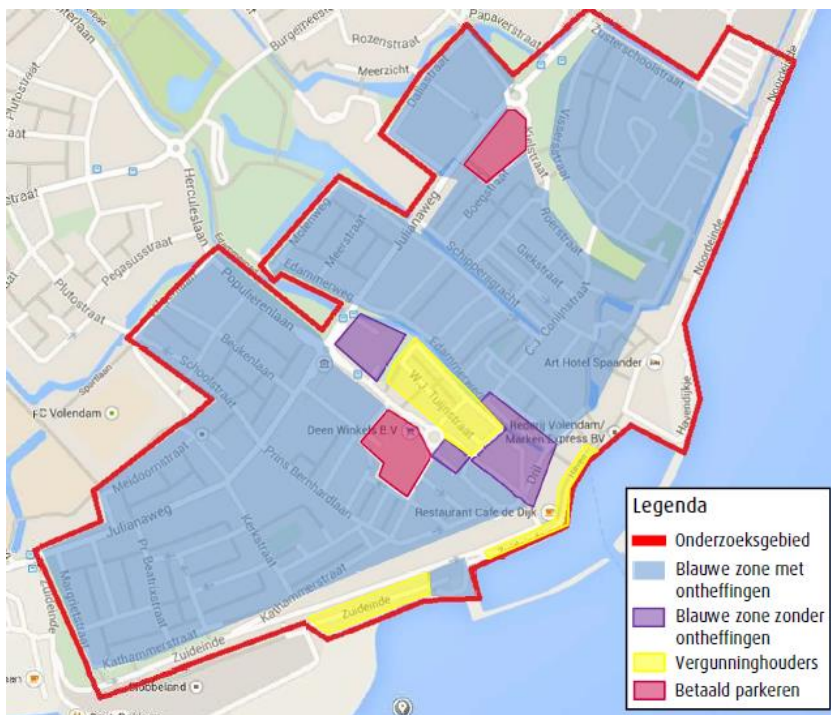
In de buitengebieden - waaronder de voormalige gemeente Zeevang - kan overal onbetaald geparkeerd worden.

In het centrum van Edam is het parkeren in de winkelstraten gereguleerd door middel van drie typen blauwe zones met een maximale parkeerduur van 0,5, 1,5 of 4 uur. Aan bewoners en bedrijven in het gereguleerde gebied kan een ontheffing van de parkeerschijfzone worden verleend, met een maximum van één ontheffing per adres.



Figuur 3.5: Parkeerregulering Edam

In de oude kom van Volendam is het parkeren, net als in het centrum van Edam, alle dagen van de week, dus van maandag tot en met zondag, gereguleerd. In de winkelstraten geldt een parkeerschijfzone met een maximale parkeerduur van 0,5 uur. Onder winkelcentrum Havenhof en bij de Boegstraat liggen parkeergarages waar betaald parkeren geldt en op enkele plekken in Volendam geldt exclusief vergunninghoudersparkeren. In de straten buiten de blauwe zones geldt geen parkeerregulering, waardoor daar dus vrij geparkeerd kan worden. Aan bewoners en bedrijven in de vergunninghouders zone Z (Zuideinde/Slobbeland) worden maximaal twee ontheffingen per adres verleend en in de overige gebieden voor vergunninghouders maximaal één vergunning per adres.



Figuur 3.6: Parkeerregulering Volendam

Uit verschillende parkeeronderzoeken komen drie belangrijke aandachtspunten naar voren:

- De hoge parkeerdruk in de woonwijken van Volendam 's nachts.
- De aanwezigheid van grote aantallen bedrijfsbusjes in de woonstraten wordt als hinderlijk ervaren.
- De hoge parkeerdruk in de centra van Edam en Volendam in combinatie met te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers. Met name in Volendam is de parkeerdruk te hoog.

3.8 Verkeersveiligheid

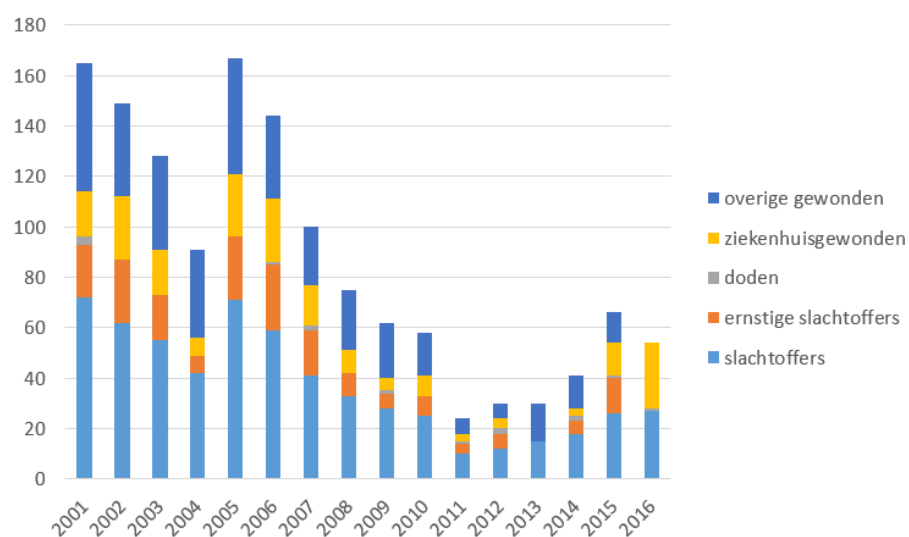
De verkeersveiligheid van de gemeente is in beeld gebracht door gegevens uit VIAStat: hier zijn alle registraties van ongevallen te vinden.

De data was beschikbaar voor 2006-2015. Actuelere data van 2016 was via een ander overzicht ook beschikbaar: deze is daarom in een aantal tabellen opgenomen. Er zit een behoorlijke daling en daarna stijging in het aantal ongevallen, met als dieptepunt 2011. Het is echter niet bekend hoe goed de registratie is geweest over de jaren heen. Het afleiden van trends kan daarom niet.

Op de kaart zijn alle slachtofferongevallen in de periode 2006-2015 te zien. De ongevallen zijn praktisch allemaal op verschillende plekken gebeurd. Alleen op de N247 en op de kruising N244 - Oosterweg zijn twee slachtoffers gevallen.

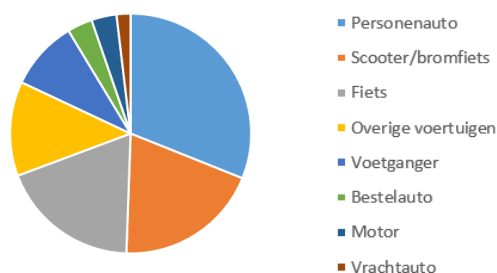


Figuur 3.7: Slachtofferongevallen Edam-Volendam, 2006-2015

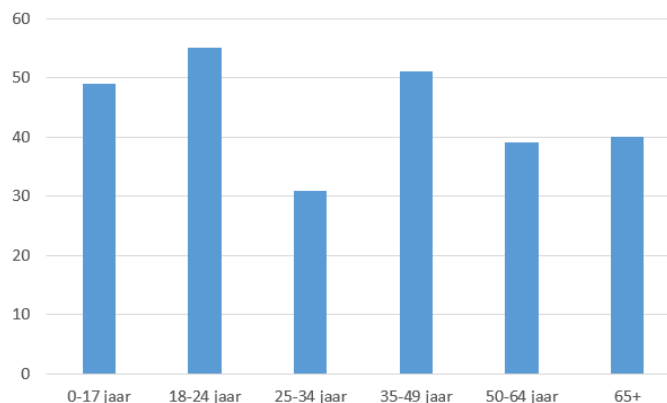


Figuur 3.8: Slachtofferongevallen Edam-Volendam per jaar, 2006-2016

Ongevallen gebeuren het vaakst met personenauto's, bromfietzers en fietsers, te zien in figuur 3.10. Het hoge aantal ongelukken met een bromfiets/scooter is terug te zien in de verdeling van slachtoffers naar leeftijd. De categorie 18-24 jaar is oververtegenwoordigd.



Figuur 3.9: Slachtofferongevallen Edam-Volendam naar vervoerswijze slachtoffer, 2006-2016



Figuur 3.10: Slachtofferongevallen Edam-Volendam naar leeftijd, 2006-2016

4. Thema's en doelen

De gemeente Edam-Volendam wil een bereikbare, leefbare gemeente zijn voor iedereen. In dit hoofdstuk staan de belangrijkste thema's en bijbehorende doelen omschreven die in de ateliers met inwoners en belanghebbenden zijn opgesteld. De thema's zijn in eerste instantie afgeleid uit de enquête onder de hele bevolking van de gemeente. In de ateliers zijn deze getoetst en zijn de doelen erbij opgesteld. In hoofdstuk 2 is meer informatie te vinden over het gevolgde proces.

De thema's zijn de volgende:¹

- netwerk en verkeersveiligheid fiets;
- verkeersveiligheid voetganger;
- gedrag en handhaving;
- wegcategorisering auto;
- parkeren binnen Edam;
- parkeren binnen Volendam.

De komende vijf jaren zijn erop gericht om het verkeer in goede banen te leiden binnen de huidige, soms beperkte ruimte. Er is ook een doorkijk naar doelen over 15 jaar. We verwachten dat dan een aantal belangrijke keuzes gemaakt moeten worden: de druk op de openbare ruimte wordt in de centra anders te hoog.

De doelen zijn getoetst aan gemeentelijk beleid en wenselijk vanuit de participatie. De doelen zijn niet getoetst op uitvoerbaarheid.

4.1 Thema: Netwerk en verkeersveiligheid fiets

De fietsroutes in Edam-Volendam zijn nog niet compleet. Het uiteindelijke doel is om een doorlopend netwerk te krijgen van logische routes en om de kwaliteit te vergroten.

Ten slotte zijn doelen geformuleerd voor een betere verkeersveiligheid van de fiets en voor voldoende fietsparkeerplaatsen.

Tijdens de bijeenkomsten is vaak benoemd dat er meer aandacht voor de fiets mag komen. We willen dat de bereikbaarheid van de fiets een belangrijk uitgangspunt is, zoals autobereikbaarheid dat nu ook is. Dat gaat dus om goede, verlichte fietsroutes, maar ook om voldoende fietsparkeerplaatsen. Daarnaast is vrijwel unaniem benoemd dat de huidige voorrangssituatie bij rotondes als (zeer) onveilig wordt ervaren.

¹ In hoofdstuk 5 zijn ook maatregelen opgenomen voor de thema's 'openbaar vervoer' en 'duurzaamheid'. Omdat deze thema's niet zijn besproken bij de bijeenkomsten voor het bepalen van de doelen, zijn er ook geen specifieke doelen voor opgenomen in dit hoofdstuk. De maatregelen bij deze onderwerpen zijn opgesteld vanuit de ambitie van de gemeente.

subthema	voor wie/waar speelt het	doel 5 jaar - korte termijn	doel 15 jaar - lange termijn
ontbrekende schakels/fietsroutes	- bewoners - toeristen	- doorlopend fietsnetwerk van logische routes in Volendam - basiskwaliteit aanbrengen, lokale knelpunten oplossen - snel de juiste route vinden, op een logische manier door de stad rijden - logische routes naar bestemmingen/stallingen	- doorlopend fietsnetwerk aan logische routes in de gehele gemeente - kwaliteit fietspaden vergroten - snel de juiste route vinden, op een logische manier door de stad rijden - logische routes naar bestemmingen/stallingen
fietsparkeren	- bij bushaltes - winkelend publiek/horeca - centrum - toeristen	- voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen aanbieden in de centra en bij bushaltes	- voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen aanbieden in de gehele gemeente - structurele aandacht voor voldoende fietsparkeerplaatsen in de gehele gemeente
voorrang fiets	- alle rotondes	- fietsers in de voorrang, volgen landelijk beleid	- consequente en eenduidige voorrangssituatie voor de fiets
combinatie zwaar verkeer en fiets	- landbouwverkeer - vrachtverkeer - fietsverkeer	- bij lokale knelpunten fietsers en landbouwverkeer scheiden	- fietsers en landbouw-/vrachtverkeer zo veel mogelijk gescheiden afwikkelen in de gehele gemeente

4.2 Thema: Verkeersveiligheid voetganger

We willen dat voetgangers zich veilig kunnen bewegen in de gemeente. Een belangrijk discussiepunt bij de bijeenkomsten waren de zebrapaden, die nu vaak als onveilig worden ervaren. Bij het thema 'wegencategorisering' komen daarnaast meer algemene richtlijnen voor de 30 km/h-zones voor, die ook voor voetgangers positief zijn.



subthema	voor wie/waar speelt het	doel 5 jaar - korte termijn	doel 15 jaar - lange termijn
oversteken	- schoolgaande kinderen - wandelend publiek	- kwaliteit en veiligheid zebrapaden verbeteren - lokale knelpunten bij zebrapaden oplossen	- voldoende, goede oversteekvoorzieningen voor voetgangers
toegankelijkheid trottoirs	- mindervaliden - ouderen	- verbeteren toegankelijkheid voor mindervaliden en lokale knelpunten oplossen	- verbeteren toegankelijkheid voor mindervaliden en lokale knelpunten oplossen

4.3 Thema: Gedrag en handhaving

Gedrag en handhaving is een thema dat bij de enquête en bij de ateliers nadrukkelijk naar voren is gebracht. Daarom is besloten hiervan een apart thema te maken. Bewoners ervaren veel onnadenkend gevaarlijk maar ook asociaal gedrag. Daarnaast wordt aangegeven dat het ruimtegebrek in de centra voor meer foutparkeren zorgt.

subthema	voor wie/waar speelt het	doel 5 jaar – korte termijn	doel 15 jaar – lange termijn
gedrag	- snelheidsovertreders - toeristen - bewoners	- bewustwording en handhaving van alle geldende verkeersregels in de gemeente	- bewustwording en handhaving van alle geldende verkeersregels in de gemeente

4.4 Thema: Wegencategorisering

Het is belangrijk dat op de snelheid van de weggebruikers aansluit bij de omgeving en de omstandigheden. De inrichting dient hierbij aan te sluiten. Vooral de gebieden die voor verblijven zijn bedoeld (30 km/h-zones) worden vaak als onveilig ervaren. Bij dit thema wordt ingezet op een goede en logische inrichting van de wegen, zodat de weggebruiker begrijpt wat er van hem wordt verwacht.

subthema	voor wie/waar speelt het	doel 5 jaar - korte termijn	doel 15 jaar - lange termijn
30 km/h-zones dorpskernen	voetgangers (toeristen, bewoners)	- veilig verblijfsgebied - incidentele knelpunten oplossen	- goed en logisch profiel dat gewenst gedrag geloofwaardig maakt en afdwingt
30 km/h-zones oude centra	voetgangers (toeristen, bewoners) - kruisingen Havens/Oorgat - Edammerweg	- veilig verblijfsgebied	- goed en logisch profiel dat gewenst gedrag geloofwaardig maakt en afdwingt
30 km/h-zones bij scholen	voetgangers (toeristen, bewoners) schoolkinderen en halen/brengen	- veilig verblijfsgebied	- goed en logisch profiel dat gewenst gedrag geloofwaardig maakt en afdwingt
60 km/h-zones	omwonenden	- veilig verblijfsgebied	- goed en logisch profiel dat gewenst gedrag geloofwaardig maakt en afdwingt
routes vrachtverkeer	- centrum Edam/Volendam - routes naar het centrum - kwetsbare plekken in Oosthuizen	- hinder door trilling, blokkades en onveiligheid van vrachtverkeer en bevoorradingsverkeer verminderen in de centra	- logische routes voor vrachtverkeer ontwerpen - geen zwaar vrachtverkeer in de centra

4.5 Thema: Parkeren binnen Edam

De druk op het centrum in Edam wordt steeds hoger. In de smalle straatjes moeten autoverkeer, fietsers, voetgangers en veel toeristen een plekje krijgen. Knelpunten komen vooral naar voren bij het parkeren. Bij de ateliers en bijeenkomsten is het parkeren in Edam (en Volendam, zie paragraaf 4.6) veelvuldig naar voren gekomen als probleem. Algemeen wordt het ruimtegebrek als problematisch ervaren. Bewoners geven aan dat er weinig parkeerplaatsen zijn en dat de parkeerdruk door de vele toeristen steeds groter wordt.

subthema	voor wie/waar speelt het	doel 5 jaar - korte termijn	doel 15 jaar - lange termijn
parkeerdruk oude centrum bewoners	- wordt door bewoners en winkeliers ervaren met name randen blauwe zone	- beter benutten parkeerplaatsen voor iedereen in en rond het centrum zonder overlast voor aangrenzende gebieden: 1. bewoners een plaats dicht bij huis (vooral 's avonds en het weekend) 2. bezoekers loopafstand van de winkel (vooral overdag en het weekend) - alternatieven moeten aantrekkelijk zijn (fietsenstallingen)	- verminderen parkeerdruk waarbij ook naar bredere maatregelen wordt gezocht (meenemen technologische ontwikkelingen, deelsystemen e.d.)
omgaan met toeristisch parkeren	ondernemers, bewoners, toeristen	- verminderen parkeerdruk door toeristen	- geen parkeren toeristen in centrum Edam

4.6 Thema: Parkeren binnen Volendam

In het centrum van Volendam spelen vergelijkbare zaken als in het centrum van Edam, maar is de problematiek urgenter. De doelen voor het parkeren zijn op korte termijn hetzelfde, maar de maatregelen kunnen verschillen. Bij de participatiebijeenkomsten is uitgesproken door inwoners dat zij het centrum van Volendam graag autovrij zouden zien. De gemeente ambieert dit voor bepaalde straten, maar niet voor alle straten in het centrum. In de maatregelen moet hier een goede afweging worden gemaakt.

subthema	voor wie/waar speelt het	doel 5 jaar - korte termijn	doel 15 jaar - lange termijn
parkeerdruk oude centrum bewoners	- wordt door bewoners en winkeliers ervaren met name randen blauwe zone	- beter benutten parkeerplaatsen voor iedereen in en rond het centrum zonder overlast voor aangrenzende gebieden: 1. bewoners een plaats dicht bij huis, vooral 's avonds en het weekend 2. bezoekers loopafstand van de winkel, vooral overdag en het weekend - alternatieven moeten aantrekkelijk zijn (fietsenstallingen)	- verminderen parkeerdruk waarbij ook naar bredere maatregelen wordt gezocht (meenemen technologische ontwikkelingen, deelsystemen e.d.) - delen van het centrum zijn verblijfsgebied voor voetganger en fiets
omgaan met toeristisch parkeren	ondernemers, bewoners, toeristen	- verminderen parkeerdruk door toeristen	- geen parkeren toeristen in centrum Volendam

5. Uitwerking thema's

Om de doelen te bereiken, zijn de thema's verder uitgewerkt. De beleidskeuzes die daarbij zijn gemaakt worden aangegeven. Dit kan bijvoorbeeld gaan over bepaalde principeprofielen voor wegen (thema wegencategorisering) of algemene richtlijnen met betrekking tot voorrang (thema fiets). Bij elk thema zijn de projecten benoemd die de gemeente gaat uitvoeren om de doelen te bereiken. In de volgende paragraaf is eerst benoemd hoe tot de keuze voor deze maatregelen is gekomen. Daarna wordt per thema ingegaan op de gekozen maatregelen.

5.1 Keuzeproces maatregelen

De maatregelen zijn tijdens ateliers met inwoners en belanghebbenden opgesteld. Ook zijn maatregelen via de mail en andere bronnen binnengekomen, die zijn ook meegenomen in de groslijst.

In bijlage 1 is de volledige groslijst te vinden en de selectie die hieruit is gemaakt en de criteria die hierbij zijn gebruikt. Maatregelen zijn bijvoorbeeld niet meegenomen als ze niet pasten bij eerder vastgestelde doelen, of als het niet direct met verkeersbeleid te maken had. Daarnaast bleven sommige aangedragen zaken een probleemstelling, geen maatregel. In paragraaf 2.3 en in de bijlage is hier meer over te vinden.

Het uitgangspunt is dat de maatregelen in coproductie zijn gekozen door de deelnemers van de ateliers (waaronder ook de gemeente). Bij enkele maatregelen is hiervan afgeweken. Zo heeft de gemeente de volgende maatregelen na de ateliers toegevoegd aan het plan:

3. onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal – Slobbeland;
4. aanpak fietsknelpunten;
13. looproute Dijkgraaf de Ruiterslaan tussen Grote Ven en Julianaweg.

Ook zijn er maatregelen op het gebied van duurzaamheid (maatregelen 26-30) toegevoegd aan het plan.

Ten slotte is tijdens de ateliers veel gesproken over het ervaren gebrek aan ruimte in de oude centra en daaraan gekoppeld het parkeren. Zowel in het centrum van Edam als Volendam ervaart men te hoge parkeerdruk en veel autoverkeer. Als gevolg daarvan wordt ervaren dat er veel 'blik' op straat is, dat er weinig openbare ruimte overblijft en weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook de snelheid van het autoverkeer wordt vaak als hoog ervaren.

Er zijn veel suggesties binnengekomen rond dit thema. Ook tijdens de ateliers is er veel gediscussieerd over de mogelijke oplossingen. De één wil graag alleen bewonersparkeren in het centrum, terwijl de ander liever helemaal geen autoverkeer in het centrum wil. Ondernemers staan positiever tegenover parkeerplaatsen. Daarnaast is regelmatig betaald parkeren als maatregel naar voren gekomen.

Het college heeft in een eerder stadium maatregelen bedacht om de problematiek te verminderen. De gemeente heeft besloten om in het kader van dit Verkeersplan geen nieuwe maatregelen op te nemen betreffende dit onderwerp. De eerder vastgestelde maatregelen worden eerst uitgevoerd en geëvalueerd. In paragraaf 5.6 is meer over het onderwerp en de voorstellen vanuit de ateliers te lezen.



5.2 Netwerk en verkeersveiligheid fiets

Gemeente Edam-Volendam ziet de fiets als belangrijkste vervoermiddel op de korte afstanden (<7,5 km) en wil de kwaliteit van het fietsnetwerk daarom verbeteren. Een fietser moet zich over alle fietspaden en wegen waar fiets en auto gemengd zijn, veilig kunnen voortbewegen.

Rijdende en geparkeerde fietsen nemen relatief weinig ruimte in. Wanneer inwoners van de gemeente zich meer met de fiets verplaatsen, worden de drukke centra ontlast en blijft er op het wegennet en op de parkeervoorzieningen ruimte over voor andere om met de auto de gemeente te bezoeken.

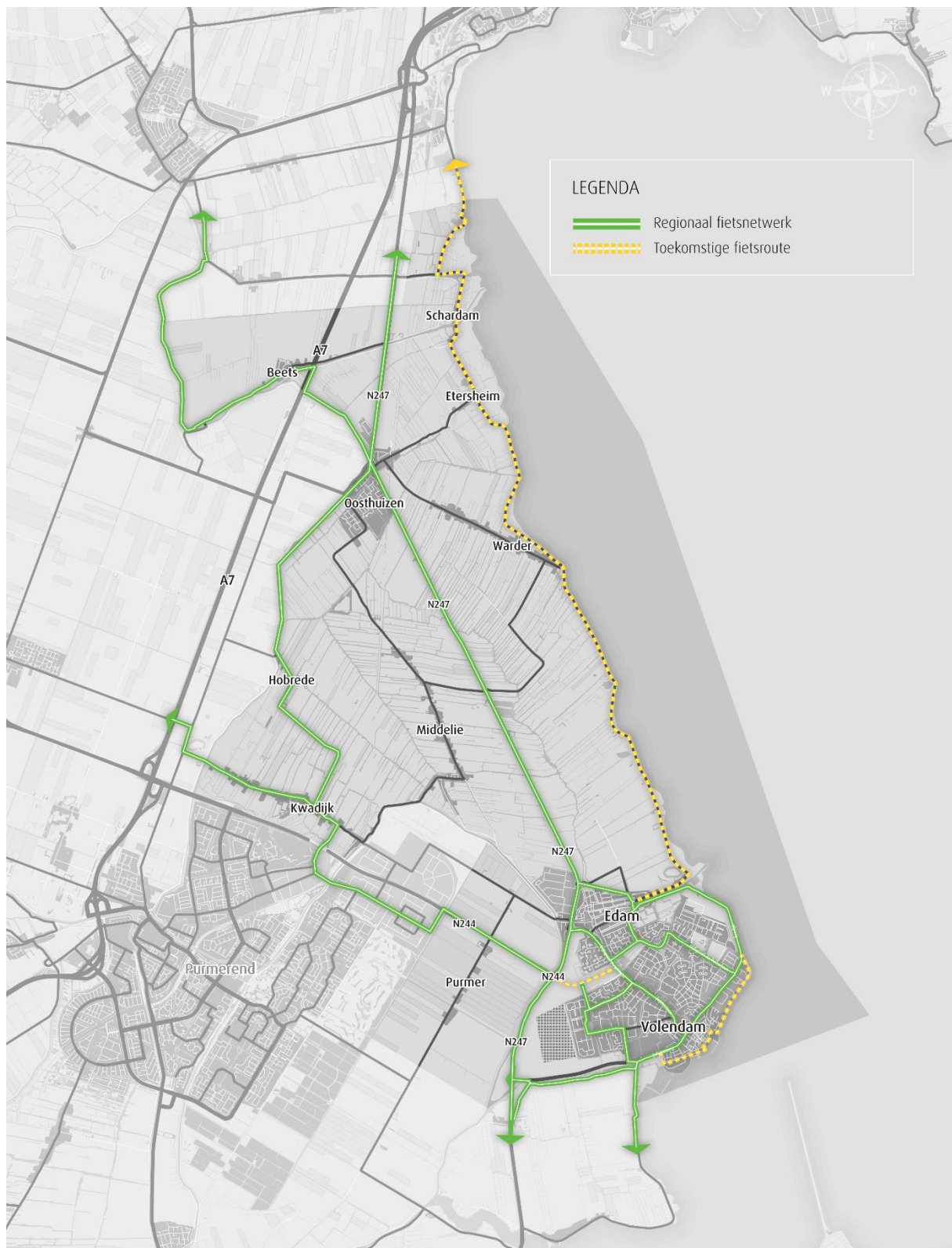
Algemene richtlijnen

Het regionale netwerk fiets (Vervoerregio) bevat de belangrijkste doorgaande fietsroutes in de gemeente Edam-Volendam. Dit netwerk is in figuur 5.1 te zien. De toekomstige fietsroute langs de IJsselmeerdijk wordt in het kader van de dijkverhoging aangelegd.

Belangrijk is dat een fietser zich veilig en over een hoogwaardig netwerk door de gemeente kan bewegen. Dit geldt ook voor het buitengebied, waar de verkeersveiligheid onder druk staat door de smalle wegen en de menging van zwaar verkeer met fietsers. De gemeente wil meer aandacht geven aan stallingsmogelijkheden.

In de gemeente kunnen op een aantal plaatsen mogelijk gevaarlijke situaties ontstaan door obstakels op fietspaden, zoals vluchtheuveltjes, paaltjes en dergelijke. De gemeente streeft ernaar deze obstakels zo veel mogelijk te verwijderen in het kader van verkeersveiligheid.

Bij nieuwe (woningbouw)ontwikkelingen heeft de gemeente aandacht voor het fietsparkeren. De opgave ligt dan in eerste instantie bij de ontwikkelaar, maar de gemeente zoekt hierbij wel de samenwerking.



Figuur 5.1: Regionale fietsroutes in gemeente Edam-Volendam

Subthema: Ontbrekende schakels/fietsroutes

Op een aantal plekken in de gemeente ontbreken goede voorzieningen voor de fiets. De projecten voor de fietsvoorzieningen bij Bootslot en Mgr. Veermanlaan zijn voortgekomen uit de inventarisatie onder bewoners en andere stakeholders. De gemeente is hiermee ook al bezig in planvorming en/of uitvoering.

Vanuit de Vervoerregio, in samenwerking met omliggende gemeenten en de provincie Noord-Holland, zijn er inspanningen voor een hoogwaardige fietsroute Edam-Volendam-Monnickendam-Broek in Waterland-Amsterdam. Deze fietsroute zal bijdragen aan een betere bereikbaarheid richting deze plaatsen en de gemeente moedigt dit sterk aan.

Daarnaast is de wens geuit voor een betere fietsverbinding tussen Hobrede en Oosthuizen. De wegen tussen deze plaatsen zijn niet in beheer van de gemeente, maar bij de HHNK. In de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) wordt de mogelijkheid voor een fietsroute onderzocht via de Oostdijk. Dit is een kansrijke manier om een betere fietsroute tussen Hobrede en Oosthuizen te realiseren. De gemeente wil invloed uitoefenen op de keuze voor een kwaliteitsverbetering van deze fietsroute. Dit is daarom als lobby-project opgenomen.

Vanuit toeristisch beleid vindt de gemeente het belangrijk dat fietsers gemakkelijk langs de haven in Volendam kunnen fietsen. Daarom wordt een onderzoek gestart naar de aanleg van een fietsroute tussen Noordeinde – Loswal – Slobbeland.

Ten slotte is een project opgenomen om fietsknelpunten op te lossen; vooral bedoeld om budget te agenderen dat later ingezet kan worden. Zo kan later nog besloten worden op welke punten aanpassingen uitgevoerd kunnen worden als in de looptijd van het verkeersplan knelpunten worden geconstateerd. Het gaat hier bijvoorbeeld om het realiseren van een fietsoversteek of het aanpassen van een kruispunt om de veiligheid te bevorderen voor fietsers.

Uit te voeren projecten

1. Lobby kwaliteitsverbetering fietsroute Hobrede – Oosthuizen
2. Onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal – Slobbeland
3. Aanpak fietsknelpunten

Projecten in planvorming/uitvoering

- Fietsvoorzieningen aanleggen Bootslot.
- Fietsvoorzieningen aanleggen Mgr. Veermanlaan.
- Onderzoek en uitvoering tijdelijke fietsverbinding tussen oversteek N244 - N247 en Blokouw

Subthema: Fietsparkeren

Met betrekking tot fietsparkeren wordt er een tekort ervaren, zo is aangegeven in de coproductie. Dit gaat met name om de centra van Volendam en Edam. Voor beide is daarom in het kader van dit Verkeersplan een project opgesteld. Daarnaast is er zowel in Edam als Volendam de behoefte aan stallingsmogelijkheden (nietjes) op verschillende plaatsen. Ook zijn fietsparkeerplaatsen gewenst bij de bushaltes. De gemeente is hierover met de Vervoerregio al in gesprek. Er wordt onderzocht in hoeverre behoefte is aan oplaadmogelijkheden.

In de centra zal de gemeente bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen ook aandacht vragen voor de mogelijkheid om de fiets te stallen.

De gemeente heeft momenteel geen aanpak of beleid voor weesfietsen. Het punt is aangestipt tijdens de werkateliers. Een aanpak voor weesfietsen zorgt ervoor dat er meer ruimte in de fietsenstalling komt. Met name bij het busstation Edam kan dit een positieve bijdrage leveren aan de capaciteit en uitstraling van de fietsenstalling.

Uit te voeren projecten

4. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Edam
5. Aanpak weesfietsen bij busstation Edam
6. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Volendam

Projecten in planvorming/uitvoering

- Lobby fietsparkeerplaatsen bushaltes langs provinciale wegen N247/N244/centrum.
- Fietsparkeerplaatsen Havenhof Volendam.
- Uitbreiding fietsenstalling busstation Edam.

Subthema: Voorrang fiets rotondes

In de bebouwde kommen van de gemeente Edam-Volendam ligt op veel locaties een rotonde. Deze rotondes zijn niet volgens de CROW-richtlijn aangelegd. Die houdt in dat binnen de bebouwde kom het fietsverkeer dat op de rotonde rijdt, voorrang heeft op het autoverkeer dat de rotonde op- en afrijdt. Dat is wel gewenst vanuit de participatie en CROW richtlijnen: het vergemakkelijkt de rijtaak voor fietsers, doordat ze niet steeds voorrang verlenen aan autoverkeer en dus moeten stoppen. Autobestuurders geven weliswaar regelmatig voorrang, maar dat maakt het verkeersbeeld nog onvoorspelbaarder. Om die reden is project 7 opgenomen: alle rotondes in de gemeente worden aangepast met fietsers in de voorrang. Omwille van veiligheid doen we dit in één keer in de hele gemeente.

Uit te voeren projecten

7. Voorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen

Subthema: Combinatie zwaar verkeer en fiets

Op de smalle 60 en 30 km/h-wegen in het buitengebied komen onveilige situaties voor tussen zwaar verkeer en de fiets. Dit knelpunt is geagendeerd bij het thema 'wegencategorisering', paragraaf 5.4. Daar zijn er ook projecten te vinden om het probleem in de dorpskernen te verminderen. Daarnaast zijn twee projecten, (8 en 9) om specifiek het probleem van onveiligheid op de parallelweg van de N247 op te lossen. De gemeente is geen wegbeheerder, maar kan wel een lobby starten voor (betere) fietsvoorzieningen op deze weg en voor verlichting. De verlichting is met name bedoeld om de sociale veiligheid op de route te verbeteren. Project 9 is bedoeld om een betere fietsroute tussen Edam en Beets te realiseren. Tussen Edam en Oosthuizen is nu de mogelijkheid om via de parallelweg van de N247 te fietsen. Ervaren knelpunten op deze route zijn: te hard rijden van autoverkeer en sociale onveiligheid. Tussen Oosthuizen en Beets ligt het Beetsdijkje als fietspad, wat een kwaliteitsverbetering kan gebruiken.

Uit te voeren projecten

8. Lobby voor verlichting parallelweg N247
9. Lobby voor fietsvoorzieningen tussen Edam en Beets

5.3 Verkeersveiligheid voetganger

Voetgangers zijn een kwetsbare groep verkeersdeelnemers die wij bescherming willen geven. Dit geldt met name bij het oversteken. Daarnaast is het van belang dat ook voetgangers die minder goed ter been zijn (mindervaliden of soms senioren), zich gemakkelijk kunnen verplaatsen. Een uitgangspunt is dat binnen de oude centra van Edam en Volendam de voetganger de primaire weggebruiker is. Projecten hiervoor zijn uitgewerkt bij de thema's 'parkeren Edam' en 'parkeren Volendam'.

Subthema: Oversteken

In de gemeente ligt een groot aantal zebrapaden, die regelmatig als onveilig worden ervaren. Dit geldt zowel voor voetgangers (is de oversteek wel veilig?) als automobilisten (slechte zichtbaarheid, oversteken op onlogische plaatsen). Daarom krijgt dit thema extra aandacht in dit Verkeersplan.

Project 10 gaat specifiek in op de aanpak van alle oversteekplaatsen in de gemeente. Een voorbeeld van een oversteekplaats die als een knelpunt wordt ervaren, is het oversteken van de Paulus Pieterstraat richting de Burgemeester Versteegsingel, of de kruising Van Baarstraat - Hyacintenstraat. Ook de oversteek Edammerweg – Julianaweg is een voorbeeld van een knelpunt. Uitgangspunt voor de veranderingen is de publicatie 'Lopen loont' (CROW, 2014). In paragraaf 7.4.9 (Situering en inrichting van oversteekplaatsen) worden aanbevelingen gegeven voor het ontwerpen van oversteekplaatsen. Hier is bijvoorbeeld ook benoemd wanneer zebramarkering zinvol en/of gewenst is. De aanpak zal - ondanks de grote urgentie - gefaseerd gaan plaatsvinden, gezien de meer dan 100 voetgangers-oversteekplaatsen in de gemeente.

Twee andere knelpunten zijn ook opgenomen als project: het voortzetten van de lobby voor een herinrichting van het kruispunt Oosteinde – Raadhuisstraat (project 11, weg is in beheer van de provincie) en het toevoegen van een looproute op de Dijkgraaf de Ruiterlaan (project 12).

Uit te voeren projecten

10. Aanpak voetgangersoversteekplaatsen
11. Lobby kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) herinrichten voor meer veiligheid
12. Looproute Dijkgraaf de Ruiterlaan tussen Grote Ven en Julianaweg

Subthema: Toegankelijkheid trottoirs

Het doel van dit subthema is om de belangrijkste bestemmingen voor mindervaliden bereikbaar te houden. Uitgangspunten qua profiel worden in samenhang met het HIOR vastgesteld. Er zijn geen specifieke projecten opgenomen om de toegankelijkheid te verbeteren. Wel heeft het thema de aandacht van de gemeente en worden specifieke knelpunten - die nog naar voren komen - indien mogelijk opgelost. In dat geval wordt volgens de publicatie 'Lopen loont' (CROW, 2014) naar een passende oplossing gezocht.

5.4 Gedrag en handhaving

Verkeersveiligheid hangt voor een groot deel af van het gedrag van weggebruikers.

In principe is het de bedoeling dat de inrichting van de openbare ruimte gewenst gedrag stimuleert.

Bijvoorbeeld: smallere wegen in het buitengebied waar langzaam rijden gewenst is.

Als dit niet het gewenste effect heeft, is het mogelijk om gedrag direct te beïnvloeden. Hierin zijn twee typen:

- stimuleren van gewenst gedrag (educatie, gedragscampagnes);
- bestraffen van ongewenst gedrag (handhaving).

In Edam-Volendam zijn er een aantal knelpunten waarbij richten op goed gedrag en handhaving een (aanvullende) oplossing kan zijn. Het gaat hierbij om hard rijden in de 30 km/h-gebieden, gebruik van mobiele telefoons tijdens het fietsen of auto rijden en in het algemeen asociaal rijgedrag.

Het uitvoeren van educatie- en gedragsprogramma's is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de gemeente. Op verzoek van gemeenten coördineert, faciliteert en ondersteunt de Vervoer-regio de uitvoering van verkeerseducatie namens de gemeente. Ditzelfde geldt voor gedrags-campagnes. Partijen als VVN en de Schoolbegeleidingsdienst Zaanstreek Waterland zijn ook bij de educatieprogramma's betrokken.

De handhaving van de aan het verkeersbeleid verbonden regelgeving is in handen van de gemeentelijke boa's en de politie. De slagkracht van de handhaving is onder meer afhankelijk van de capaciteit. Daarbij is de realiteit dat de Nationale politie de prioriteit legt bij haar wettige kerntaken handhaving van de openbare orde, de opsporing van strafbare feiten en noodhulp. Dat betekent dat de handhaving van verkeersbeleid goeddeels op het bord van de boa's ligt, zij hebben voorsnog minder handhavingsbevoegdheden dan de politie. In het Uitvoeringsprogramma handhaving

Uit te voeren projecten

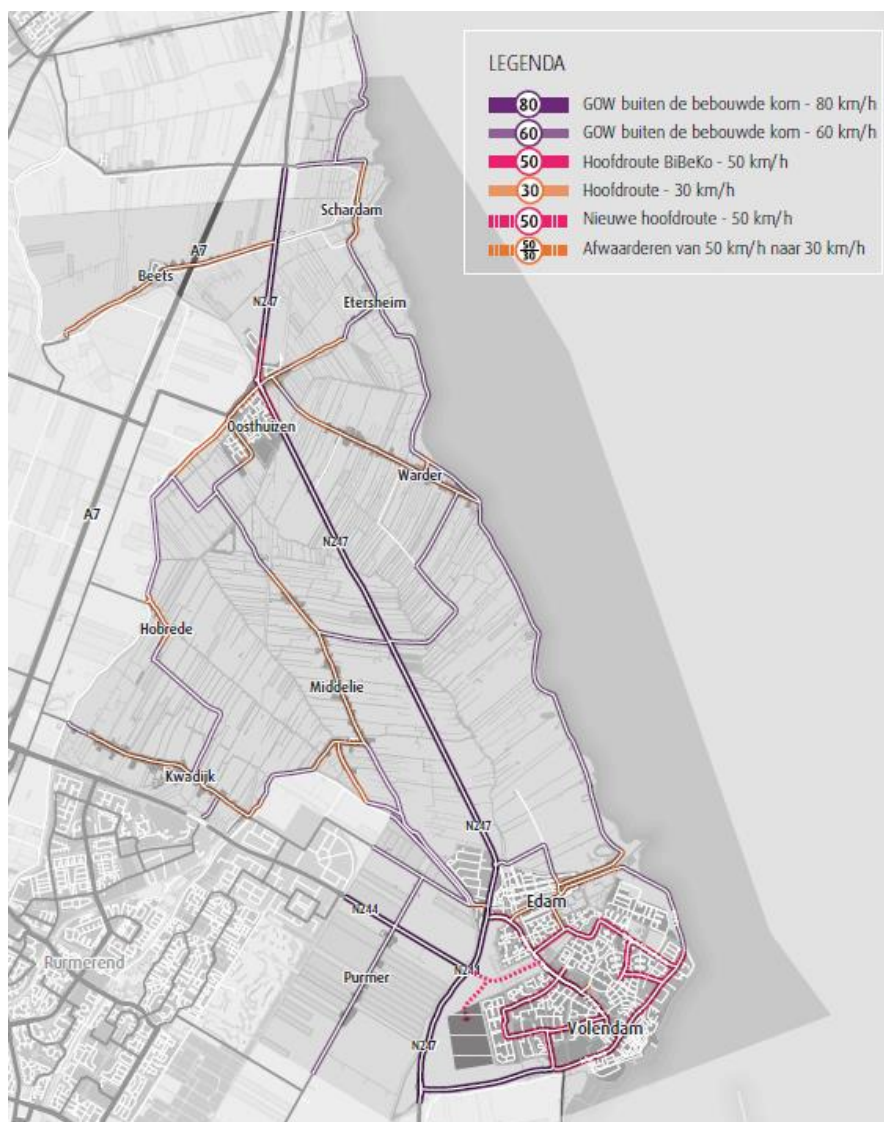
13. Lobby educatieprogramma op scholen: dode hoek, fietslessen, gebruik mobiele telefoon
14. Lobby gedragscampagne tegen asociaal en te hard rijden
15. Intensiveren handhaving door extra inzetten BOA's
16. Gedragscampagne door middel van smileys

openbare ruimte wordt de inzet van boa's voor de verschillende aandachtsgebieden, waaronder verkeer, nader gespecificeerd.

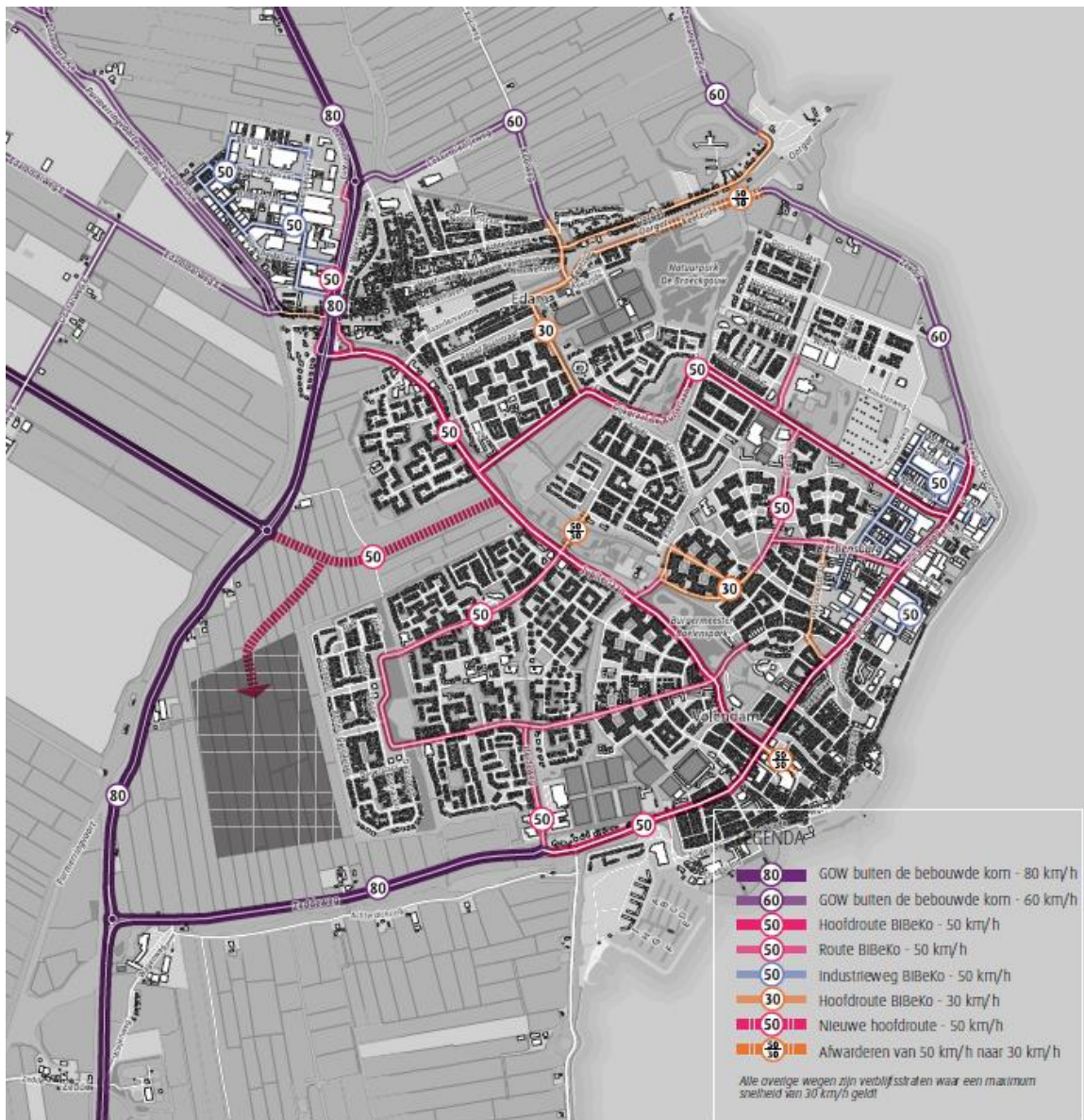
5.5 Wegencategorisering

Algemene richtlijnen

In de figuren 5.2 en 5.3 is de categorisering van wegen in de gemeente Edam-Volendam te zien. De wegen buiten de bebouwde kom zijn overwegend in beheer van het HHNK (Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier) of de provincie Noord-Holland. De inrichting en categorisering van deze wegen is dus geen gemeentelijke taak. Wel is de verwachting dat dit wegennet binnen een aantal jaren wordt overgenomen van HHNK. Er is een intentieverklaring getekend voor een onderzoek hoe deze overname kan plaatsvinden.



Figuur 5.2: Wegencategorisering gehele gemeente Edam-Volendam



Figuur 5.3: Wegencategorisering Edam en Volendam

De meeste wegen binnen de bebouwde kommen zijn in beheer bij de gemeente. Hiervoor geldt een aantal basiskennmerken die afgeleid zijn van de richtlijnen van het CROW (basiskennmerken wegontwerp, paragraaf 2.4.7). In hoofdlijnen is het wenselijk dat de inrichting past bij het type weg. Bij onderhoud, bij een nieuwe aansluiting of een knelpunt wordt dit nauwkeurig op elkaar afgestemd. Mogelijke aanpassingen zijn bijvoorbeeld bij de Broekgouwstraat, Keetzijde en Torenvalkstraat (genoemd bij de co-productie). Ook bijvoorbeeld snelheidsremmers worden uitgekozen bij het type weg. In principe zijn snelheidsremmers ongewenst, tenzij een knelpunt op het gebied van verkeersveiligheid wordt ervaren.

kenmerken	hoofdontsluitingsweg	erftoegangsweg	industrieweg
intensiteiten	< 15.000	laag	laag
parkeren	voorkeur parallelstructuur, anders langsparkeren in vakken	langsparkeren, haaksparkeren	voorkeur op eigen terrein
snelheid	max. 50 km/h	max. 15 of 30 km/h	max. 50 km/h
kruising Erftoegangsweg	ja	ja	ja
gescheiden rijbanen	ja	nee	nee
openbaar vervoer	ja	nee	nee
halten openbaar vervoer	voorkeur haltekommen	n.v.t.	n.v.t.
fietsers op wegvak	bij voorkeur vrijliggend fietspad	gemengd	gemengd
verharding	voorkeur asfalt, belijning	bestraat, geen belijning	asfalt of bestraat, geen belijning
verlichting	hoog	laag	laag

Tabel 5.1: Kenmerken typen wegen

Voor de erftoegangswegen in stadsgezicht Edam en de oude kern van Volendam zijn principe-profielen opgenomen in de Visie en Handboek Openbare Ruimte (HIOR).

Subthema: Dorpskernen

In de dorpen Beets, Schardam, Warder, Oosthuizen, Hobrede, Kwadijk, Middellie blijft het van belang om voldoende parkeercapaciteit te garanderen. De gemeente staat open voor initiatieven om in samenwerking met bewoners en de dorpsraden het parkeren te optimaliseren.

In de dorpen speelt al langer het probleem dat auto's te hard rijden. De dorpen zijn grotendeels ingericht als 30 km/h-zones. Door de combinatie van landbouwverkeer, autoverkeer en fietsers op een smalle rijloper wordt het gevoel van verkeersonveiligheid snel vergroot (zie ook thema Fiets). Ingrepen zijn lastig. De intensiteit van het autoverkeer is te laag om bijvoorbeeld versmallingen effectief te laten zijn. Daarnaast moet landbouwverkeer de versmalling wel kunnen passeren. Drempels en plateaus kunnen leiden tot trillingen. Fysiek zijn de mogelijkheden beperkt tot het plaatsen van borden (is al uitgevoerd) en visuele versmallingen. In project 17 is dit laatste opgenomen. Belangrijk is ook een gevarieerde inrichting toe te passen. Het gaat hier namelijk om verblijfsgebieden: het moet hier voor iedere weggebruiker voortdurend duidelijk zijn dat opeens iemand kan opduiken en dat hij/zij dan moet kunnen stoppen. Een gevarieerde inrichting draagt hieraan bij. Een voorbeeld is het rood maken van het wegdek bij een kruispunt.

Daarnaast is een lobby-project opgenomen om landbouwverkeer op de N244 toe te laten. Dit is bedoeld om het landbouwverkeer dat nu door de kern van Kwadijk rijdt via de N244 te laten rijden. Mogelijk kan dit bijvoorbeeld buiten spijstijden. De gemeente wil hierover in gesprek met de weg-beheerder, de provincie.

Qua gedrag zijn maatregelen uitgewerkt onder het thema 'gedrag en handhaving'.

Uit te voeren projecten

17. Snelheidsbeperkende maatregelen door het visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen (Beets, Schardam, Warder, Oosthuizen, Hobrede, Kwadijk, Middellie)
18. Lobby landbouwverkeer op de N244

Subthema: Oude centra Edam en Volendam

In de oude centra van Edam en Volendam worden er knelpunten op het gebied van veiligheid ervaren. De smalle straatjes zijn niet berekend op de drukte van de huidige hoeveelheid autoverkeer, fietsers, voetgangers en soms ook (bestemmings-)vrachtverkeer. Autoverkeer heeft op dit moment zoveel ruimte, dat fietsers en voetgangers in de verdrukking kunnen komen. Uit de participatie kwam ook dat er veel zoekverkeer wordt ervaren. Bij het parkeren komt het probleem het duidelijkst tot uitdrukking, daarom is dit punt opgenomen in de paragrafen 5.5 en 5.6.

Enkele concrete knelpunten zijn wel opgenomen bij dit thema (projecten 19 en 20).

Project 19 gaat over de Havenstraten in Edam. De ervaring is hier dat er hard gereden wordt. Zeker in combinatie met de smalle of ontbrekende stoepen zorgt dit voor onveilige situatie. Het is gezien het historische karakter en het type bestrating lastig om hier drempels te plaatsen. In het HIOR is een suggestie gedaan om eenrichtingsverkeer in te voeren in een aantal straten. Gecombineerd met een smaller wegprofiel zorgt dit voor meer ruimte voor voetgangers. Ook bij de kruising Oorgat – Voorhaven wordt ervaren dat verkeer hard rijdt. Het voorstel is om hier een plateau aan te leggen wat de snelheid zal remmen (project 20).

Uit te voeren projecten

19. Eenrichtingsverkeer Havenstraten Edam
20. Aanleggen plateau kruising Oorgat - Voorhaven

Projecten in planvorming/uitvoering

- Bebording opschonen in de oude centra, daarna in de gehele gemeente.
- Herinrichting Zeestraat.
- Onderhoud en herinrichting Julianaweg.
- Herinrichting Dijkgraaf Poschlaan.
- Derde Ontsluiting Edam-Volendam en bijbehorende fietsverbinding.

Subthema: veiligheid bij scholen

De schoolzones in de gemeenten zijn op een herkenbare manier ingericht. Dit houdt in: gele en rode palen, de tekst SCHOOL op het wegdek en bebording aan het begin en einde van elke schoolzone. Op deze manier is het voor iedere weggebruiker onmiddellijk duidelijk wanneer er een basisschool in de buurt is.

Deze inrichting - zoals in de voormalige gemeente Edam-Volendam is uitgevoerd - blijft het uitgangspunt. Bij knelpunten zoekt de gemeente voor een oplossing op maat, in samenwerking met de school. Een voorbeeld van een bekend knelpunt is bij de Groote Molen/OBS de Koningsspil.

Naast de schoolzones blijft de gemeente ook aandacht houden voor de routes die leerlingen afleggen tussen school en thuis. Deze routes lopen door de gehele gemeente. Onveilige situaties op deze routes lost de gemeente op.

Uit te voeren projecten

21. Aanpak verkeerssituatie de Groote Molen/OBS de Koningsspil

Projecten in planvorming/uitvoering

- Herinrichting Keetzijde en inrichten van schoolzones.

Subthema: 60 km/h-zones

In de 60 km/h-gebieden in het buitengebied liggen de knelpunten met name bij verkeersveiligheid. Op de smalle wegen rijdt landbouwverkeer, vrachtverkeer, autoverkeer, fietsers en incidenteel zijn er ook voetgangers. De gemeente is (nog) geen beheerder van deze wegen, maar kan wel lobbyen bij andere overheden voor maatregelen. Zie hiervoor thema 'Fiets'.

Subthema: Vrachtverkeer

Het vrachtverkeer blijft een aandachtspunt. Het gaat hierbij om logische routes, waarbij vrachtverkeer zo min mogelijk overlast geeft, maar waar tegelijkertijd de bereikbaarheid van winkels en bedrijven gewaarborgd blijft.

In Edam is een beleidsregel RVV voor ontheffingen tonnage- en gewichtsbepierking ingevoerd (2013). Hierdoor is het centrum van Edam niet meer toegankelijk voor middelzwaar en zwaar verkeer. Er zijn uitzonderingen voor:

- geschakelde personenauto's;
- transport met ondeelbare lading;
- aantoonbare afhankelijkheid grotere voertuigen en/of gespecialiseerd materiaal, bijvoorbeeld: bouwprojecten;
- wettelijke bepalingen (gevaarlijke stoffen).

Een eerste stap is om dit in Volendam ook in te voeren.

De gemeente wil een overslagplaats faciliteren, waar zwaar vrachtverkeer de lading kan overzetten naar kleinere elektrische wagens. Op die manier kan de druk op de oude centra verminderd worden. Vanuit de Vervoerregio als subsidieverlener is hiervoor interesse getoond. De gemeente wil dit plan verder gaan uitwerken.

Ten slotte wordt een specifiek knelpunt opgelost op het Oosteinde in Oosthuizen. Het vrachtverkeer hier veroorzaakt problemen door trillingen.

Uit tellingen in 2014 blijkt dat hier ongeveer 15 vrachtwagens per dag rijden. Een inrijverbod voor (doorgaand) vrachtverkeer zorgt voor een vermindering van tenminste de helft van dit verkeer.

Uit te voeren projecten

22. Inrijverbod vrachtverkeer Warderweg (tussen Oosteinde en Westerweg)
23. Onderzoek voor overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra van Edam/Volendam.

Projecten in planvorming/uitvoering

- Routeplan en gewichten zwaar verkeer herzien voor Volendam, gericht op het verminderen van hinder. Beleidsregel tonnage- en gewichtsbepanking Volendam invoeren.

5.6 Parkeren Edam

Tijdens de gesprekken met inwoners van Edam-Volendam kwam het onderwerp 'parkeren' heel regelmatig terug als knelpunt. Zowel in het centrum van Edam als Volendam ervaart men te hoge parkeerdruk en veel autoverkeer. Als gevolg daarvan wordt ervaren dat er veel 'blik' op straat is, dat er weinig openbare ruimte overblijft en weinig ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook de snelheid van het autoverkeer wordt vaak als hoog ervaren.



Figuur 5.4: Begrenzing centrum Edam

Omdat de problematiek en oplossing in eerste instantie bij de parkeerregulering liggen, is de volledige problematiek bij dit onderwerp opgenomen. Er zijn veel suggesties rond dit thema binnengekomen tijdens het participatieproces. Ook was er veel discussie tijdens de ateliers en brede bijeenkomsten over de mogelijke oplossingen. Wat voor de één goed werkt, heeft nadelen voor de ander. Ondernemers willen graag parkeerplaatsen voor bezoekers, terwijl bewoners liever alleen bewonersparkeren in het centrum willen. De problematiek kwam zowel uit de breed gehouden enquête als bij de kleinschaligere ateliers en bewonersavonden naar voren.

De deelnemers aan de ateliers hebben de volgende uitgangspunten opgesteld voor de te nemen maatregelen:

- autoluw centrum, indien mogelijk autovrij voor bepaalde straten;
- parkeren van toeristen buiten het centrum op aangewezen terreinen;
- betere/eerlijke regulering van bewonersparkeren;
- meer ruimte voor fietsparkeren;
- meer ruimte voor voetgangers;
- snelheid autoverkeer omlaag brengen;
- betere handhaving bij foutparkeren/te lang parkeren/asociaal rijgedrag in de krappe straten.

Algemeen is het zo dat om de hinder te beperken en de leefbaarheid te verbeteren, een gecombineerde aanpak nodig is, waarbij zowel de parkeerdruk als de verkeersintensiteit wordt gereguleerd. Maatregelen voor de een heeft een positief effect voor de ander en zo kunnen ze elkaar versterken. Er zijn twee pakketten bedacht tijdens de ateliers die passen bij deze uitgangspunten.

1. Pakket optimaliseren:

- Het uitbreiden van de gebieden van de blauwe zones: zodat het interessanter wordt om buiten het centrum te parkeren.
- Parkeertijd binnen de blauwe zones verkorten tot maximaal 45 minuten. De blauwe zone is alleen bedoeld voor de kleine boodschappen.
- Betere criteria vergunninghouders: minder vergunningen en een strikter beleid (uitgeven van minder vergunningen). Gedacht kan worden aan een tijdsindicatie: bewoners een 24/7 of alleen avond-/nachtvergunning geven, maar werkenden bijvoorbeeld alleen overdag.
- BOA's zorgen voor handhaving. Mogelijk ook handhaving door middel van camerapoorten die registreren welke voertuigen een gebied ingaan.

Voordelen van dit pakket zijn:

- *mensen kennen het, minder weerstand verwacht;*
- *alleen administratieve rompslomp, kosten zijn naar verwachting beperkt;*
- *eenvoudig uit te breiden.*

Nadelen zijn:

- *mogelijk is het niet voldoende om de parkeerproblematiek op te lossen en meer leefbaarheid in de centra te creëren;*
- *er zijn geen opbrengsten waaruit de BOA's betaald kunnen worden (boetes gaan naar het Rijk);*
- *systeem is vatbaar voor overtredingen waarop niet te handhaven is (schijf doordraaien);*
- *toeristen kunnen nog steeds gratis in het centrum parkeren.*

2. Pakket betaald parkeren:

- Blauwe zones tot betaald-parkerengebied maken (parkeerterreinen blijven gratis).
- Betere criteria vergunninghouders: minder vergunningen en een strikter beleid (uitgeven van minder vergunningen). Gedacht kan worden aan een tijdsindicatie: bewoners een 24/7 of alleen avond-/nachtvergunning geven, maar werkenden bijvoorbeeld alleen overdag.
- BOA's zorgen voor handhaving.

Voordelen zijn:

- *sturing mogelijk door gebieden duurder of goedkoper te maken;*
- *toeristen kunnen beter richting de gratis parkeerterreinen verleid worden;*
- *inkomsten zijn voor de gemeente: hieruit kunnen (meer) BOA's betaald worden.*

Nadelen zijn:

- *hogere weerstand bij bewoners verwacht;*
- *hogere begininvestering dan bij het andere pakket.*

Naar aanleiding van het participatieproces en de denkrichtingen is door de gemeente besloten dat het vraagstuk te complex is om in het kader van dit Verkeersplan al uit te werken. Er is dus geen keuze gemaakt uit één van de pakketten.

Daarnaast lopen er enkele maatregelen die een positieve bijdrage leveren. Een aantal zaken van het pakket optimaliseren wordt hierbij al uitgevoerd. Zo wordt het parkeerterrein Singelweg uitgebreid en zijn er maatregelen voor het laden en lossen die in de komende tijd uitgevoerd worden. Ook zijn in het HIOR (Handboek Inrichting Openbare Ruimte) maatregelen voorgesteld, zoals eenrichtingsverkeer op de havenstraten. De gemeente wil eerst deze maatregelen uitvoeren, monitoren en evalueren voordat nieuwe, nog verdergaande plannen worden gemaakt. Daarnaast is de denkrichting betaald parkeren, indien dit ook geldt voor bewoners, in strijd met het Programmaplan, waardoor de gemeente hier nu niet voor kiest.

Projecten in planvorming/uitvoering

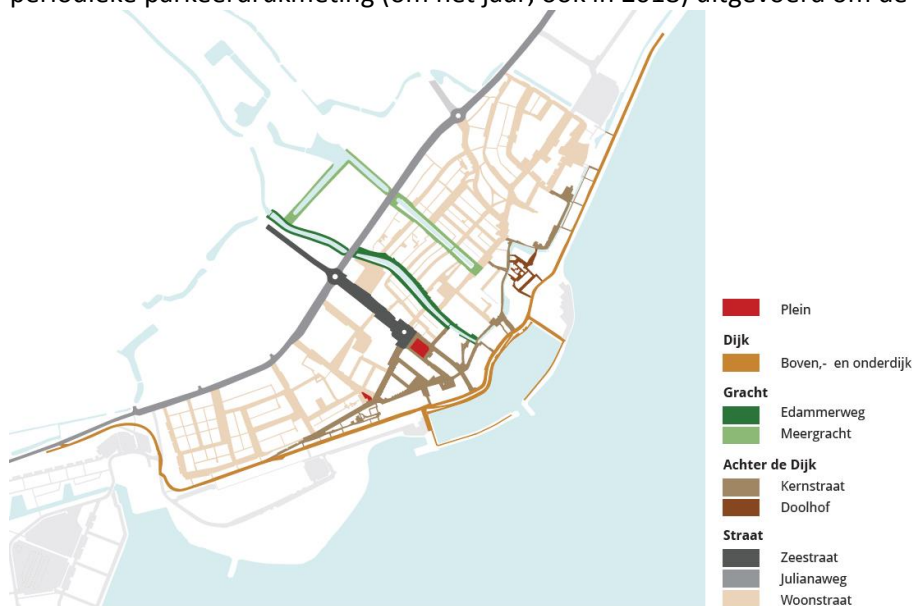
- Parkeerterrein Singelweg vergroten en verbeteren.
- Diverse parkeeroplossingen Edam uitvoeren, monitoren en evalueren.

5.7 **Parkeren Volendam**

In Volendam is er dezelfde problematiek rond het gebrek aan ruimte in het centrum als Edam, met het verschil dat de knelpunten als urgenter worden ervaren. Uit parkeeronderzoeken komt ook naar voren dat de parkeerdruk in Volendam hoger ligt dan in Edam. Er komen meer toeristen in Volendam dan in Edam. Wat betreft het parkeren liggen dezelfde keuzes voor als in Edam, maar heeft de gemeente ook het besluit genomen om niet één van de pakketten te kiezen.

In Volendam zijn enkele projecten opgestart om het parkeren te optimaliseren: een dynamisch parkeerverwijssysteem naar Parallelweg en Marinapark, een kwaliteitsverbetering van het parkeren van de touringcars bij de Parallelweg. Deze plannen zullen worden uitgevoerd en geëvalueerd. Ook de

herinrichting Zeestraat wordt uitgevoerd en geëvalueerd, wat ook het aanpassen van het eenrichtingsverkeer in enkele omliggende straten inhoudt. Daarnaast wordt volgens het Programmaplan een periodieke parkeerdrukmeting (om het jaar, ook in 2018) uitgevoerd om de situatie te monitoren.



Figuur 5.5: Begrenzing centrum Volendam

Daarnaast is als nieuw project opgenomen dat de looproute vanaf het parkeerterrein Marinapark via het Zuideinde verbeterd moet worden. Dit zal ervoor zorgen dat toeristen gemakkelijker gebruik kunnen maken van het parkeerterrein Marinapark, in plaats van dat zij de auto's op ongewenste plekken dichterbij het centrum parkeren.

Uit te voeren projecten

24. Looproute naar centrum verbeteren vanaf het parkeerterrein Marinapark via Zuideinde

Projecten in planvorming/uitvoering

- Dynamisch parkeerverwijssysteem naar Parallelweg en Marinapark.
- Kwaliteitsverbetering parkeerterrein & invoeren betaald parkeren touringcars Parallelweg.
- Herinrichting Zeestraat.

5.8 Openbaar vervoer

Het spoor tussen Purmerend en Hoorn loopt over het grondgebied van de gemeente, maar er is geen station binnen de gemeentegrenzen. Voor het openbaar vervoer zijn de reizigers aangewezen op een fijnmazig busnetwerk dat Edam-Volendam ontsluit.

Het busvervoer binnen Edam-Volendam maakt onderdeel uit van de concessie Waterland. De huidige concessie Waterland is sinds 2011 in handen van EBS en loopt tot december 2021. De concessie wordt uitgegeven door de Vervoerregio Amsterdam.

Dragers van het busnetwerk zijn de sterke R-netlijnen die de kernen Edam, Volendam en Oosthuizen verbinden met omliggende kernen. Daarnaast biedt EBS snelle Bizzliners naar Amsterdam Zuid-Oost en zijn er ontsluitende- en scholierenlijnen. De kernen Schardam, Beets, Oosthuizen, Kwadijk, Warder en Middellie worden door middel van een buurtbus ontsloten.

Over het algemeen beschikt de gemeente over goede busverbindingen. Bezoekers kunnen sinds 2017 ook gebruik maken van een hop-on hop-off bus. Vanuit bewoners is het openbaar vervoer een thema dat positief is beoordeeld.

In de kernen Edam en Volendam rijdt de bus door de bebouwde kom en deze worden daarmee goed ontsloten. Iedereen kan dichtbij opstappen op de bus. Daarnaast rijden er bussen via de N247 en N244 korte routes/directe verbindingen naar Amsterdam/Purmerend/Hoorn.

Bij start van de Noord/Zuidlijn verandert ook het lijnennet in Waterland. Een deel van de huidige bussen naar Amsterdam Centraal krijgt in het nieuwe netwerk als eindbestemming station Noord. Twee van de drie R-net lijnen behoudt echter een rechtstreekse verbinding met Amsterdam Centraal. De andere lijn krijgt een directe aansluiting op de Noord/Zuidlijn via een compacte overstap op Station Noord. Daarmee blijven de voorzieningen voor de gemeente voor de toekomst op peil.



De gemeente blijft ook in de toekomst alert om de kwaliteit van het OV in de gemeente minimaal op het huidige peil te houden: geen versoering. Daarbij staat de gemeente open voor ontwikkelingen in de demografie van de gemeente en in de markt, die andere vormen van openbaar vervoer vragen en/of mogelijk maken. Wat betreft demografie valt te denken aan ouderen of juist scholieren die een andere vervoersbehoefte hebben, waarvoor andere vormen van vervoer nodig zijn. Wat betreft de markt valt te denken aan deelauto's, Uber-taxi, zelfrijdende voertuigen en dergelijke. Het gaat er hierbij om dat mensen kunnen blijven deelnemen aan het maatschappelijke leven. Hiervoor zal binnen de gemeente ook de verbinding tussen verschillende afdelingen gelegd worden (bijvoorbeeld verkeer en WMO).

De gemeente faciliteert een kwalitatief goede bereikbaarheid van de bushaltes voor fietsers en voetgangers. Onderdeel hiervan is het realiseren van een goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor ouderen en gehandicapten. Er is daarnaast een project opgenomen voor betere fietsenstallingen bij de bushaltes.

5.9 Leefbaarheid: lucht, geluid en openbare ruimte

Geluid

Geluidsbeleid is een taak van de gezamenlijke overheden. De rijksoverheid stelt de algemene juridische kaders, de gemeente past deze in concrete situaties toe. De Wet geluidhinder (Wgh) bevat een uitgebreid stelsel van bepalingen ter voorkoming en bestrijding van geluidshinder door onder meer industrie, weg- en spoorwegverkeer. De Wgh richt zich vooral op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving en bevat normen voor de maximale geluidsbelasting op de gevel van een huis. De Wgh biedt een toetsingskader voor het geluidsniveau op de gevels van woningen.

In de Wgh is de gemeente voor de gemeentelijke wegen verantwoordelijk voor het verlenen van hogere waarden. Bij de wegcategorisering wordt uitgegaan van het concentreren van het verkeer op een beperkt aantal gebiedsontsluitingswegen. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op enerzijds het streven naar een duurzaam veilig wegennet en anderzijds op het vergroten van de leefbaarheid en het beperken van geluidsoverlast in verblijfsgebieden. Door de verdere concentratie van verkeer op hoofdwegen komen de hogere geluidsbelastingen dan ook vooral langs deze wegen voor. Bij de aanleg en herasfaltering van gebiedsontsluitende wegen is het streven om geluidsreducerend asfalt toe te passen en ook bij provincie/MRA en Rijk zal worden gewezen op toepassing van geluidsreducerend asfalt in en rondom Edam-Volendam.

Lucht

Met betrekking tot de luchtkwaliteit gaat het de gemeente minimaal om het voldoen aan de wettelijke normen en randvoorwaarden uit de 'Wet Luchtkwaliteit', maar uiteindelijk vooral om schone(re) lucht voor alle inwoners. De belangrijkste componenten zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10). Uit de saneringstool (www.saneringstool.nl) blijkt dat de bijdrage van het wegverkeer aan de luchtkwaliteit langs de stroomwegen (A7, N247 en N244) niet leidt tot een luchtkwaliteitssituatie die in de buurt van de grenswaarden komt. Voor de gemeente Edam-Volendam doen zich nu en in de toekomst geen knelpunten voor met betrekking tot de wettelijke normstelling uit de 'Wet Luchtkwaliteit'.

5.10 Duurzaamheid

Keuze voor fiets

Bij de bijdrage aan duurzame mobiliteit levert het terugdringen van het aantal gemaakte auto-kilometers de meeste winst op. Dit is echter lastig, want de geografische ligging maakt dat de inwoners van Edam-Volendam genoodzaakt zijn langere afstanden af te leggen om werk en voorzieningen te bereiken. Daarnaast is het ontmoedigen van autoverkeer op korte afstanden binnen de gemeente een mogelijkheid om mobiliteit duurzamer te maken. Vanuit het participatieproces is daar op dit moment geen draagvlak voor uitgesproken.

Voor de korte afstanden ziet Edam-Volendam een belangrijke rol weggelegd voor een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk.

Schone, zuinige en stille voertuigen

Een onderdeel van duurzaamheid is het beperken van de emissies van gemotoriseerde voertuigen. We willen het wagenpark snel schoner maken door vervanging, hetgeen vanuit de rijksoverheid verder gestimuleerd wordt door maatregelen, zoals de slooppremie en het stimuleren van de elektrische auto. De rijksoverheid wil dat in 2025 minimaal 1 miljoen elektrische auto's in Nederland rondrijden (15 tot 20% van het wagenpark). De gemeente Edam-Volendam wil hieraan bijdragen en wil dat in 2025 minimaal 15-20% van de auto's die door de gemeente rijdt elektrisch is. De gemeente wil dit verder stimuleren door een deel van het gemeentelijke wagenpark te vervangen door zuinige, schone en stille auto's. Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd door onder andere het realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's. De gemeente stuurt al aan op een snelle realisatie van oplaadpunten voor elektrisch vervoer bij brandstofverkooppunten. De gemeente staat positief tegenover deelauto's en deelfietsen en wil initiatieven stimuleren.

Milieuozonering, waarmee nader aan te wijzen categorieën (vracht)auto's de toegang tot een nader aan te wijzen zone worden ontzegd, is in Edam-Volendam vooralsnog niet aan de orde. Een andere belangrijke ontwikkeling is de transitie van diesel naar elektrische bussen. De gemeente Edam-Volendam is in gesprek met de vervoerder en de Vervoerregio Amsterdam om ontwikkelingen op dit gebied mede mogelijk te maken voor de volgende concessie in 2021 (project 26).

Mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is een instrument dat ingezet kan worden in aanvulling op infrastructurele maatregelen om naast de bereikbaarheid de leefbaarheid te verbeteren. Bij mobiliteitsmanagement gaat het om het organiseren van slim reizen. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om mobilisten te verspreiden over vervoermiddelen. Een overstap van de auto naar een alternatief milieuvriendelijker vervoermiddel voor een gehele reis of een deel van een reis, kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid. Mobiliteitsmanagement is met name gericht op woon-werk- en recreatief verkeer. Het kan ingezet worden om structurele bereikbaarheidsproblemen op te lossen, maar ook het oplossen van tijdelijke knelpunten, zoals bij wegwerkzaamheden.

Mobiliteitsmanagement heeft een plaats gekregen in het nationale en provinciale mobiliteitsbeleid. Edam-Volendam wil alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fiets, carpoolen en thuiswerken stimuleren en zal voor de gemeentelijke organisatie een Mobiliteitsmanagementplan opstellen en bedrijven met meer dan 50 medewerkers stimuleren en ondersteunen hetzelfde te doen. Daarnaast wordt het bestaande parkeerfonds geëvalueerd.

Initiatieven voor alternatieve vervoerswijzen voor vervoer over de weg (zoals bijvoorbeeld over water) zullen door de gemeente worden gefaciliteerd.

Uit te voeren projecten

- 25. Verduurzamen wagenpark gemeente
- 26. Stimuleren elektrisch laden
- 27. Evaluatie Parkeerfonds
- 28. Opstellen gemeentelijk Mobiliteitsmanagementplan
- 29. Lobby verduurzaming busvervoer

6. Uitvoeringsagenda

6.1 Alle nieuwe projecten op de kaart

In dit hoofdstuk zijn alle nieuwe maatregelen nog eens opgesomd, op een kaart weergegeven (figuren 6.1 en 6.2). Vervolgens zijn alle projecten die al gepland zijn opgesomd in paragraaf 6.2. Daarna is elke nieuwe maatregel in een factsheet kort uitgewerkt. Ten slotte is een overzicht gemaakt van de financiering en planning van de maatregelen.

Netwerk en verkeersveiligheid fiets

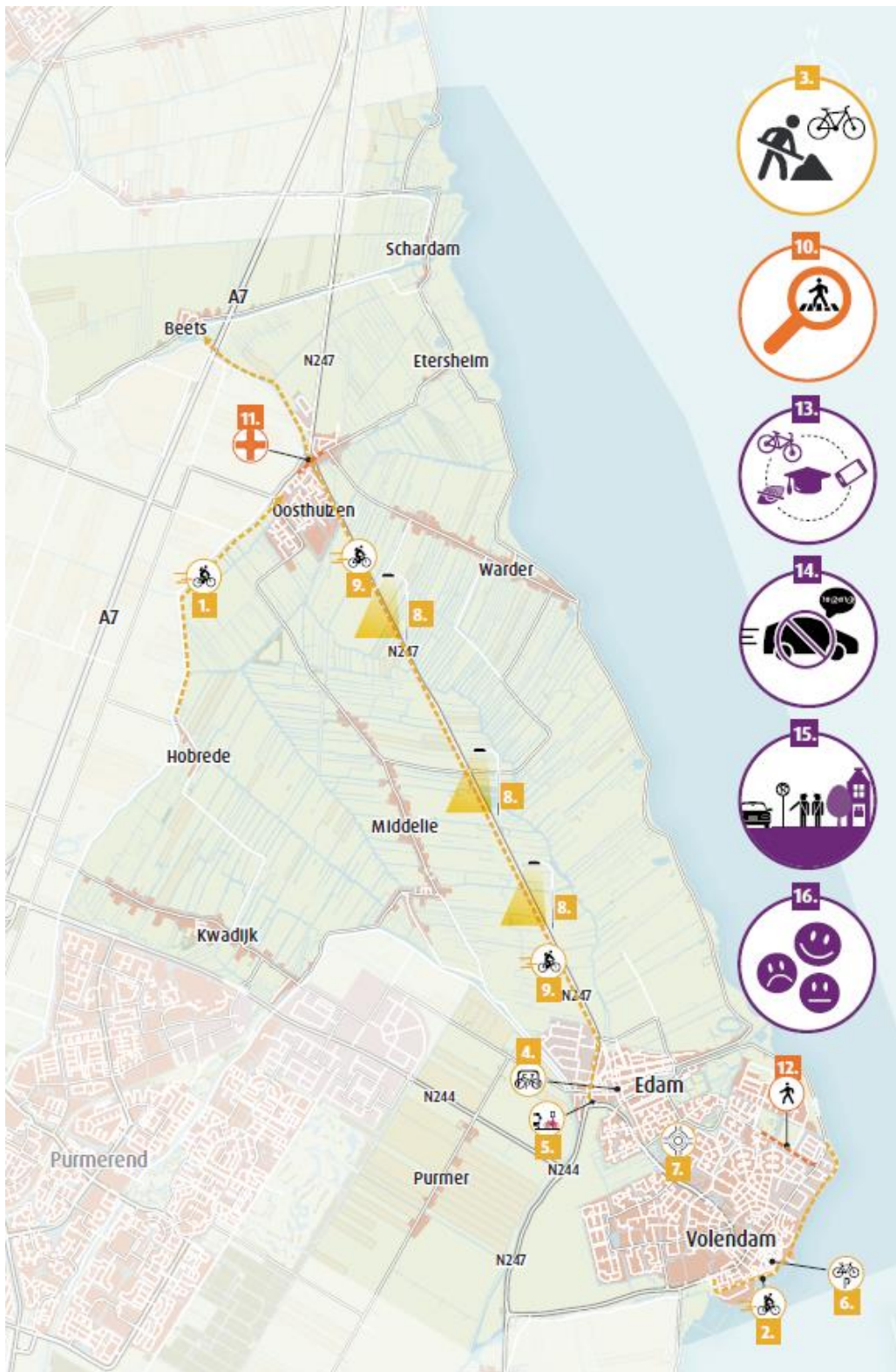
1. Lobby kwaliteitsverbetering fietsroute Hobrede – Oosthuizen.
2. Onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal – Slobbeland.
3. Aanpak fietsknelpunten.
4. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Edam.
5. Aanpak weesfietsen bij busstation Edam.
6. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Volendam.
7. Voorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen.
8. Lobby voor verlichting parallelweg N247.
9. Lobby voor fietsvoorzieningen tussen Edam en Beets.

Verkeersveiligheid voetganger

10. Aanpak voetgangersoversteekplaatsen.
11. Lobby kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) herinrichten voor meer veiligheid.
12. Looproute Dijkgraaf de Ruiterslaan tussen Grote Ven en Julianaweg.

Gedrag en handhaving

13. Educatieprogramma's op scholen: dode hoek, fietslessen, gebruik mobiele telefoon.
14. Gedragscampagnes tegen asociaal en te hard rijden.
15. Intensiveren handhaving door extra inzetten BOA's .
16. Gedragscampagne door middel van smileys.



Figuur 6.1: Projecten thema's 'netwerk en verkeersveiligheid fiets', 'verkeersveiligheid voetganger' en 'gedrag en handhaving'

Wegencategorisering

17. Snelheidsbeperkende maatregelen door visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen (Beets, Schardam, Warder, Oosthuizen, Hobrede, Kwadijk, Middelie).
18. Lobby landbouwverkeer op de N244.
19. Eenrichtingsverkeer Havenstraten Edam.
20. Aanleggen plateau kruising Oorgat - Voorhaven.
21. Aanpak verkeerssituatie de Groote Molen/OBS de Koningsspil.
22. Inrijverbod vrachtverkeer Warderweg (tussen Oosteinde en Westerweg).
23. Onderzoek overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra van Edam/Volendam.

Parkeren binnen Volendam

24. Looproute naar centrum verbeteren vanaf parkeerterrein Marinapark via Zuideinde.

Duurzaamheid

25. Verduurzamen wagenpark gemeente.
26. Stimuleren elektrisch laden.
27. Evaluatie Parkeerfonds.
28. Opstellen gemeentelijk Mobiliteitsmanagementplan.
29. Lobby verduurzaming busvervoer.



Figuur 6.2: Projecten thema's 'wegencategorisering', 'parkeren binnen Edam', 'parkeren binnen Volendam' en 'duurzaamheid'

6.2 Alle lopende projecten

Er is reeds een aantal projecten rond infrastructuur en gedrag opgenomen in de planvorming. Een deel hiervan werd ook aangedragen door belanghebbenden in het participatieproces van dit Verkeersplan, dit gaat bijvoorbeeld om suggesties voor een dynamisch parkeerverwijssysteem of de herinrichting van de Julianaweg.

In de hiernavolgende lijst is de huidige stand van zaken opgenomen, in figuur 6.3 zijn de projecten op de kaart te zien:

1. Lobby fietsparkeerplaatsen bushaltes langs provinciale wegen N247/N244/centrum (2017).
2. Routeplan en gewichten zwaar verkeer herzien voor Volendam, gericht op het verminderen van hinder. Beleidsregel tonnage- en gewichtsbepierking Volendam invoeren (2018).
3. Onderzoek parkeren touringcars (2018).
4. Dynamisch parkeerverwijssysteem naar Parallelweg en Marinapark (2018).
5. Fietsvoorzieningen Bootslot (2018).
6. Kwaliteitsverbetering & invoeren betaald parkeren touringcars parkeerterrein Parallelweg (2018).
7. Fietsparkeerplaatsen Havenhof Volendam (2018).
8. Diverse parkeeroplossingen Edam & Volendam uitvoeren, monitoren en evalueren (vanaf 2018).
9. Herinrichting inclusief fietsvoorzieningen Monseigneur C. Veermanlaan (>2018).
10. Parkeerterrein Singelweg vergroten en verbeteren (2018).
11. Onderzoek en uitvoering tijdelijke fietsverbinding tussen oversteek N244 - N247 en Blokhouw (2018/2019)
12. Uitbreiding fietsenstalling busstation Edam (2018/2019).
13. Herinrichting Zeestraat (2018/2019).
14. Herinrichting Keetzijde en inrichten van schoolzones (2019).
15. Onderhoud en herinrichting Julianaweg (2019/2020).
16. Bebording opschonen in de gehele gemeente (2020).
17. Herinrichting Dijkgraaf Poschlaan (>2020).
18. Derde Ontsluiting Edam-Volendam en bijbehorende fietsverbinding (>2020).

Deze projecten zijn ook in hoofdstuk 5 te zien bij de onderwerpen waaronder ze vallen.

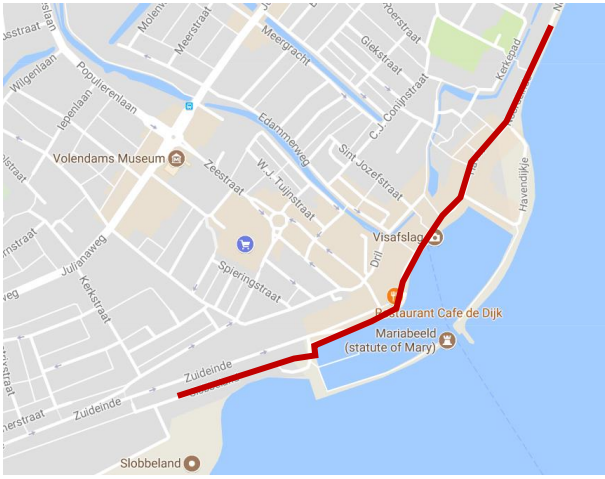


Figuur 6.3: Reeds geplande projecten

6.3 Factsheets

Voor elk project dat voortkomt uit dit Verkeersplan is een factsheet opgenomen met hierin een omschrijving en een inschatting van de kosten.

1	Lobby kwaliteitsverbetering fietsroute Hobrede - Oosthuizen	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	De huidige verbinding tussen Hobrede en Oosthuizen loopt via Hobrede en Westeinde. Van deze smalle weg moet zowel landbouw-, als auto- en fietsverkeer gebruik maken. De bedoeling van dit project is om een goede, veilige fietsverbinding te realiseren tussen Hobrede en Oosthuizen. De wegen tussen deze plaatsen zijn niet in beheer van de gemeente. In de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn wordt de mogelijkheid voor een fietsroute onderzocht via de Oostdijk. Dit is op dit moment de meest kansrijke manier om een snelle, comfortabele fietsroute tussen Hobrede en Oosthuizen te realiseren. Via dit lobby-project zal de gemeente het belang van een kwaliteitsverbetering van deze verbinding naar voren brengen bij de juiste partijen, zoals de Vervoerregio.
	Kosten	Geen noemenswaardige kosten.

2	Onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal - Slobbeland	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	Dit project is bedoeld om een fietsroute te onderzoeken die via het Noordeinde – Zuideinde loopt. Dit om een aantrekkelijk alternatief te bieden ten opzichte van de Julianaweg. De rode lijn op de kaart geeft een indicatie van de route. 
	Kosten	€ 10.000,-

3	Aanpak fietsknelpunten	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	Ten slotte is een project opgenomen om fietsknelpunten op te lossen; vooral bedoeld om budget te agenderen dat later ingezet kan worden. Zo kan later nog besloten worden op welke punten aanpassingen uitgevoerd kunnen worden als in de looptijd van het verkeersplan knelpunten worden geconstateerd. Het gaat hier bijvoorbeeld om het realiseren van een fietsoversteek of het aanpassen van een kruispunt om de veiligheid te bevorderen voor fietsers.
	Kosten	€ 100.000,-

4	Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Edam	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	In het centrum van Edam wordt een tekort aan fietsparkeerplaatsen ervaren. Vanwege de kleinschalige, verspreide bedrijvigheid (winkeltes en dergelijke) wil de gemeente op dit moment geen fietsenstalling plaatsen. Een betere oplossing is om op verschillende plaatsen fietsparkeerplaatsen te realiseren. In 2018 worden op drie plekken tien nietjes geplaatst, de plaats hiervan wordt afgestemd met winkeliers, bewoners en belangengroepen. Er wordt gekeken in hoeverre het gebruik zich ontwikkelt. Afhankelijk van de vraag worden dan eventueel meer nietjes geplaatst. Richtlijnen voor het plaatsen van nietjes is bij eenzijdig gebruik 1 fiets per 65 cm en bij gespiegeld gebruik 1 fiets per 50 cm. 
	Kosten	€ 5.400,-

5	Aanpak weesfietsen bij busstation Edam	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	De Leidraad Fietsparkeren (CROW, 2010) geeft de volgende aanpak voor het opruimen van weesfietsen. Het reguleren van het fietsparkeren is mogelijk door in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) de verordening op te nemen dat het verboden is om fietsen of bromfietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat en in verwaarloosde toestand verkeren, op de weg te laten staan. Hierin kan ook opgenomen worden dat het verboden is om een fiets of bromfiets langer dan een door het college te bepalen periode onafgebroken te stallen op een bepaalde locatie. Juridisch gezien is het verwijderen van fietsen, het toepassen van bestuursdwang. Hierbij is de gemeente gebonden aan een aantal zorgvuldigheidseisen: ■ Bekendmaken van beleid. ■ Veilig opslaan en laten afhalen van fietsen (eventueel tegen betaling). ■ Registratie van de fiets. De gang van zaken bij de aanpak van weesfietsen is als volgt: ■ Identificeren van de (verwaarloosde) fietsen door middel van labeling. Aan deze fietsen wordt een kennisgeving bevestigd, na enkele dagen kan de fiets dan worden verwijderd. ■ De fiets wordt weggehaald en opgeslagen in een fietsdepot. ■ De eigenaar van een weesfiets heeft dertien weken de gelegenheid om zijn fiets op te halen bij het fietsdepot. Wordt de fiets niet opgehaald, dan wordt deze verkocht of geschonken aan een instelling met een maatschappelijk relevant doel. Voor de gemeente Edam-Volendam is het de opgave om deze voorschriften te volgen, menskracht vrij te maken en ook om een goede opslagmogelijkheid te maken. Deze is nu nog niet aanwezig. Ook moet de gemeente een heldere definitie geven van een weesfiets. De gemeente volgt qua aanpak zo veel mogelijk het 'Handboek Weesfietsen', opgesteld door het CROW. De problematiek is het grootst rond het busstation Edam, hier wordt de aanpak (in eerste instantie) op gericht.
	Kosten	Het is zaak de opslag van de fietsen bij een andere bestaande dienst onder te brengen. De kosten voor uitsluitend fietsopslag zijn anders zeer hoog. Voor labels en verwijderen zijn de kosten circa 1 dag per maand: € 5000,- per jaar.

6	Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Volendam	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	In het centrum van Volendam wordt een tekort aan fietsparkeerplaatsen ervaren. Er komen fietsparkeerplaatsen bij het Havenhof. Verwacht wordt dat ook op andere plekken in het centrum fietsparkeerplaatsen gewenst zijn. In 2018 worden op drie plekken tien nietjes geplaatst, de plaats hiervan wordt afgestemd met winkeliers, bewoners en belangengroepen. Er wordt gekeken in hoeverre het gebruik zich ontwikkelt. Afhankelijk van de vraag worden dan eventueel meer nietjes geplaatst. Richtlijnen voor het plaatsen van nietjes is bij eenzijdig gebruik 1 fiets per 65 cm en bij gespiegeld gebruik 1 fiets per 50 cm. 
	Kosten	€ 5.400,-

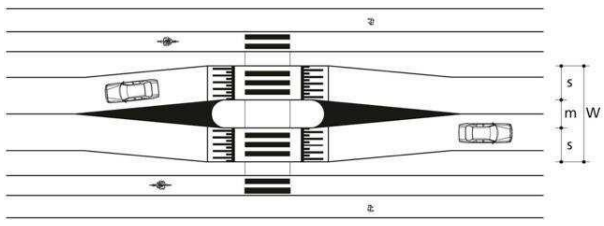
7	Vorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	Om de rotondes in Edam-Volendam aan te passen, zijn de volgende maatregelen nodig: ■ het kruisingsvlak fietspad-autorijstrook rood maken en blokmarkering aanbrengen; ■ bebording naast het fietspad en haaiantanden op het fietspad 'verhuizen' naar de af- en oprit van het autoverkeer. Tijdelijke borden worden geplaatst die het verkeer waarschuwen dat de voorrangssituatie is veranderd.  Het gaat om acht rotondes in Edam en Volendam: ■ Leendert Spaanderlaan - Heideweg; ■ C. van Abkoudestraat - Gouwzee - Willem Runderkampstraat; ■ C. van Abkoudestraat - Bootsloot - Dijkgraaf Poschlaan; ■ Dijkgraaf Poschlaan - Jupiterlaan - Mercuriuslaan - Torenvalkstraat; ■ Jupiterlaan - Herculeslaan - Saturnusstraat - Burg. Van Baarstraat; ■ Populierenlaan - Zeestraat - Julianaweg; ■ Burg. Van Baarstraat - Julianaweg - Kielstraat; ■ Dijkgraaf de Ruiterlaan - Harlingenlaan. ■ Schoklandstraat - Mgr. C. Veermanlaan De meeste rotondes in Edam-Volendam zijn anders dan volgens de CROW-richtlijnen vormgegeven: de fietsoversteken zijn haaks op de autorijbaan geplaatst. Op korte termijn wordt de markering en bebording aangepast.
	Kosten	€ 27.000,- per rotonde (rood en markering).

8	Lobby voor verlichting parallelweg N247	
	Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
	Omschrijving	Deze weg is in beheer van de provincie. Via dit lobby-project zal de gemeente het belang van verlichting op deze verbinding naar voren brengen bij de provincie.
	Kosten	Geen noemenswaardige kosten

9

Lobby voor fietsvoorzieningen tussen Edam en Beets	
Thema	Netwerk en verkeersveiligheid fiets
Omschrijving	Momenteel moeten fietsers tussen Edam en Oosthuizen fietsen via de parallelweg N247. Van deze smalle weg moet zowel landbouwverkeer, als auto- en fietsverkeer gebruik maken. Het Beetsdijkje is bedoeld voor fietsverkeer tussen Oosthuizen en Beets. Deze wegen zijn niet in beheer van de gemeente. Via dit lobby-project zal de gemeente het belang van een kwaliteitsverbetering van deze verbinding naar voren brengen bij de provincie en het Hoogheemraadschap. De gemeente denkt voor het stuk Edam - Oosthuizen aan een verandering van het wegprofiel: fietsstroken in rood asfalt, aangevuld met bebording en verlichting. Voor het gedeelte Beets - Oosthuizen adviseert de gemeente een kwaliteitsverbetering door middel van verbreding, rood asfalt en mogelijk een tweerichtingsfietspad. Verlichting is ook wenselijk, maar dit moet met milieuorganisaties en –richtlijnen verder vormgegeven worden.
Kosten	Geen noemenswaardige kosten

10

Aanpak voetgangersoversteekplaatsen	
Thema	Verkeersveiligheid voetganger
Omschrijving	Alle voetgangersoversteekplaatsen in de gemeente worden geëvalueerd volgens de geldende algemene richtlijnen van de gemeente (zie hoofdstuk 4). Deze richtlijnen zijn gebaseerd op advies van het CROW. Als voetgangersoversteekplaatsen niet voldoen aan de richtlijnen, worden ze overeenkomstig de richtlijnen aangepast. Een ideaalbeeld staat in onderstaande figuur weergegeven. Dit wordt nagestreefd, maar tegelijkertijd wordt er rekening gehouden met locatiespecifieke kenmerken: de gemeente levert zoveel mogelijk maatwerk. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de verlichting van de voetgangersoversteekplaatsen. Vooruitlopend op algehele reconstructie van voetgangersoversteekplaatsen volgens de richtlijnen van het CROW zullen we op korte termijn bepaalde zebra's eerst beter gaan verlichten op de wijze zoals als proef is uitgevoerd op de kruising Julianaweg / Edammerweg. 
Kosten	Circa € 45.000,- per oversteek, afhankelijk van de maatregel

11

Lobby kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) herinrichten voor meer veiligheid	
Thema	Verkeersveiligheid voetganger
Omschrijving	De gemeente gaat de herinrichting van het kruispunt Oosteinde - Raadhuisstraat opnieuw onder de aandacht brengen bij de provincie, die als wegbeheerder verantwoordelijk is voor een veilige oversteek van fietsers en voetgangers en een daarbij passende inrichting van het kruispunt. Het kruispunt vormt nu een barrière voor met name voetgangers, maar ook voor fietsers. Het is belangrijk dat de nieuwe inrichting met name gericht is op het verbeteren van de fiets- en voetgangersveiligheid. Hierbij gaat het om het oversteken van fietsers en voetgangers van de provinciale weg, maar ook om aansluiting van de nabijgelegen wegen zoals de Sluisweg.  <i>Foto huidige situatie kruispunt Oosteinde - Raadhuisstraat</i>
Kosten	Geen noemenswaardige kosten

12

Looproute Dijkgraaf de Ruiterlaan tussen Grote Ven en Julianaweg	
Thema	Verkeersveiligheid voetganger
Omschrijving	Langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan tussen Grote Ven en Julianaweg wordt een voetpad aangelegd van 1,5 meter breed.  <i>Foto: Ontbreken voetpad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan</i>  <i>Foto: Voorbeeld voetpad zoals ter hoogte van Edisonstraat</i>
Kosten	Circa € 65.500,-

13

Educatieprogramma's op scholen: dode hoek, fietslessen, gebruik mobiele telefoon	
Thema	Gedrag en handhaving
Omschrijving	Het uitvoeren van educatie- en gedragsprogramma's is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de gemeente. De verkeerseducatie op scholen wordt in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en partijen, zoals VVN en de School Begeleidingsdienst Zaanstreek Waterland gedaan. De eerste focus ligt dan op de basisscholen. De gemeente streeft ernaar om op 100% van de basisscholen verkeersouders te hebben, elke school met een recente verkeersmethode te laten werken en mee te doen aan het theoretisch en praktisch verkeersexamen. De gemeente zorgt voor educatieprogramma's op basis- en middelbare scholen en draagt hierbij onderwerpen aan bij de eerder genoemde partijen. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van de mobiele telefoon op de fiets en de gevaren die dit met zich meebrengt. 
Kosten	Geen kosten bovenop de bestaande capaciteit

14

Gedragscampagnes tegen asociaal en te hard rijden	
Thema	Gedrag en handhaving
Omschrijving	De uitvoering van gedragscampagnes is de verantwoordelijkheid van de gemeente Edam-Volendam. Op verzoek van de gemeente coördineert, faciliteert en ondersteunt de Vervoerregio de uitvoering van de campagnes. De gemeente Edam-Volendam wil aanhaken bij één of meerdere campagnes tegen asociaal en te hard rijden. Een voorbeeld is de campagne 'Rustig aan in de bebouwde kom' (https://vervoerregio.nl/artikel/20170310-rustig-aan-in-de-bebouwde-kom). 
Kosten	De kosten voor de gedragscampagnes worden gedragen door de Vervoerregio Amsterdam

15

Intensiveren handhaving door extra inzetten BOA's	
Thema	Gedrag en handhaving
Omschrijving	De handhaving van de aan het verkeersbeleid verbonden regelgeving is in handen van de gemeentelijke boa's en de politie. De slagkracht van de handhaving is onder meer afhankelijk van de capaciteit. Daarbij is de realiteit dat de Nationale politie de prioriteit legt bij haar wettige kerntaken handhaving van de openbare orde, de opsporing van strafbare feiten en noodhulp. Dat betekent dat de handhaving van verkeersbeleid goeddeels op het bord van de boa's ligt, zij hebben vooralsnog minder handhavingsbevoegdheden dan de politie. In het Uitvoeringsprogramma handhaving openbare ruimte wordt de inzet van boa's voor de verschillende aandachtsgebieden, waaronder verkeer, nader gespecificeerd. Hierin zal ook worden meegenomen de benodigde handhaving voor het in 2017 vastgestelde "Verkeersplan Oude Kom", waarin onder andere een lengte- en gewichtbeperking is opgenomen, en het nu voorliggende "Verkeersplan Edam-Volendam". 
Kosten	Reeds opgenomen in Uitvoeringsprogramma handhaving openbare ruimte.

16

Gedragscampagne door middel van smileys	
Thema	Gedrag en handhaving
Omschrijving	Het voortzetten van de gedragscampagne waarbij weggebruikers met smileys op de juiste snelheid worden gewezen.
Kosten	€ 24.000,-

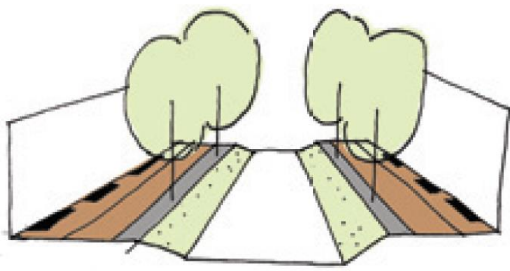
17

Snelheidsbeperkende maatregelen door visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen (Beets, Schardam, Warder, Oosthuizen, Hobrede, Kwadijk, Middellie)	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	Het voorstel is om bij groot onderhoud van de 30 km/h-gebieden de natuurlijke plekken te versmallen (bruggen) of een rood kruisingsvlak toe te passen (kruispunten). De overige wegvakken in de 30 km/h-gebieden worden ingericht met fietsstroken, eventueel in rood asfalt om de attentie van het autoverkeer te verhogen.  <i>Voorbeeld profiel met fietsstroken en rood kruisingsvlak in Middellie</i>
Kosten	Circa € 180.000,-

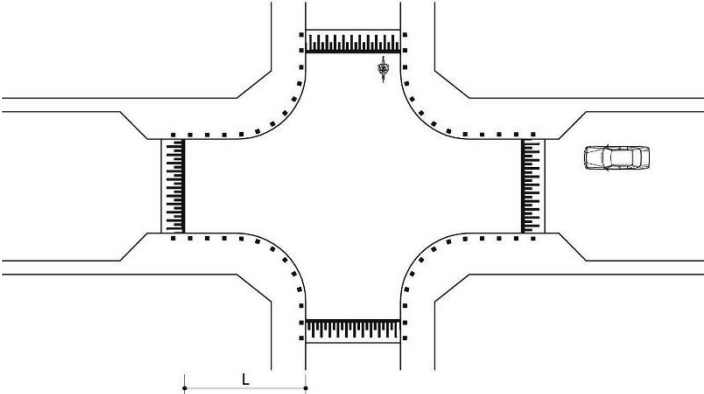
18

Lobby landbouwverkeer op de N244	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	De wegbeheerder van de N244 is de provincie. In het kader van de verbreding van de N244 komen er mogelijkheden om landbouwverkeer - bijvoorbeeld buiten spijstijden - toe te laten. Het gaat hierbij om het deel tussen de A7 en de N247. De gemeente gaat in gesprek met de provincie over de mogelijkheden om hier landbouwverkeer toe te laten.
Kosten	Geen noemenswaardige kosten

19

Eenrichtingsverkeer Havenstraten Edam	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	Om de veiligheid voor fietsers en voetgangers op de Achterhaven/Voorhaven en Nieuwehaven te vergroten, is het nodig om de snelheid van het autoverkeer te verminderen. In het HIOR is een voorstel gedaan om eenrichtingsverkeer toe te passen in de Havenstraten. Dit wordt dan gecombineerd met meer ruimte voor voetgangers. Op die manier kunnen de trottoirs voor de woningen vergroot worden, waardoor de veiligheid toeneemt. In overleg met bewoners wordt besloten hoe het eenrichtingsverkeer vorm gaat krijgen en of er dan nog extra verkeersremmende maatregelen benodigd zijn.  <i>Schets grachtprofiel Edam (HIOR)</i>
Kosten	Herinrichting uit onderhoudsbudget

20

Aanleggen plateau kruising Oorgat - Voorhaven	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	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 samenwerking met het HIOR wordt de exacte invulling bepaald.  <i>Voorbeeldschets verkeersplateau (ASVV 2012, paragraaf 11.3.2)</i>
Kosten	€ 45.000,-, exclusief BTW

21

Aanpak verkeerssituatie de Groote Molen/OBS de Koningsspil Oosthuizen	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	In de zomer van 2016 is de MFA in Oosthuizen opgeleverd. Het gebouw biedt onderdak aan OBS het Kraaiennest, kinderopvang Berend Botje, Cultureel centrum de Seevanck met daarin de toneelclub en andere gebruikers en daarbij een gymzaal die zowel door de school als door verenigingen gebruikt wordt. De verkeerssituatie rond de school functioneert nog niet zoals gewenst. Dit project behelst het aanpakken van twee onderdelen: 1. Combinatie Kiss & Ride en speelplein, die nu als onveilig wordt ervaren (zie schets voor de huidige situatie). De gemeente wil mogelijkheden onderzoeken om de Kiss & Ride op een andere plaats te maken. Hiervoor gaat zij allereerst in gesprek met de school. 2. De ontsluiting via de Seevancksweg – Kleine Werf. Dit kruispunt wordt als schoolzone vormgegeven met attentieverhogende maatregelen voor het autoverkeer. 
Kosten	Circa € 100.000,-

22

Inrijverbod vrachtverkeer Warderweg (tussen Oosteinde en Westerweg)	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	Het voorstel is om het vrachtverkeer en ander zwaar verkeer dat nu via het Oosteinde naar de Warderweg rijdt en weer terug, te dwingen gebruik te maken van de N247. Het kan hiertoe gebruik maken van de Westerweg. Ondersteuning kan plaatsvinden door het instellen van een inrijverbod voor deze categorie van het weggedeelte van de Warderweg tussen het Oosteinde en de Westerweg. Dit wordt ondersteund met een verkeersbord C07 op de kruising Warderweg – Oosteinde, in afstemming met het Hoogheemraadschap. Op de Westerweg moeten daartoe de aanwezige passeerplaatsen minimaal 20 meter lang gemaakt worden (nu gemiddeld 11-12 meter lang, 8 passeerplaatsen). Dit is de minimale lengte voor het passeren van een trekker-oplegger. 
Kosten	Totaal ongeveer € 12.500,-

23

Onderzoek overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra van Edam/Volendam	
Thema	Wegencategorisering auto
Omschrijving	De gemeente wil een overslagplaats faciliteren waar zwaar vrachtverkeer de lading kan overzetten naar kleinere elektrische wagens. Op die manier kan de druk op de oude centra verminderd worden. Vanuit de Vervoerregio als subsidieverlener is hiervoor interesse getoond. De gemeente wil dit plan verder gaan uitwerken. In eerste instantie is de bedoeling om een pilot te starten op een nader uit te werken locatie buiten de centra van Edam en/of Volendam.
Kosten	Geen extra kosten bovenop de bestaande capaciteit

24

Looproute naar centrum verbeteren vanaf parkeerterrein Marinapark via Zuideinde

Thema: Parkeren binnen Volendam

Omschrijving: De gemeente wil het parkeerterrein Marinapark aantrekkelijker maken voor bezoekers. De looproute van het Marinapark naar het centrum is daarvan een onderdeel. Samenhangend met het HIOR wordt hiervoor een aantrekkelijk profiel opgesteld, waarin voetgangers zich prettig kunnen voortbewegen.

Mogelijkheden daarvoor zijn: aanleggen van trottoirs, een inrichting met menging van vervoerswijzen uitgevoerd in klinkers, werken met kleuren, verlichting en bebording.



Zuideinde huidige situatie

Kosten: Uit onderhoudsbudget

25

Verduurzamen wagenpark gemeente

Thema: Duurzaamheid

Omschrijving: De rijksoverheid wil dat in 2025 minimaal 1 miljoen elektrische auto's in Nederland rondrijden (15 tot 20% van het wagenpark). De gemeente Edam-Volendam wil hieraan bijdragen en wil dat in 2025 minimaal 15-20% van de auto's die door de gemeente rijdt elektrisch is. De gemeente wil dit verder stimuleren door een deel van het gemeentelijke wagenpark te vervangen door zuinige, schone en stille auto's.

Kosten: Uit tractiebudget

26	Stimuleren elektrisch laden	
	Thema	Duurzaamheid
	Omschrijving	Elektrisch vervoer wordt gestimuleerd door onder andere het realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte. De gemeente staat positief tegenover deelauto's en deelfietsen en wil initiatieven stimuleren.
	Kosten	Geen noemenswaardige kosten

27	Evaluatie Parkeerbonds	
	Thema	Duurzaamheid
	Omschrijving	Het parkeerbonds maakt ruimtelijke ontwikkelingen in de historische centra. Hier is namelijk erg lastig om de geldende parkeernormen te handhaven. Dat zou ervoor zorgen dat ruimtelijke ontwikkelingen bijna onmogelijk worden omdat er geen ruimte is voor parkeerplaatsen. Door het parkeerbonds gaan ontwikkelende partijen een overeenkomst met de gemeente aan: zij kopen de parkeerplaatsen af, terwijl de gemeente zich verplicht om deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte te realiseren binnen een bepaalde termijn. Het parkeerbonds geeft alleen de mogelijkheid om autoparkeerplaatsen te realiseren. Binnen deze evaluatie wordt bekeken of deze werking nog steeds gewenst is of dat er andere mogelijkheden zijn om het parkeerbonds vorm te geven, oftewel of de gelden op een andere wijze gebruikt kunnen worden.
	Kosten	Geen noemenswaardige kosten

28	Opstellen gemeentelijk Mobiliteitsmanagementplan	
	Thema	Duurzaamheid
	Omschrijving	Mobiliteitsmanagement is een instrument dat ingezet kan worden in aanvulling op infrastructurele maatregelen om naast de bereikbaarheid de leefbaarheid te verbeteren. Bij mobiliteitsmanagement gaat het om het organiseren van slim reizen. Mobiliteitsmanagement wordt ingezet om mobilisten te verspreiden over vervoermiddelen. Een overstap van de auto naar een alternatief milieuvriendelijker vervoermiddel voor een gehele reis of een deel van een reis, kan een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid. Mobiliteitsmanagement is met name gericht op woon-werk- en recreatief verkeer. Het kan ingezet worden om structurele bereikbaarheidsproblemen op te lossen, maar ook het oplossen van tijdelijke knelpunten, zoals bij wegwerkzaamheden. Mobiliteitsmanagement heeft een plaats gekregen in het nationale en provinciale mobiliteitsbeleid. Edam-Volendam wil alternatieve vervoerswijzen zoals openbaar vervoer en fiets, carpoolen en thuiswerken stimuleren en zal voor de gemeentelijke organisatie een Mobiliteitsmanagementplan opstellen en bedrijven met meer dan 50 medewerkers stimuleren en ondersteunen hetzelfde te doen.
	Kosten	Nader te bepalen

29

Lobby verduurzaming busvervoer	
Thema	Duurzaamheid
Omschrijving	Een belangrijke ontwikkeling is de transitie van diesel naar elektrische bussen. De gemeente Edam-Volendam is in gesprek met de vervoerder en de Vervoerregio Amsterdam om ontwikkelingen op dit gebied mede mogelijk te maken voor de volgende concessie in 2021. Vanaf de zomer van 2018 zal buslijn 316 als eerste lijn elektrisch rijden. Hiervoor worden snelladers geïnstalleerd op het busstation Edam.
Kosten	Geen noemenswaardige kosten

6.4 Financiën en Planning

In onderstaande tabel is het overzicht te zien van alle nieuwe maatregelen die voortvloeien uit dit Verkeersplan, inclusief het jaar van uitvoering en de geraamde totale kosten. In bijlage 2 is het overzicht van de kosten per project per jaar te zien.

Project	Jaar uitvoering	Totale kosten
1. Lobby kwaliteitsverbetering fietsroute Hobrede – Oosthuizen.	doorlopend	€ -
2. Onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal – Slobbeland	2020	€ 10.000,-
3. Aanpak fietsknelpunten	2019-2023	€ 100.000,-
4. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Edam.	2018	€ 5.400,-
5. Aanpak weesfietsen bij busstation Edam.	2019-2023	€ 25.000,-
6. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Volendam.	2018	€ 5.400,-
7. Voorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen	2019	€ 250.000,-
8. Lobby voor verlichting parallelweg N247.	Doorlopend	€ -
9. Lobby voor fietsvoorzieningen tussen Edam en Beets.	Doorlopend	€ -
10. Aanpak voetgangersoversteekplaatsen.	2018-2022	€ 225.000,-
11. Lobby kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) herinrichten voor meer veiligheid.	Doorlopend	€ -
12. Looproute Dijkgraaf de Ruiterlaan tussen Grote Ven en Julianaweg	2021	€ 65.000,-
13. Lobby educatieprogramma's op scholen: dode hoek, fietslessen, gebruik mobiele telefoon.	Doorlopend	€ -
14. Lobby gedragscampagnes tegen asociaal en te hard rijden.	Doorlopend	€ -
15. Intensiveren handhaving door extra inzetten BOA's.	Doorlopend	€ -
16. Gedragscampagne door middel van smileys	2018-2023	€ 25.200,-
17. Snelheidsbeperkende maatregelen door visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen	2018-2023	€ 180.000,-

18.	Lobby landbouwverkeer op de N244.	Doorlopend	€ -
19.	Eenrichtingsverkeer grachten Edam	2019	€ 10.000,-
20.	Aanleggen plateau kruising Oorgat - Voorhaven.	2019	€ 45.000,-
21.	Aanpak verkeerssituatie MFA Oosthuizen.	2020	€ 100.000,-
22.	Inrijverbod vrachtverkeer Warderweg (tussen Oosteinde en Westerweg).	2018	€ 12.500,-
23.	Onderzoek overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra van Edam-Volendam	2020	€ 5.000,-
24.	Looproute naar centrum verbeteren vanaf parkeerterrein Marinapark via Zuideinde.	Doorlopend	€ -
25.	Verduurzamen wagenpark gemeente	Doorlopend	€ -
26.	Stimuleren elektrisch laden	Doorlopend	€ -
27.	Evaluatie Parkeerbonds	2018	€ 2.500,-
28.	Opstellen gemeentelijk Mobiliteitsmanagementplan	2018	€ 2.500,-
29.	Lobby verduurzaming busvervoer	Doorlopend	€ -
Totale kosten			€ 1.068.500,-



Gemeente
**EDAM
VOLENDAM**

Ondernemend en betrokken.

W. van der Knoopdreef 1
1132 KN Volendam
Telefoon: 0299-398398
Email: info@edam-volendam.nl

www.edam-volendam.nl

Bijlage 1: Groslijst maatregelen

Op de volgende pagina's is de groslijst aan maatregelen opgenomen die is opgehaald vanuit de ateliers, facebook, e-mail et cetera. Daarnaast is de beoordeling opgenomen die in drie categorieën is uitgevoerd.

- Algemene richtlijn: een richtlijn die in het Verkeersplan is meegenomen.
- Gemeentebreed project: maatregel die niet specifiek aan een plaats is te linken.
- Plaatsgebonden project: maatregel die over een bepaalde plek gaat.

Maatregelen in de bovenstaande drie categorieën zijn meegenomen in het Verkeersplan. Vaak zijn de voorgestelde maatregelen verwerkt in richtlijnen of projecten en indien mogelijk zijn ze gecombineerd.

Maatregelen zijn niet meegenomen:

- Als ze niet pasten bij eerder samen vastgestelde doelen.
- Als het vraagstukken waren die niet direct met verkeersbeleid te maken hadden, bijvoorbeeld onderhoud.
- Als het geen maatregel, maar een probleemstelling was en bleef.

Voorbeelden van maatregelen die niet zijn meegenomen: afsluiten van allerlei wegen voor vrachtverkeer die hier juist voor bestemd zijn of sommige parkeeroplossingen (realiseren overdekte garages in het centrum).

Thema	Subthema	aangedragen maatregel	algemene richtlijn	gemeentebreed (project)	plaatsgebonden project	Niet meegenomen in het vervolg
Wegencategorisering auto	30 km zones dorpskernen (en 15 km zone)	Wegindeling afstemmen en eenduidig. Kleur asfalt, belijning fietspaden langs weg van klinkers?	x			
	60 km zones	Remmende maatregels, géén drempels	x			
		opschonen bebording		x		
		Zuidpolderlaan: drempel ipv versmalling				x
		Veilige toegang bedrijven, woningen percelen Purmerend	x			
		Eeduidigheid in ... overall... Afremmen door belijning, kleur asfalt, type verharding etc.	x			
		Duidelijk 30 km, Zeevangsdijk bij bochten	x			
		Duurzaam veilig inrichten. Geen verhoogde trottoirs .. Verblijven belangrijker dan verplaatsen	x			
		weginrichting duurzaam veilig voor zowel voetgangers/fietsers/overig verkeer	x			
		N244 landbouwverkeer toestaan			x	
		Afsluiting landbouwverkeer automatisch door hekken				x
		Derde toegangsweg ook voor inwoners gemeente buiten grote kernne	x			
	30 km zones oude centra (en 15 km zones)	Asfalt wegen 50 km, overige 30 km	x			
		Duurzaam veilig inrichten. Verblijven is belangrijker dan verplaatsen . Zoals in Oosthuizen. Eenduidig	x			
		Borden vervuiling bij Foe inrijde Edammerweg. Borden niet zichtbaar voor vrachtverkeer		x		
		-snelheidsbeperkende maatregelen		x		
		In centra: auto te gast			x	
		Woonerf gehele oude kom			x	
		Dorpskern oude centrum autoluw/autovrij			x	
		-autoluw centrum, alleen voor bewoners			x	
		-Autovrij centrum			x	
		Alleen auto's voor bewoners centrum Edam			x	
		In centra: woonerven stapvoets rijden			x	
		Remmen snelheid Oorgat/Voorhaven kruising			x	
		30= in de haven Edam te hard			x	
		Noord en Zuideinde 15 km zone - auto te gast			x	
		Oude centra 15km zone auto			x	
		Autoluw maken centrum Edam			x	
		Zuideinde dicht voor bezoekers			x	
		1-Richting de haven, verbreden stoepen en omleggen weg met bloembakken			x	
		Oude centra 15km zone auto			x	
		Druppels Gerardusstraat bij graf				x
		Edammerweg versmalde rijbaan				x
		- Betere verkeerscirculatie				x
		-verbod op linksaf op Julianaweg				x
		-andere ontsluiting, efficiëntere route, veilig en langzaam				x
	30 km zones schoolzones --> 15 km	15 km bij scholen			x	
		In verlengde... een loopfietsbruggetje als verbinding van en naar Jozefschool . De huidige routes Slofterstr -->.. En dril --> ... niet veilig			x	
		Kruising bij MFA Kleine Werf/Seevancksweg			x	
	Vrachtverkeer	Vrachtverkeer weren uit haven Edam. En handhaven	x			
		Versmallingen bij wegen naar oude kom zodat vrachtverkeer niet kan				x
		Versmalling Edammerweg bij Caf Foe dat er geen autobussen en vrachtverkeer in gaan				x
		Vrachtroute Oosteinde eerder afbuigen naar Warderweg via Westerweg			x	
		Groot Wester Buiten (geen) zwaar landbouwverkeer				x
		Kruising voorhaven/oorgat aanpakken vanwege gevaarlijk situaties vrachtverkeer			x	
		Na derder ontsluitingsweg geen vrachtverkeer meer over Julianaweg				x
		8m' 7,5 ton, is nog steeds te zwaar voor over .. Toestroom BE-opleggen + laadklep	x			
		-logische laad/losplekken	x			
		-laad/lostijden	x			
		-Vrachtverkeer Julianaweg vanaf Zeddeweg verbieden				x
		-kleinere voertuigen centrum in		x		

		-centra alleen voor bewoners			x	
		-geen gekke ontheffingen (grote wagens die als uitzondering ineens wel naar binnen mogen)	x			
		- gemeente goed voorbeeld geven (bijvoorbeeld met kleinere vuilniswagens oid)		x		
		Verkeer komende vanaf hoge dijk kruising brug over de ringvaart-kerkeweg(oosthuizen). Hinder van verkeer vanaf de hogedijk Regels worden genegeerd.				x
		-elektrische voertuigen		x		
Parkeren Edam	Parkeerdruk oude centrum bewoners	geen betaald parkeren invoeren	x			
		Geen vergunningstelsel voor bewoners	x			
		Heel Edam binnen de vesting blauwe zone. Verdeelt in bewoners sector en winkelsector. Ik weet de straten. G.V.			x	
		Bij winkels 30 min parkeren beleid voor klanten. Vanaf 18 uur voor vergunning houders			x	
		Inwoners die parkeren kunnen op eigen erf geen ontheffing verlenen			x	
		Binnenstad (binnen vesting) uitsluitend voor bewoners met ontheffing			x	
		Vergunning i.p.v. ontheffing			x	
		fiets pp i.p.v. auto pp.			x	
		betere parkeerregulering (betaald parkeren, uitbreiding blauwe zone)			x	
		meer opladen elektrisch parkeren		x		
		Buiten Edam de volgende plekken: Lauke mien--> 150pp. E.V... 100 pp Kaasmarkt-weiland --> 200pp Boon--> 50 pp Kooiweg begin--> 30pp			x	
		Parkeergarage onder Baanderinvesting			x	
		Collectieve parkeerplaats buiten oude stadskern Edam			x	
		Parkeerterrein bij Boon beter benutten. Parkeergarage zoals in Purmerend			x	
		autogebruik ontmoedigen/verminderen		x		
		collectief vervoer voor doelgroepen in het centrum			x	
		Geen uitbreiding blauwe zone geeft alleen verplaatsing parkeerprobleem + ... gebruik				x
		Alle oud-Edammers een overdekte parkeerplaats aanbieden voor woonwerkverkeer				x
		Parkeren van ... niet toestaan				x
		Parkeren voor alle inwoners gemeente				x
		... auto's bij busstation Edam voor fietsenstalling. Niet toegestaan ...				x
		Alle bewoners centrum kunnen hier parkeren				x
		Een vergunningstelsel				x
		Goede alternatieven parkeerplaatsen: betaald en/of vergunning				x
		parkeren bij scholen, halen en brengen				x
	Omgaan met toeristisch parkeren	Tweede auto's en bezoekers "in principe" buitenpark.	x			
		toeristen buiten centrum laten parkeren			x	
		Meer bus pp aan de parallelweg			x	
		Betaald parkeren invoeren			x	
		Toeristen uit ... op een aangegeven parkeer.. Betaald!			x	
		P+R			x	
		Zie Volendam: centrum voor vergunninghouders --> ontheffing voor omliggenden dorpskernen (booschappen)			x	
		Auto's toeristen uit centrum weren			x	
		Zie parkeerdruk oude centrum bewoners (waarschijnlijk verwijzing naar mogelijke locaties)				x
Parkeren Volendam	Parkeerdruk oude centrum bewoners	Parkeernorm nieuwe woonwijk 1,7/woning	x			
		verwijzingen buiten centrum			x	
		parkeerverwijssysteem oude kern			x	
		Europaplein hele jaar parkeren auto's			x	
		Vergunning i.p.v. ontheffing			x	
		1 ontheffing per huishouden			x	
		Alleen vergunninghouders in de oude kom			x	
		Ruimte Voor fietsparkeren			x	
		Blauwe zone 30 min i.p.v. 1,5 uur			x	
		Betaald parkeren ...			x	

		betere parkeerregulering (betaald parkeren) niet-bewoners			x	
		Betaald parkeren oude kom: 1e uur vrij voor inwoners gemeente, direct omwonend vrij..., 1 ontheffing per huishouden			x	
		Parkeren onder Europaplein en/of AVI			x	
		Meer parkeerplaatsen ... OHZ			x	
		Zusterschoolstraat schuin parkeren om meer plaatsen te maken			x	
					x	
		Oude kom auto luw --> parkeerfaciliteiten onder de grond. Onderkelding bijv. zeestraat, europaplein, ..., haven.... . Buitendijksgebied slobbeland missie...				
		Meer parkeerplaatsen bij MFA			x	
					x	
		Voldoende parkeerfaciliteiten aan de ingang oude kernen dmv parkeer levels				
		Parkeerdek parallelweg alleen bewoners en werknemers omgeving			x	
		Geén parkeerdek parallelweg			x	
		bij voorkeur niet parkeren: alleen ondergronds voor bewoners			x	
		Autoluw/autovrij centrum (dorpskern)			x	
		alleen toegang voor bewoners en leveranciers			x	
		-vergunninghouders parkeren oude kern				x
		... parkeren bij winkels. Anders geen goede concurrentiepositie met andere 2 winkel kommen				x
		Oude centrum is ook populierelaan, meidoornlaan, eikenlaan, dekastraat				x
		Geen parkeerplaatsen in de zeestraat (wordt zoekverkeer)				x
		Parkeren bij de Plus ON2				x
		Oplossing/idee parkeerplaatsen Budehoff				x
		beter reguleren laden en lossen (ook tijden)	x			
		beter ontheffingsbeleid (ook laden en lossen)	x			
		autoluw/autovrij centrum door meer ondergronds parkeren in het centrum				x
	Omgaan met toeristisch parkeren	Alle parkeergarages 24/7 geopend	x			
		Parkeerverwijssysteem - al beginnend voordat je de gemeente binnen komt			x	
		Verwijssysteem begin v. Dam - na de 3e ontsluitingsweg			x	
		Borden in een opvallende kleur voor toeristen die continu herhaald worden. Duidelijk			x	
		Bebording voor toeristen vanuit parkeerplaatsen naar centrum			x	
		beter parkeerverwijssysteem			x	
		Zoekverkeer Oude Kom verminderen ook van ingezetenen			x	
		... toeristen verwijssysteem t.p.v. hotel, N247, LTS Edam. Vrij/Vol --> PW/MP. Niet via ... maar via dijkgraaf en ... en/of Jupiter			x	
		Dynamisch parkeer verwijssysteem			x	
		Toeristen naar (parkeergarages of) AVI of Marinapark			x	
		Toerit parkeerterrein marinapark logisch maken			x	
		Andere opgang marinapark			x	
					x	
		Wegbewijzering bus en toerist stopt bij marinapark. Geén invoering in centrum				
		Betaald parkeren			x	
		Betaald parkeren invoeren			x	
		Betaald parkeren voor toeristen óf een vignette			x	
		Parkeren voor bezoekers beperken			x	
		bezoek niet parkeren in de kommen			x	
		Ontmoedigen toeristen parkeren AVI. Probleem is nu al niet op te lossen zonder toerist			x	
					x	
		Ontheffing parkeren Edam/Volendam voor omliggende dorpskernen? Gratis verstrekken. Overigen parkeerders weren d.m.v. "vergunningshouders" (centrum)				
		Zuideinde voetgangersgebied			x	
		Meer parkeren Marinapark. Avi terrein verkleinen			x	
		betere uit- en instapplaatsen buiten centrum en veiliger			x	
		beter toeristisch parkeren betaald parkeren buiten het centrum			x	
		P+R bij komgrens			x	
		Treintje voor toeristen op en af door Volendam. Parkeren buiten centrum			x	
		Parkeren ook voor buitengebied boodschappende				x
		Geén bussen op Parallelweg. Parkeerplaats bestemmen voor bewoners, ondernemers en werknemers				x
		Rotonde margrietstr./FC Volendam				x

		Geen uitbreiding busparkeerplaatsen P.W.				x
		betere spreiding toeristen				x
Netwerk fiets	ontbrekende schakels/routes	Duidelijke aangegeven recreatieve fietsroutes in de hele gemeente		x		
		wegwijzers fietsers bij tunnel N244-Oosterweg		x		
		Bescherming oude kern				x
		Oversteek abcoudestraat richting fietspad A.Bleystraat stoplicht plaatsen			x	
		Aantrekkelijk maken fietspad parallelweg N247			x	
		Donate Steurhof éénrichtingsverkeer maken achter de Springplank. Hier fietsen enorm veel fietsers en door de geparkeerde auto's is het onoverzichtelijk en te smal				x
		Buiten centra: vrijwilligende fietspaden	x			
		Weginrichting - fietspaden duidelijk aangeven kleur/belijning	x			
		Huidige wegennet gevaarlijk voor fietsers te smal auto's ernaast				x
		Op de Hoep of op de hoek wordt je bedoet (???)				x
		Veilige fietsroute Hobrede-Oosthuizen (gescheiden van auto's)			x	
		Duidelijke aangegeven recreatieve fietsroutes in de hele gemeente	x			
	Fietsenstallingen	Parkeerfaciliteiten bij scholen vergroten	x			
		fietsgebruik stimuleren/meer stallingen	x			
		-fietsparkeerplaatsen maken in plaats van autoparkeerplaatsen	x			
		In de winkelstraten v. Edam in iedere straat --> ook in de bewonerssector			x	
		openbare fietsenstalling centrum Volendam (Havenhof)			x	
		Fietsenstalling mogelijkheden bij Edammerweg en Zeestraat			x	
		Fietsenparkeerplaats voor winkels Edammerweg			x	
		Beveiligde fietsen- + brommerstalling P+R N244 (Purmerend/Kwadijk)			x	
		Fietsenstalling langs busroute N247 tegen diefstal			x	
		-veilige stalling langs de provinciale weg			x	
		Parkeren en opladen elektrische fietsen			x	
		Parkeerplaats voor e-bikes in parkeergarage			x	
		-in centrum Volendam plaatsen voor de elektrische fiets (bv. dijk/centrum/horeca/Jozef			x	
		-strenger beleid weesfietsen	x			
		Een in twee parkeerplaatsen op of ... ten gunste van fietsenstalling				x
		2 auto's vervangen voor fietsen (zic Prinsenstr)				x
		Waar mogelijk straten in Oud-Edam gelijkvloers van fiets en ruimtevaart (?)				x
		-duidelijk aangegeven parkeerplaatsen voor motoren buiten het centrum				x
		-zoekverkeer verminderen				x
Verkeersveiligheid voetganger	Oversteekmogelijkheden	Zebrapaden in de weg verlicht en desnoods een bouwlamp die aangaat bij voetganger	x	x		
		Oversteekhekjes bij alle zebrapaden	x	x		
		De belangrijkste zebra's verlichten	x	x		
		-voetgangers moeten zichtbaar zijn voordat ze oversteken	x	x		
		Alle zebrapaden voorzien van witte LED verlichting	x	x		
		Lampen in zebrapaden voor strepen aan ...	x	x		
		Zebrapaden eerder aangeven voor autoverkeer	x	x		
		-verlichte zebrapaden	x	x		
		-zebrapaden beoordelen op geschiktheid qua plek	x	x		
		Zebrapad bij Badhuisweg bij zwembad veilige oversteek			x	
		Zebrapaden bij Heideweg doortrekken over fietspad ziekenhuis B... rotonde			x	
		-zebrapaden school broeckgouw			x	
		Op drukke punten Julianaweg caf. Foe. Stoplicht wat op drukke tijden actief is. (Reactie ander persoon: dit heeft een verkeersinfarct tot gevolg op bepaalde drukke tijdstippen)			x	
		Parkeerplek verwijderen bij Foe tbv overzicht op zebrapad			x	
		Normale oversteek vanuit Edammerpad richting Foe			x	
		Kruispunten Oosthuizen/N247 beter toegankelijk maken voetgangers			x	
		toevoegen voorzieningen voetganger Zuideinde, Noordeinde, Slobbelandweg, Conijnstraat (Niels Tuip)			x	
		Abcoudestraat oversteekpunt (postjes). DBC veel fietsers over trottoir. Hier graag een stoplicht voor veilig oversteek. Richting fietspad A. Bleyssr.			x	
		Trottoir op de Leendert Spaanderlaan net na de springplank is (op de brug) ongeveer 40 cm breed. Hier lopen honderden kinderen per dag overheen die dus op het fietsstraatje gaan lopen. Levensgevaarlijk. Een wandelwagen past ook niet.			x	
		Voor alle zebrapaden de 1e .. Vrijwaarden ivm zicht				x

		Zebrapaden Julianaweg-Spaanderlaan				x
		Paaltjes bij zebra				x
		Een ... van ... voor Haven.. Zeestraat oversteken is onveilig				x
		2 kanten parkeerlicht springplank				x
		Oude centrum Edam/Havens zie alle opmerkingen wegencatego.				x
		Over autoluw, snelheid maatregelen en éénrichtingsverkeer + bloembakken				x
		Verlengen trottoir naar Rustenstiellug (???) Seevondesweg (HHR)				x
		Rotonde meermin Edam voor iederen veiliger				x
	Toegankelijkheid trottoirs	Trottoirs Edammerweg alle stoepen ongelijk. Geen goed voetpad	x		x	
		Toegankelijkheid trottoir Oosthuizen slecht onderhouden .../... over het trottoir. Seevoeksweg. Met alle gevolge van dien.	x		x	
		-obstakels verwijderen	x			
		Geen kleine steentjes op trottoir	x			
		Doorlopende trottoirs voor mindervaliden	x			
		Betere "afstap" bij oversteekplaatsen tbv de mindervalide mens	x			
		Gelijkvloerse trottoirs alleen markering en werken met kleuren --> meer uitwijk mogelijkheden voor andere verkeersdeelnemers	x			
		In dorpen duidelijk in asfalt aangeven waar voetgangers moeten lopen. Wegindeling/belijning kleur asfalt etc	x			
		-alles gelijkvloers	x			
		Oude centra straten gelijkvloers met profilering	x			
		Trottoirs doortrekken (=meer drempels)	x			
		Trottoirs oude kom zoveel mogelijk verbreden	x			
		De voetganger is koning in het centrum dus grote trottoirs tkv de rijweg	x			
		Bredere trottoirs, oude Kom.	x			
		Trottoir vanaf padjes Noordeinde de Dijk op			x	
		Trottoir ... tpv N3: N7 verbreden, stoep aan noordkant versmallen			x	
Verkeersveiligheid fietser	Voorrang fiets	Voorrang fietsen rotondes volgens landelijke ...	x	x		
		Maak alle rotondes hetzelfde. Eenheid schept duidelijkheid	x	x		
		Rotondes aanpassen fietsers voorrang	x	x		
		Rotonde Oosthuizen N247 niet geschikt voor fietsers. Moet beter	x	x		
		Geén gele oranje verlichting. Wit LED	x			
		Verkeersspiegels	x			
		Kruising Warderweg/westerweg voorzien van spiegel			x	
		Oude kom doemein voetgangers en fietsers. Auto te gast	x			
		Voldoende ruimte scheppen bij kruispunten. Ivm zichtbaarheid van verkeer uit eg-straten	x			
			x			
		Maak uitritconstructies duidelijk en eenduidig. Doorlopende trottoirs, geen klinkers				
		Slechte verlichting bij oversteekplaatsen		x		
					x	
		Bootslot fietspad vrijliggend (Reactie ander: is te smal voor vrijliggend fietspad)				
		Mgr. Veermanlan weer verkeerd aangelegd. Fietspad i.p.v. strookje				x
		Slimme verlichting naast fietspad N247			x	
		Herinrichting kruising N247 Oosthuizen			x	
		Veilige fietsroute Hobrede-Oosthuizen (gescheiden van auto's)			x	
		Oversteek abcoudestraat richting fietspad A.Bleystraat stoplicht plaatsen			x	
		... voor fietser op de				x
		tpv RKAV fietsers worden van de fiets of gereden. Rotonde bij RKAV/...				x
		Rotonde meer min voor iedereen veiliger				x
	Combinatie zwaar verkeer en fiets	Weginrichting afstemmen op combinatie fiets/zwaar verkeer. Fietsstroken belijning etc.	x			
		-vrijliggende fietspaden dorpen buitengebied	x			
		-indeling van de weg aanpassen zoals suggestiestroken en klinkers	x			
		-Bouwverkeer uit de centra weren	x			
		Geen zwaar verkeer in oude kommen			x	
		Rood asfalt langs dijk Edam-Hoorn V'dam-Edam			x	
		Parkeerhavens die te dicht bij kruispunten liggen verwijderen om zicht te creëren (o.a. Leendert Spaander..)	x			
		-schoolverkeer (fiets) en vrachtverkeer uit elkaar	x			
					x	
		Route Hobrede - Oosthuizen gescheiden fiets/auto + zwaar verkeer				
		Fietspad langs N247 tussen Edam en Beets (i.p.v. ventweg)			x	

		Afremmen .. Overkeer niet via fietspaden maar op autoweg				x
		Echte vrijliggende fietspaden zonder geparkeerde auto's ernaast				x
		Bebossing bij rotonde laag houden. N247 is .. Is voor provincie/hoogheemraadschap				x
		Hoek wilgenrooslaan/... laan verkeer van links niet te zien				x
		Inrichten rode verkeerslafel waardoor verkeer verminderd men meer op let (???)				x
gedrag		-Weginrichting duurzaam veilig zodat minder hard gereden worden (bv fietspad Hoorn-Amsterdam)	x			
		Duidelijk maken wat snelheid is	x			
		Automobilisten beter bewust maken van het kijk vermogen van kinderen. Voorlichting		x		
		kinderen laten meedenken over verkeersbeleid gemeente/educatie		x		
		-educatie op scholen		x		
				x		
		Fiets lessenserie voor school kinderen om verkeerslessen te koppelen aan praktijk		x		
		Oud voor ouder mist voorlichting hoe kinderen verkeer zien ... school		x		
		30 km ... handhaven of cameratoezicht. Dorp Oosthuizen		x		
		Geen mobiele telefoon+ fiets handhaving		x		
		-meer handhaving		x		
		Handhaven ivm foutparkeerders		x		
		Verbeteren handhaving: parkeren en snelheid		x		
		Duidelijker aangeven en handhaven snelheid		x		
		-bewustwording en gedrag (agressiviteit) handhaving		x		
		Handhaving blijft sleutelwoord. Opvoeden van weggebruikers		x		
		Handhaving Oude Kom		x		
		bewustwording/handhaving		x		
		Mensen opvoeden minder auto's bij scholen		x		
		Handhaving foutparkeren op fietsroutes naar scholen		x		
		Alles valt en staat met handhaving		x		
		-meer handhaving op snelheid		x		
		Stuur BOA's de wijken in, in het bijzonder "het midden-gebied" om foutparkeerders te beboeten. Dan krijg je een flinke opbrengst.		x		
				x		
		Handhaving 30 km zones in dorpskern ook zwaar/ landbouw verkeer				
		-5 meter van kruisingen en zebra's niet parkeren				
		minder parkeren bussen Julianaweg			x	
		Bescherming in oude kernen				x
						x
		Remmende maatregelen tpv "kippe" "de Jozef". Edammerweg 15km+handhaving				
		Verkeersveiligheid Oosthuizen belabberd. Fiets ... door zwaar bouw/... verkeer met name Seevonksweg Oosthuizen			x	
		BOA's niet bevoegd. Handhaving op snelheid door politie				x
		BOA's niet bevoegd. Handhaving door politie				x
		Geen BOA's maar politie				x
		Geen BOA's maar politie				x
		-kinderen laten meedenken				x

Bijlage 2: Gedetailleerd meerjarenoverzicht kosten

Project	Totale kosten	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Netwerk en verkeersveiligheid fiets</i>							
1. Lobby kwaliteitsverbetering fietsroute Hobrede – Oosthuizen.	€ -						
2. Onderzoek aanleg fietsroute Noordeinde – Loswal – Slobbeland	€ 10.000			€ 10.000			
3. Aanpak fietsknelpunten	€ 100.000		€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000	€ 20.000
4. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Edam.	€ 5.400	€ 5.400					
5. Aanpak weesfietsen bij busstation Edam.	€ 25.000		€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000	€ 5.000
6. Nietjes voor fietsparkeren plaatsen in centrum Volendam.	€ 5.400	€ 5.400					
7. Voorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen	€ 250.000		€ 250.000				
8. Lobby voor verlichting parallelweg N247.	€ -						
9. Lobby voor fietsvoorzieningen tussen Edam en Beets.	€ -						
<i>Verkeersveiligheid voetganger</i>							
10. Aanpak voetgangersoversteekplaatsen.	€ 225.000	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000	€ 45.000	
11. Lobby kruispunt Oosthuizen - N247 (Oosteinde - Raadhuisstraat) herinrichten voor meer veiligheid.	€ -						
12. Looproute Dijkgraaf de Ruiterslaan tussen Grote Ven en Julianaweg	€ 65.000				€ 65.000		
<i>Gedrag en handhaving</i>							
13. Lobby educatieprogramma's op scholen: dode hoek, fietslessen, gebruik mobiele telefoon.	€ -						
14. Lobby gedragscampagnes tegen asociaal en te hard rijden.	€ -						
15. Intensiveren handhaving door extra inzetten BOA's .	€ -						
16. Gedragscampagne door middel van smileys	€ 25.200	€ 4.200	€ 4.200	€ 4.200	€ 4.200	€ 4.200	€ 4.200

Project	Totale kosten	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<i>Wegencategorisering</i>							
17. Snelheidsbeperkende maatregelen door visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen	€ 180.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000
(Beets, Schardam, Warder, Oosthuizen, Hobrede, Kwadijk en Middellie)							
18. Lobby landbouwverkeer op de N244.	€ -						
19. Eenrichtingsverkeer grachten Edam	€ 10.000		€ 10.000				
20. Aanleggen plateau kruising Oorgat - Voorhaven.	€ 45.000		€ 45.000				
21. Aanpak verkeerssituatie MFA Oosthuizen.	€ 100.000			€ 100.000			
22. Inrijverbod vrachtverkeer Warderweg (tussen Oosteinde en Westerweg).	€ 12.500	€ 12.500					
23. Onderzoek overslagplaats zwaar vrachtverkeer naar kleine elektrische wagens buiten de centra van Edam-Volendam	€ 5.000			€ 5.000			
24. Looproute naar centrum verbeteren vanaf parkeerterrein Marinapark via Zuideinde.	€ -						
<i>Duurzaamheid</i>							
25. Verduurzamen wagenpark gemeente	€ -						
26. Stimuleren elektrisch laden	€ -						
27. Evaluatie Parkeerbonds	€ 2.500	€ 2.500					
28. Opstellen gemeentelijk Mobiliteitsmanagementplan	€ 2.500	€ 2.500					
29. Lobby verduurzaming busvervoer	€ -						
Kosten Verkeersplan	€ 1.068.500	€ 107.500	€ 409.200	€ 219.200	€ 169.200	€ 104.200	€ 59.200