Bundel - Raadsplein Bespreekronde Ia van 24 september 2026

Agenda bijlagen
- 2026-09-24_Raadsplein Bespreekronde Ia_Besluitenlijst
- 2026-09-24_Raadsplein Bespreekronde Ia_Agenda

0 Besluitenlijst wegingstafel
- 2026-09-15_Wegingstafel tbv Raadsplein_Besluitenlijst

1 Opening

2 Spreekrecht burgers
- Red het Wapen van Middelie

3 Vaststelling agenda

4 Herinrichting Grote Ven
- Raadsvoorstel Grote Ven
- Raadsvoorstel Grote Ven
- Bijlage 1 Memo variantenstudie kruispunt Grote Ven
- Bijlage 2 Memo onderzoek verplaatsen of verwijderen bushaltes Grote Ven
- Bijlage 3 Overzicht participatie bewonersavonden 1 en 2
- Bijlage 4 Ontwerp Grote Ven augustus
- Grote Ven GEWIJZIGD voorstel iom bewoners uitbuiging fietspad
- Bijlage 5 Ingetrokken motie LK PVDA FVD verkeersveiligheid
- Bijlage 6 202410 Mobiliteitsplan Edam-Volendam definitief
- Raadsbesluit Grote Ven
- Raadsbesluit Grote Ven
- Vraag en antwoord wegingstafel 15 september 2026 - Herinrichting Grote Ven
- Raadsvoorstel herinrichting Grote Ven

5 Toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval.

Raadsvoorstel toegang milieustraten en stoppen met vis gerelateerd bedrijfsafval
Raadsvoorstel toegang milieustraten en stoppen met vis gerelateerd bedrijfsafval
Raadsbesluit toegang milieustraten en stoppen met vis gerelateerd bedrijfsafval
Raadsbesluit toegang milieustraten en stoppen met vis gerelateerd bedrijfsafval
Vraag en antwoord wegingstafel 15-9-2026 - Toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval
MOTIE LEV Integraal beleidskader bedrijfsafval
Motie PRO ZB inzake bedrijfsafval

6 Sluiting

7 De bespreekronde is afgelopen er is nu pauze. Klik voor het vervolg op de webcast van de raadsvergadering

Besluitenlijst Raadsplein Bespreekronde Ia

Datum	24-09-2026
Tijd	21:15 - 23:00
Locatie	Amvo Raadszaal Julianaweg 106 Volendam
Voorzitter	De heer J.E.B. Posthumus
Griffier	M.C.A. (Ingrid) Karregat-Eerdhuijzen

1 **Opening**

2 **Spreekrecht burgers**

Besluit:
De heer L. Ransijn namens de Dorpsraad Middelie maakt gebruik van het spreekrecht

3 **Vaststelling agenda**

Besluit:
De agenda ongewijzigd vast te stellen

4 **Herinrichting Grote Ven**

Besluit:
Toevoegen raadsagenda met stemverklaringen

5 **Toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval.**

Besluit:
Bespreken ivm ingediende moties.

6 **Sluiting**

Besluit:
De voorzitter sluit de vergadering om 23.25 uur

Agenda Raadsplein Bespreekronde Ia

Datum 24-09-2026
Tijd 21:15 - 23:00
Locatie Amvo Raadszaal Julianaweg 106 Volendam
Voorzitter De heer J.E.B. Posthumus
Griffier/Secretaris M.C.A. (Ingrid) Karregat-Eerdhuijzen (Griffier)

0	**Besluitenlijst wegingstafel**
1	**Opening**
2	**Spreekrecht burgers**
3	**Vaststelling agenda**
4	**Herinrichting Grote Ven**
5	**Toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval.**
6	**Sluiting**
7	**De bespreekronde is afgelopen er is nu pauze. Klik voor het vervolg op de webcast van de raadsvergadering**

Besluitenlijst Wegingstafel tbv Raadsplein

Datum	15-09-2026
Tijd	19:00 - 19:15
Locatie	Amvo Commissiekamer Julianaweg 106 Volendam
Voorzitter	De heer E.A.M. Karregat
Aanwezigen	D. (Dirk) Dijkshoorn (wethouder), S.J.M. (Saul) Jonk (BVNL), R. (Robin) Jonker (FvD), J.J. (Jaap) Schilder (LEV), J.W.A. (John) Schokker (CDA), C. (Kees) Sietsema (D66), J.J. (Jan Jaap) Surie (VVD), S. (Sean) Tol (PRO), J.H. (Jan) Veerman (ONS) en W.J.M. (Iwan) Visscher (VD80)
Afwezigen	T.J. (Theo) Kwakman (FvD)

Uiterste inleverdatum vragen fracties voor stukken op deze agenda d.d. 2 september 2026.

0 Besluitenlijst wegingstafel

1 Opening

Besluit:
Om 19.00 opent de voorzitter de vergadering in aanwezigheid van griffier M.C.A. Karregat-Eerdhuijzen.

2 Aangeleverde stukken Raadsplein

2.b Oprichting Stichting Knooppunt Coördinatie Rijk-Regio's (KCR2)

Besluit:
Direct op de stemagenda.

2.c Herinrichting Grote Ven

Besluit:
Bespreken in het raadsplein:
PRO, ZB en D66: 30 km zone, prioritering mbt grote projecten.

2.d Actualisering verordening uitvoering en handhaving omgevingsrecht

Besluit:
Direct op stemagenda.

2.e **Ontwerp Gemeenschappelijke Regeling Jeugdregio Zaanstreek-Waterland vanaf 2027**

Besluit:
Direct op stemagenda.

2.f **Toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval.**

Besluit:
Bespreken in het raadsplein:
CDA, PRO, ZB, D66: controle en handhaving. Wat is het effect van dit besluit, bezien in breder geheel.

2.g **Toestemming raad vaststelling 9de wijziging Gemeenschappelijke Regeling Omgevingsdienst IJmond**

Besluit:
Direct op stemagenda.

3 **Indeling Raadsplein**

Besluit:
19.30 raadsvergadering: installatie raadslid
19.45 - 20.45 besloten raadsvergadering
20.45 - 21.15 pauze
21.15 - 23.00 bespreekronde Ia
23.00 aanvang raadsvergadering

4 **Sluiting**

Besluit:
Om 19.15 sluit de voorzitter de vergadering.

WERKGROEP RED HET WAPEN VAN MIDDELIE · NAMENS DE DORPSRAAD MIDDELIE

Het Wapen van Middelie

Stand van zaken en onze vraag aan de gemeente

Voor de leden van de gemeenteraad, het college en de burgemeester van Edam-Volendam · september 2026

In het kort

Het Wapen van Middelie is de laatste plek in ons dorp waar iedereen elkaar vanzelf tegenkomt. Het pand staat te koop. Het dorp wil het samen verwerven en weer open laten gaan als café, restaurant en hotel, met ruimte voor de verenigingen. Het draagvlak is er, de aanpak staat in de steigers en we worden begeleid door ervaren partijen. **Onze vraag aan de gemeente: trek twee uur met ons uit om samen de scenario's door te lopen, en stel daarna ambtelijke capaciteit beschikbaar om mee te denken.** We vragen nu geen geld.

1. Waar het om gaat

Middelie heeft ruim zevenhonderd inwoners, drie lange linten door de Zeevangpolder, een kleine kern en één dorpscafé: het Wapen van Middelie aan de Brink. Het Wapen was jarenlang de plek waar het dorp samenkwam. Verenigingen komen er wekelijks of maandelijks bijeen, de toneelvereniging speelt er, en de kermis en feesten vinden er hun thuis. Het pand ligt op het kruispunt van het dorp, op loopafstand voor iedereen.

Na de verkoop in 2024 is het restaurant gesloten en werden alleen de hotelkamers nog uitgebaat. De ontmoetingsruimte ging dicht. De toneelvereniging kan er niet meer terecht en de kermis moest uitwijken naar een andere locatie. Inmiddels staat het pand opnieuw te koop.

Het pand heeft de bestemming Horeca, met één bedrijfswoning; regulier wonen is er niet toegestaan. Wij willen die horecabestemming en de ontmoetingsfunctie behouden. Niet uit nostalgie, maar omdat een dorp zonder plek om elkaar te treffen zijn samenhang verliest.

2. Wie wij zijn

De werkgroep bestaat uit negen inwoners van Middelie en werkt namens en samen met de dorpsraad. Onder ons zijn mensen met achtergronden in financiën en accountancy, bouw, communicatie, bestuur en de horeca. We worden ondersteund door:

- **Dorpswerk Noord-Holland**, dat vanaf het begin met ons meedenkt.
- **Katalys**, dat maatschappelijke initiatieven begeleidt bij rechtsvorm en financiering, en onze volgende stappen begeleidt.
- **De Universiteit van Amsterdam (Common Access)**, die het Wapen op 21 september als casus behandelde in een experttraining voor scenario-analyse.

3. Wat we tot nu toe hebben gedaan

Draagvlak gepeild	Een dorpsbrede enquête leverde 111 reacties op, op zo'n tweehonderdvijftig adressen. Veel inwoners gaven aan financieel te willen bijdragen als het dorp het pand verwerft.
Koers bepaald	Het Wapen blijft een horecabedrijf dat zakelijk wordt uitgebaat, met een duidelijke maatschappelijke functie voor het dorp.
Politiek en gemeente geïnformeerd	Een informatiedocument ging naar alle raadsleden en fracties. Er is een eerste, informele kennismaking op ambtelijk niveau geweest, en op 2 september een bijeenkomst van de dorpsraden met de gemeente.
Het dorp meegenomen	Berichten aan alle inwoners, de website wapen.middelie.nl en gesprekken met de verenigingen, onder meer tijdens de viering van 750 jaar Middelie.
Pand en cijfers onderzocht	Het pand is op 10 september bezichtigd. De verkoopdocumentatie is geanalyseerd: bouwkundige keuring, exploitatiecijfers en planologische situatie. Onze aanvullende vragen liggen bij de makelaar.
Deskundig advies ingewonnen	Katalys adviseerde over rechtsvorm, financiering en de verhouding tussen uitbater en verenigingen. Op 21 september werkten experts van dorpsorganisaties uit het hele land, een ministerie en de universiteit vier toekomstscenario's voor het Wapen uit.
Uitbaters in beeld	Er zijn ondernemers met binding met het dorp die belangstelling hebben om het Wapen uit te baten.
Bestuur in oprichting	Een groep inwoners staat klaar om het bestuur van de op te richten stichting te vormen.

4. Hoe we het voor ons zien

Het model dat we uitwerken, is beproefd in andere dorpen en wijken, zoals buurthuis De Eester in Amsterdam-Oost:

1. **Het dorp wordt eigenaar.** Een stichting met leefbaarheid in de doelstelling verwerft het pand. Inwoners en betrokkenen financieren dat mee, via certificaten of obligaties, aangevuld met fondsen en mogelijk een lening.
2. **Een ondernemer baat het uit.** Een uitbater huurt het pand tegen een zakelijke huur en draait café, restaurant en hotel voor eigen rekening.
3. **Afspraken borgen de dorpsfunctie.** In het huurcontract staan een vast aantal openingsdagen, ruimte voor de verenigingen en de kermis. Ook ligt vast wie voorgaat als belangen botsen.

Het UvA-traject heeft ons scherper laten kijken dan alleen naar het behoud van het café. Een plan als dit moet decennia meegaan. De experts werkten daarom ook scenario's uit met een sterkere sociale invulling, zoals woonruimte voor jongeren, en met een rol voor andere ontmoetingsplekken in het dorp, zoals de kerk en de ijsbaan. Die keuzes willen we niet alleen maken, maar samen met de gemeente verkennen. Het oordeel van de expertgroep was dat het initiatief een reële kans van slagen heeft.

5. Waar we nu staan

Onderdeel	Status	Stand van zaken
Draagvlak in het dorp	**Gereed**	Enquête afgerond, ruime bereidheid om bij te dragen. Het omzetten naar ondertekende toezeggingen start in oktober.
Visie en scenario's	**Gereed**	Vier scenario's uitgewerkt met de UvA; nu verwerken we de uitkomsten.
Rechtsvorm	**Loopt**	Gekozen richting: stichting als eigenaar, uitbater als huurder. De statuten worden met Katalys opgesteld en notarieel getoetst.
Bestuur	**Loopt**	Kandidaten in beeld; samenstelling en rooster van aftreden in voorbereiding.
Financiering	**Loopt**	Opzet voor certificaten of obligaties in uitwerking; fondsen en maatschappelijke leningen worden verkend.
Uitbater	**Loopt**	Geïnteresseerde ondernemers uit de omgeving; bezichtiging en businessplan volgen.
Pand en aankoop	**Loopt**	Bezichtigd en documentatie geanalyseerd; aanvullende vragen bij de makelaar. Taxatie wordt voorbereid.
Samenwerking met de gemeente	**Volgt**	Waardering voor de aandacht voor het Wapen in het coalitieakkoord. Een gezamenlijk overleg over de volgende stap is de logische vervolgstap.

6. Onze vraag aan de gemeente

We zijn blij met de brede steun voor de leefbaarheid van Middelie, zowel vanuit de coalitie als vanuit de oppositie. Het behoud van de functie van het Wapen staat in het coalitieakkoord. Daar zijn we dankbaar voor. Nu willen we graag samen de volgende stap zetten.

Ons concrete verzoek: twee uur tijd. Wij vragen om één gezamenlijke sessie van ongeveer twee uur, bij voorkeur eind oktober. Aan tafel zitten vertegenwoordigers van het college, de betrokken ambtenaren, raadsleden en de burgemeester, samen met de werkgroep. In die sessie lopen we de scenario's door, in dezelfde opzet als bij de universiteit, die heeft aangeboden de sessie te begeleiden. Wij zorgen voor de voorbereiding, de cijfers en de stukken.

Daarna: ambtelijke denkkracht en een gedeelde koers. Een initiatief als dit slaagt alleen als de gemeente meedenkt. Daarbij denken we aan:

- De ruimtelijke mogelijkheden van het pand en de bestemming op lange termijn;
- Vergunningen en de praktische randvoorwaarden voor de exploitatie;
- De rol die het Wapen kan spelen in de sociale basis van een kleine kern.

Dit zijn denkrichtingen, geen eisen. Welke vorm de samenwerking krijgt, verkennen we graag samen. Wij vragen op dit moment **geen financiële bijdrage**. Wel vragen we de bereidheid om ons te ontvangen als serieuze partner.

7. Planning

24 september	Inspreken tijdens de raadsvergadering
Oktober/november	Oprichting stichting voorbereiden; statuten en notariële toets; start ondertekende toezeggingen bij inwoners
Najaar 2026	Gezamenlijke scenariosessie met de gemeente (ons verzoek)
Daarna	Taxatie, businessplan met uitbater, financieringsronde en onderhandeling met de verkoper

Contact

Werkgroep Red het Wapen van Middelie, namens de dorpsraad Middelie

Website: wapen.middelie.nl · **E-mail:** wapen@middelie.nl

Wij gaan graag met u in gesprek, in het gemeentehuis of in Middelie.

Raadsvergadering

Zaaknummer Z26159751
Onderwerp: Herinrichting Grote Ven
Portefeuillehouder: Wethouder Schilder

Aan de raad.

Voorstel
1. Een investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar stellen voor de herinrichting van de Grote Ven en de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan met de volgende uitgangspunten:
a. Ontwerpvariant 4 als voorkeursvariant voor de herinrichting van de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan
b. Het verwijderen van het haltepaar Grote Ven voor de bussen
c. Een inrichting van de Grote Ven, waarbij de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen.

Kern van het voorstel, samenvatting
Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan is in het Mobiliteitsplan Edam-Volendam opgenomen in een lijst van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. De voorkeursvariant biedt hier een oplossing voor. Daarnaast wordt een aanpassing van de inrichting van een aangrenzend wegvak voorgesteld, omdat hier asfaltonderhoud nodig is én omdat niet wordt voldaan aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50).

Beleidsdoelstelling / Maatschappelijk effect
Het realiseren van een verbeterde verkeersveiligheidssituatie vanaf het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Bewoners als ook de gemeenteraad hebben meermaals aangegeven dat een aanpassing van de verkeerssituatie op het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan wenselijk is. In combinatie met asfaltonderhoud is binnen dit voorstel werk met werk gemaakt en is er een meekoppelkans meegenomen tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Hierdoor krijgen de fietsers een eigen eenzijdig fietspad conform de inrichtingseisen van een GOW50-weg.

Toelichting en argumenten
In het Mobiliteitsplan Edam-Volendam uit 2024 is een lijst opgenomen van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan staat in deze lijst. Er is dan ook besloten dit kruispunt opnieuw in te richten, zodat de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers wordt verbeterd. In 2023 is er vanuit het college ook een toezegging geweest om deze verkeerssituatie aan te pakken naar aanleiding van een motie.

Huidige situatie
De aansluiting Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterlaan is uitgevoerd als t-aansluiting. Kenmerkend voor de Dijkgraaf de Ruiterlaan is het vrijliggend fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Dit fietspad behoort tot het regionale fietsnetwerk. Dit fietspad wordt niet uitgebogen ter hoogte van de

aansluiting met de Grote Ven, waardoor afrijdend verkeer het fietspad kan blokkeren en verkeer in de richting van de Grote Ven niet onder een haakse hoek ten opzichte van het fietspad staat.

Fietsverkeer op de Grote Ven heeft een gedeelde voorziening in de vorm van fietsstroken. Deze fietsstroken zijn ter hoogte van de t-aansluiting voorzien van een doorgetrokken streep om fietsers een eigen ruimte te bieden. Desondanks rijden grote voertuigen stelselmatig over de fietsstrook, omdat deze ruimte nodig is om de bocht te kunnen halen. Daarnaast is het voor afslaand verkeer in veel gevallen onduidelijk of fietsers in de richting van de rotonde met de Harlingenlaan rijden en kan verwarring ontstaan over wie er in dat geval voorrang moet verlenen.

In 2024 is, vooruitlopend op structurele maatregelen, een aantal kleine verkeersmaatregelen uitgevoerd. Zo is blokmarkering aangebracht ter hoogte van het fietspad, zebramarkering om voetgangers met voorrang over te laten steken en is een middengeleider aangebracht.

Ongevallen cijfers
Uit de gegevens van ViaStat (data- en monitoringsplatform dat door wegbeheerders wordt gebruikt om de verkeersveiligheid te analyseren) blijkt dat sinds het jaar 2015 zes geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Vijf van de zes ongevallen waren zonder letsel. Opvallend is de hoge subjectieve verkeersonveiligheid die wordt ervaren door fietsers. Uit de gegevens van ViaStat blijkt echter dat geen geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden waar fietsers en/of voetgangers bij betrokken waren. Wel zijn bij drie van de zes ongevallen snorfietsers betrokken geweest, waarvan eenmalig een enkelzijdig ongeval. De ongevallen hebben op verschillende dagdelen plaatsgevonden, zowel bij daglicht als in het donker. Uit de ongevallendata blijkt dat er geen sprake is van een patroon. Wel is het aantal ongevallen hoger dan op andere kruispunten wat de noodzaak tot onderzoek benadrukt.

Variantenstudie aanpassing kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan
Voor de aanpassing van de kruising zijn verschillende varianten onderzocht en schetsmatig ingetekend om voor- en nadelen inzichtelijk te krijgen. De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Aanbrengen van een rotonde
2. Aanbrengen van fietspaden in beide richtingen op de Dijkgraaf de Ruiterlaan
3. Het eerder laten oversteken van fietsverkeer op de Grote Ven
4. Het maken van een voorziening tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad in de vorm een uitbuigende en vrijliggende fietspaden ter hoogte van de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterlaan.

Uiteindelijk is voor variant 4 gekozen. Deze wordt toegelicht in dit voorstel. De studie van alle varianten, met daarbij de afwegingen en conclusies, is als bijlage 1 bijgevoegd.

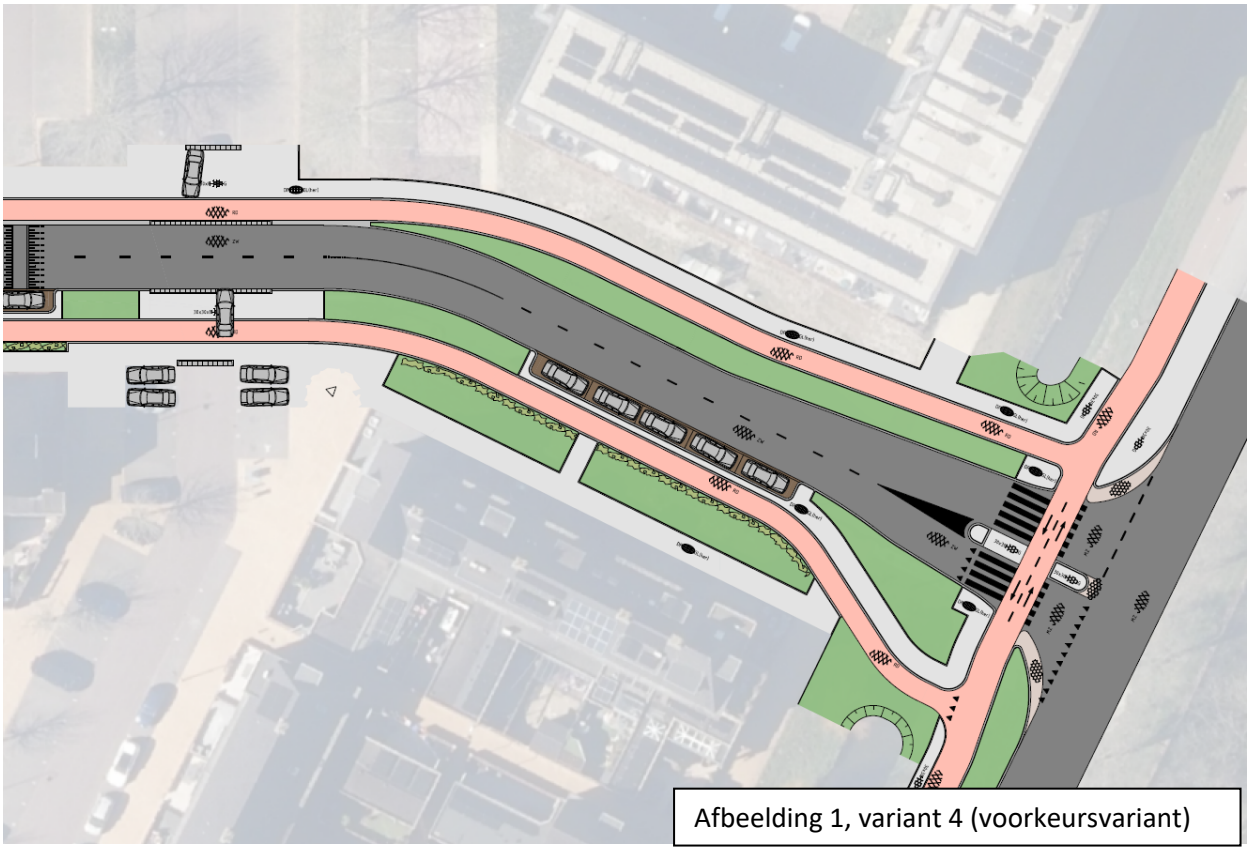
Gekozen variant: Verbinding fietsstrook en vrijliggend fietspad
Door een verbinding te maken in de vorm van uitbuigend fietspaden tussen de fietsstroken op de Grote Ven en het vrijliggende fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan kan fietsverkeer op een eigen voorziening rijden en kan worden voorkomen dat met name grote voertuigen op een gedeelde ruimte met fietsverkeer rijden.

Bewoners van het nabijgelegen huizenblok hebben gedurende het ontwerpproces een verzoek ingediend om een alternatief te beschouwen waarbij het fietspad verder van het huizenblok komt te liggen. De afstand tussen het fietspad en de percelen is circa 11 meter, waar er voorheen circa 17 meter tussen fietsstrook en de percelen zat. Het verplaatsen van het fietspad om die 11 meter te verlengen

houdt in dat ook de rijbaan verplaatst moet worden. Omdat geen sprake is van een verbeterde verkeerssituatie door het opschuiven van de rijbaan, dit mogelijk civieltechnische uitdagingen met zich meebrengt en mogelijk procedurele gevolgen kan hebben vanwege geluidnormen, is het verzoek van de bewoners niet opgenomen in het ontwerp.

Daarnaast wordt voorgesteld om het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ten minste tot vijf meter gezien van kant van de rijbaan uit te buigen en rammelstroken aan te brengen om voldoende ruimte te faciliteren voor grote voertuigen en autoverkeer om zo veel als mogelijk haaks ten opzichte van de fietsoversteek te laten uitkomen. Verder uitbuigen leidt tot een vermindering van zichtlijnen voor afslaand gemotoriseerd verkeer op het doorgaand fietsverkeer. Gelijk aan de bestaande situatie dient het uitgevoerd te worden met een steunpunt.

Deze gekozen variant heeft tot gevolg dat de bestaande duiker in de Grote Ven verlengd moet worden en de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of opgeheven moet worden. Bij beide participatieavonden met bewoners is de gekozen variant overwegend goed ontvangen.



Afbeelding 1, variant 4 (voorkeursvariant)

Haltepaar Grote Ven

De gekozen variant voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan heeft tot gevolg dat de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of verwijderd moet worden. Het onderzoek voor de mogelijke verplaatsing of verwijdering van de halte Grote Ven (richting Amsterdam), met daarbij de afwegingen en conclusie, is als bijlage 2 bijgevoegd.

In overleg met de Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) is besloten om het haltepaar in de Grote Ven te verwijderen om de volgende redenen:

- Het instappersaantal van circa 50 passagiers op de huidige bushalte op de Grote Ven zeer gering is en de bushaltes Brederodestraat en Mgr. C. Veermanlaan op respectievelijk 200 en 300 meter van de bushalte Grote Ven liggen en hiermee kunnen fungeren als vervangende halte voor de bestaande reizigers van bushalte Grote Ven.
- Het verplaatsen van de haltekom (richting Amsterdam) naar een nieuwe locatie tegenover de halte Grote Ven (richting Edam) kent geen nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens creëert dit een logisch haltepaar met tegenover elkaar liggende haltekommen. Echter vergt de aanleg van een nieuwe haltekom een hoge financiële investering, het heeft gevolgen voor drie bomen en de ruimtelijke impact is groot voor 50 passagiers per etmaal.
- Het verplaatsen van de halte (richting Amsterdam) zodat er gehalteerd kan worden op de rijbaan zorgt er weliswaar voor dat de bomen gehandhaafd kunnen blijven, maar zal zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.
- De Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) kunnen instemmen met het verwijderen van het haltepaar Grote Ven.

Herinrichting Grote Ven tot de rotonde Mgr. C. Veermaanlaan
Naast de aanpassing van het kruispunt is er ook de noodzaak voor asfaltonderhoud vanaf het kruispunt Grote Ven en Dijkgraaf de Ruiterlaan tot aan de bushalte Grote Ven ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Dit is een stuk van 212 meter. Dit is halverwege tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde van de Mgr. C. Veermanlaan. We zien hier de mogelijkheid om werk met werk te maken. Maar dan wel over de gehele afstand tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde Mgr. C. Veermanlaan.

Wegcategorisering
Met de komst van GOW30 zijn de landelijke richtlijnen voor GOW50-wegen aangescherpt. Zo wordt gesteld dat bij wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur geen menging tussen fiets- en autoverkeer wenselijk is en fietsers daarom op een eigen voorziening in de vorm van een fietspad moeten rijden. De gemeente Edam-Volendam kent veel wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur waar fietsers rijden op een fiets(suggestie)strook. Bij wijzigingen op deze wegen zal onderzocht moeten worden of er een mogelijkheid is om fietsers een eigen voorziening te geven. Wanneer dit niet het geval is zal de maximaal toegestane snelheid conform richtlijnen omlaag moeten naar 30 km/uur.

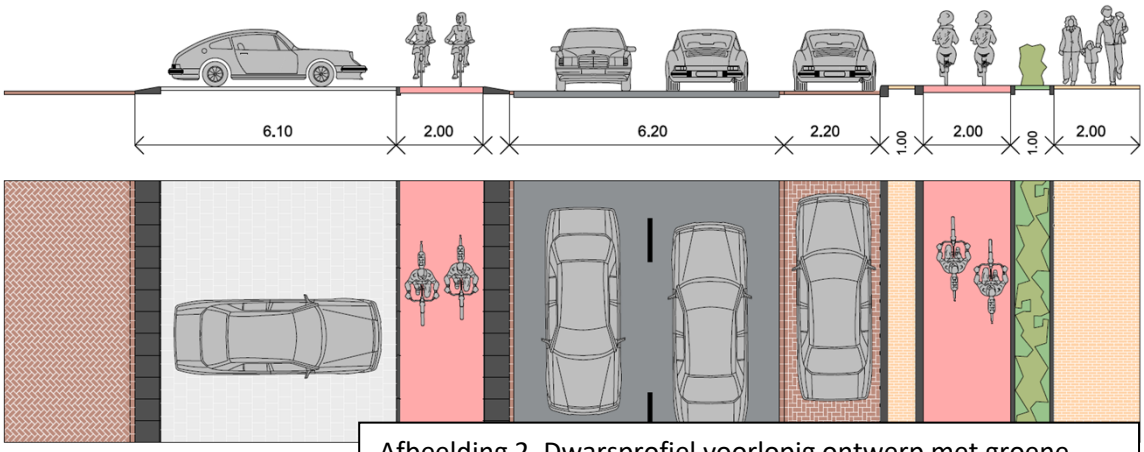
Binnen de bebouwde kom zijn twee wegtypen mogelijk. Een erftoegangsweg of een gebiedsontsluitingsweg. Bij een erftoegangsweg dient geen aanzienlijke verkeersfunctie aanwezig te zijn, dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingsweg waar juist een verkeersfunctie aanwezig dient te zijn. Het kan voorkomen dat een straat zowel een belangrijke verblijfsfunctie kent als een verkeersfunctie. In dat geval kan worden teruggevallen op een gebiedsontsluitende weg met maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur, de zogenaamde GOW30. De verkeerskundige insteek zal te allen tijde zijn om een veilige erftoegangsweg of veilige 50-weg te realiseren en pas over te stappen op een GOW30 als beide niet verkeersveilig in te passen zijn.

In het geval van de Grote Ven kan worden gesteld dat een sterke verkeersfunctie aanwezig is en slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie. Een erftoegangsweg valt hiermee af. Omdat het ontwerp

aantoont dat een gescheiden fietsvoorziening inpasbaar is en de weg slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie kent is uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg met maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Het verzoek van bewoners om de snelheid te verlagen kan daarom niet worden ingewilligd, tenzij sprake is van een onveilige situatie door de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Niettemin is het huidige ontwerp wel toekomstbestendig en kan opgewaardeerd worden naar 30km per uur (GOW30). In kwartaal 4 van 2026 wordt gestart met een totaaloverzicht van de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en wordt onderzocht welke wegen opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met wegontwerp, aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit is besproken met de Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener van het regionaal busverkeer). Uiteindelijk wordt de beslissing wel- of niet 30km per uur besproken op gemeentelijk netwerkniveau en in de gemeenteraad geagendeerd.

Positie fietsverkeer
Er is onvoldoende ruimte aanwezig om over de volledige lengte een vrijliggend fietspad aan te leggen, maar er is wel voldoende ruimte aanwezig om een aanliggend fietspad aan te leggen in beide richtingen. Daarbij is een rijbaanbreedte van 6,20 meter aangehouden en een tussenruimte van 0,50 meter tussen het fietspad en de rijbaan. In de ruimtelijke verkenning zijn fietspaden van 2,00 meter aangehouden. Het versmallen van de rijbaan is gelet op de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer niet mogelijk.



Afbeelding 2, Dwarsprofiel voorlopig ontwerp met groene barrière geprojecteerd op bestaande situatie.

Ter plaatse van bestaande parkeerplaatsen is ervoor gekozen om het fietspad achter de parkeerstrook te laten lopen. Dit houdt in dat auto's nimmer over het fietspad hoeven te rijden om van en naar de parkeerstrook te rijden. Door ook hier een bufferruimte toe te passen hebben fietsers geen last van openslaande portieren.

Na de eerste bewonersavond is de gemeente Edam-Volendam verzocht uit te zoeken of een fietspad in twee richtingen mogelijk is. En bij voorkeur aan de zijde van de tennisvereniging en het appartementencomplex, zodat voetgangers niet in conflict kunnen komen met (e-)fietsers. Verruwing van de maatschappij, gewenning van het verkeersluwe gedeelte aan de voorzijde van de woningen en toegenomen snelheid van fietsverkeer door de opkomst van elektrische trapondersteuning zorgen ervoor dat de geuite zorgen begrijpelijk zijn.

Het realiseren van een fietspad in twee richtingen aan de westzijde levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, met name voor kinderen, aan de voorzijde van de woningen. Daartegenover staan de negatieve gevolgen ten aanzien van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. Het CROW adviseert terughoudend te zijn met de toepassing van een fietspad in twee richtingen wanneer beperkt ruimte beschikbaar is. Daarbij zijn bestuurders van auto's niet gewend aan fietsverkeer in twee richtingen en zullen overstekende fietsers meer worden verspreid over de Grote Ven (zie Broekgouwstraat – Zuidpolderlaan als referentie). Daarnaast heeft de inpasbaarheid van een in twee richtingen bereden fietspad gevolgen voor de bestaande bomen en mogelijke gevolgen ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevel, in verband met een gewijzigde ligging van de rijbaan.

In het ontwerp wordt daarom de positie van de fiets gehandhaafd aan beide zijden van de rijbaan met een eigen fietspad. Om de leefbaarheid te vergroten en gevoelsmatig de afstand ten opzichte van gemotoriseerd verkeer te vergroten wordt een natuurlijk barrière gerealiseerd in de vorm van een groenstrook met haag. Daarnaast worden de parkeervakken verbreed naar 2,20 meter. Ook is de uitstapstrook tussen fietspad en parkeerplaats extra ruim opgezet. Zodat inparkeren en in- en uitstappen soepel zal gaan.



Afbeelding 3, Referentie groenvoorziening tussen fietspad en langsparkeerstrook

Voetgangersoversteekplaatsen
De bestaande inrichting van de Grote Ven voorziet op dit moment in twee solitaire oversteekpunten met zebramarkering en twee oversteekpunten nabij een kruispunt. Beide solitaire oversteekpunten liggen in de buurt van een bushalte en zijn niet voorzien van een zogenaamd steunpunt. Voetgangers moeten daarmee beide verkeersstromen bekijken bij het oversteken en hebben geen mogelijkheid tot uitrusten tussen de twee verkeersstromen.

Volgens CROW-publicatie 337 (Richtlijn toegankelijkheid) dient een oversteeklengte maximaal zeven meter te zijn. In het geval van de Grote Ven wordt deze afstand overschreden en is een steunpunt nodig. Om een steunpunt in te passen is een uitbuiging van de rijbaan nodig. Bij het verdwijnen van de haltekommen, is het nodig om opnieuw te kijken naar de locaties van deze oversteekpunten.

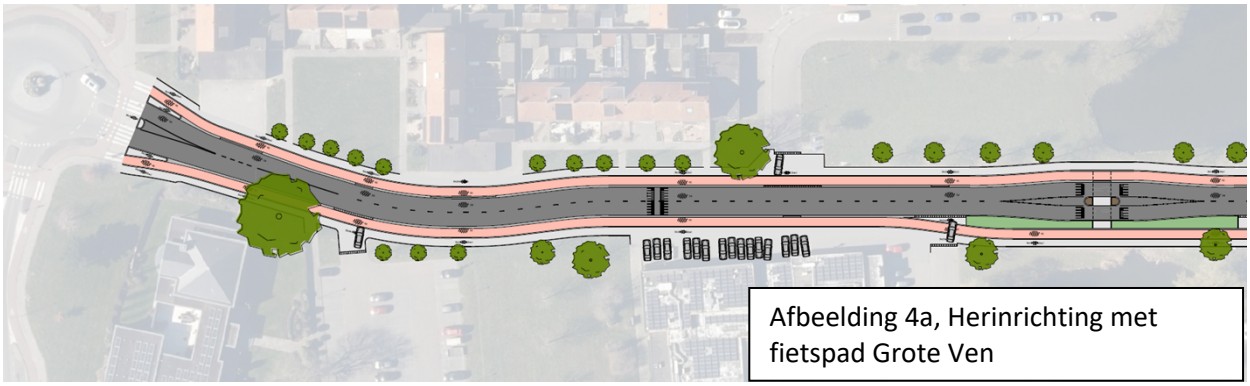
Bij de bewonersavond is een optie getoond waarbij de huidige oversteekpunten worden samengevoegd tot één logisch oversteekpunt ter hoogte van Grote Ven 13. Vanwege het noodzakelijke steunpunt en de uitbuiging van de rijbaan, gaat dit ten koste van minimaal 7 langsparkeerplaatsen. In de aftakking ter hoogte van Grote Ven 7 kunnen deze parkeervakken gecompenseerd worden. De bewonersavond wees uit dat aanwonenden van Grote Ven 7 tot en met 16 geen voetgangersoversteekplaats willen op deze locatie. Een belangrijke factor is hierbij de loopafstand naar de nieuwe parkeervakken die ter compensatie worden gerealiseerd op 50 meter afstand.

Uiteindelijk is er binnen het ontwerp gekozen om de huidige oversteekvoorziening tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7 te behouden met kanalisatiestrepen en een steunpunt. Met het verdwijnen van de bushalte zijn er naar verwachting te weinig voetgangers om een zebrapad te verantwoorden op deze locatie. De andere oversteekvoorziening met zebrapad ter hoogte van Grote Ven 17 komt niet terug in het ontwerp, omdat het steunpunt ruimtelijk gezien niet realiseerbaar is zonder het behoud van alle parkeervoorzieningen.

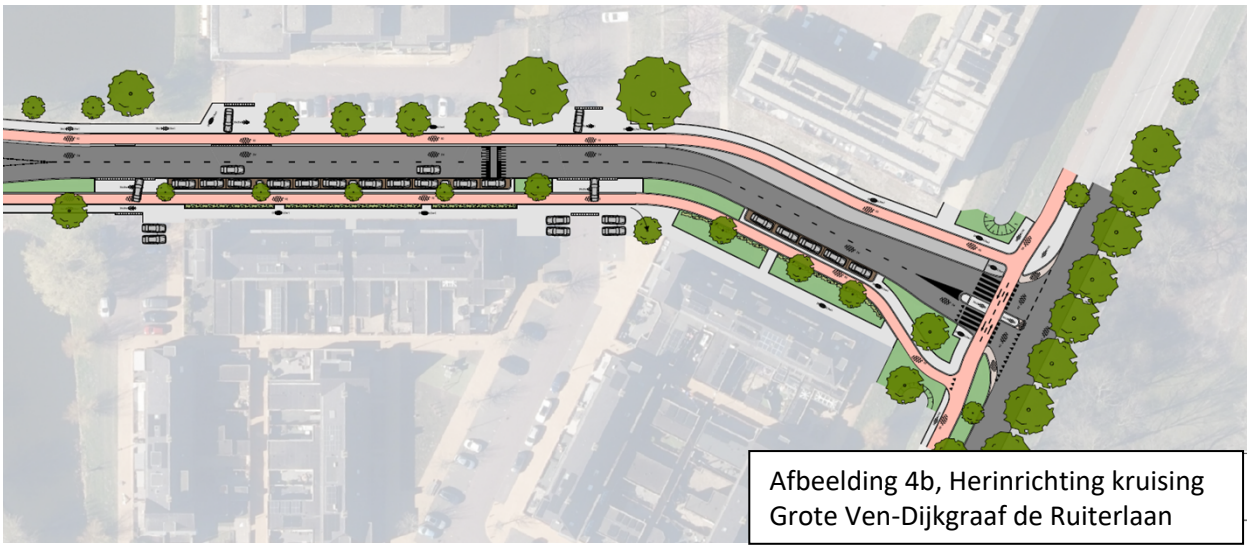
Parkeren
Aan de Grote Ven zijn er op dit moment 17 langsparkeerplaatsen. Binnen de wijk Ooster Ven bevinden zich 80 parkeervakken. Aan de Grote Ven wordt 1 langsparkeerplaats verwijderd om het zicht vanaf de uitritconstructie te verbeteren. Een verwijdering van deze langsparkeerplaats leidt niet tot een onwenselijke verhoging van de parkeerdruk boven de 85% aan deze zijde van de Grote Ven.

Bomen en groen
Het huidige ontwerp heeft als uitgangspunt het behoud van zoveel mogelijk bomen. Een definitief onderzoek moet nog uitwijzen of dat realiseerbaar is. Op de plaats van de haltekommen komt meer ruimte vrij voor groen. Ook wordt er meer groen gerealiseerd als afscheiding tussen het aanliggende fietspad en de woningen.

Overzicht herinrichting
Hieronder wordt het totaaloverzicht van de herinrichting van de Grote Ven weergegeven (zie ook bijlage 4).



Afbeelding 4a, Herinrichting met fietspad Grote Ven



Afbeelding 4b, Herinrichting kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan

Kanttekeningen en alternatieven

Planning en uitvoering

De tijdsperiode die nodig is om het totale project te realiseren zijn nog niet helder. Gezien onder andere de werkzaamheden aan de Julianaweg en het grote belang van de Dijkgraaf de Ruiterlaan, is een exacte uitvoeringsperiode nog niet vast te stellen.

Technische kanttekening

Het huidige ontwerp kan ter hoogte van het kruispunt Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterlaan nog wijzigen wat betreft de verbreding van de duiker. In verband met een aanwezig riool, wordt hierbij gezocht naar een oplossing die geen negatief effect heeft op een eerder verplaatst riool. Dit kan ook nog beperkte financiële consequenties hebben. Tevens is er nog een onderzoek nodig of alle bomen behouden kunnen blijven.

Feedback bewonersavonden

Samenvattend is het ontwerp ten aanzien van de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterlaan overwegend positief beoordeeld. Over het realiseren van een fietspad aan beide zijden van de weg is verdeeld gereageerd. Dit komt met name door het omwisselen van de parkeerstrook met de fietsvoorziening. In de toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan. Net als de reden waarom de snelheid niet naar 30km per uur wordt verlaagd én een volledige uitbuiging van de rijbaan niet de voorkeur heeft. Niettemin zijn dit wel keuzes die voor maatschappelijke reacties kunnen zorgen.

Financiële middelen en effecten begroting

Voor de voorkeursvariant is een SSK-raming opgesteld. Deze raming is gebaseerd op de Standaard Systematiek voor Kostenramingen van CROW en geeft in deze fase van het ontwerp een betrouwbaar beeld van de totale projectkosten. In de raming is een onzekerheidsreserve opgenomen om mogelijke prijs- en uitvoeringsrisico's op te vangen.

De totale investeringskosten, inclusief de voorbereidingskosten, worden geraamd op € 1.700.000 exclusief btw. In het kader van efficiënt werken kan hiervan al een bedrag van € 450.000 beschikbaar worden gesteld vanuit de jaarschijf wegen. Dit betreft reeds beschikbaar gesteld krediet. Daardoor hoeft de gemeente in het slechtste geval € 1.250.000 extra beschikbaar te stellen.

De voorbereidingskosten maken onderdeel uit van het totale krediet en bestaan uit:

- Kosten Pro Infra, civieltechnisch adviesbureau: € 34.485
- Kosten voor VO en DO: € 30.000
- Kosten voor verkeerskundige ondersteuning: € 23.000
- Kosten voor projectleiding en toezicht: € 90.000

Voor het project wordt naar verwachting een bijdrage ontvangen van de Vervoerregio Amsterdam van € 720.000 tot € 880.000. Deze bijdrage hangt samen met het belang van een veilige en toekomstbestendige fietsvoorziening op een onderdeel van het regionaal doorfietsnetwerk. Daarnaast wordt op 23 september 2026 een aanvullende rijksbijdrage voor verkeersveiligheid aangevraagd. Hiervoor kan maximaal € 200.000 worden aangevraagd. De aanvraag wordt samen met de Vervoerregio Amsterdam voorbereid.

Dit leidt tot de volgende financiële scenario's:

Scenario	**Gemeentelijke bijdrage**	**Jaarlijkse kapitaallast (afschrijving over 20 jaar)**
Geen externe bijdrage	€ 1.250.000	€ 62.500
Alleen Vervoerregio (€ 720.000)	€ 530.000	€ 26.500
Alleen Vervoerregio (€ 880.000)	€ 370.000	€ 18.500
Vervoerregio (LAAG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 424.550	€ 21.228
Vervoerregio (HOOG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 285.561	€ 14.278

Hieruit blijkt dat de jaarlijkse kapitaallast sterk kan variëren, afhankelijk van de bijdrage van derden: van € 62.500 in het minst gunstige geval tot € 14.278 in het meest gunstige geval. Deze kapitaallast zorgt vanaf 2030 wel voor een structurele verlaging van het begrotingssaldo.

Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Wanneer op een later moment bekend is welk bedrag aan subsidie wij in totaal zullen ontvangen, zal in het eerstvolgende P&C document het krediet worden bijgesteld.

Uitvoering of vervolgproces

Voor de herinrichting moeten een drietal verkeersbesluiten genomen worden door het college. Deze worden 4 weken voor de raadsbehandeling genomen. Direct betrokkenen worden geïnformeerd over de te nemen verkeersbesluiten. Bij een verkeersbesluit is er een bezwaarperiode van 6 weken. De mogelijke bezwaren worden in behandeling genomen.

Verkeersbesluiten zijn nodig voor:

- Het verwijderen van de bushaltes (en dus het haltepaar Grote Ven).
- Het verwijderen van 1 voetgangersoversteekplaats en het aanpassen van 1 voetgangersoversteekplaats.
- Het toevoegen van een fietspad.

Vervolgens wordt toegewerkt naar realisatie, rekening houdend met andere projecten in de gemeente.

Participatie en communicatie
Na de raadsvergadering wordt er een definitief ontwerp opgesteld. Dit ontwerp zal online gepubliceerd worden op de projectenpagina van de gemeente Edam-Volendam.

Rapportage en evaluatie
Hier worden de reguliere rapportages voor gebruikt.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten
Zie de bijlagen in de vorm van het Mobiliteitsplan uit 2024 en de relevante motie uit 2023.

Bijlagen
Bijlage 1: Memo varianten kruispunt Grote Ven
Bijlage 2: Memo onderzoek verplaatsen of verwijderen bushaltes Grote Ven
Bijlage 3: Overzicht participatie en communicatie van bewonersavond 1 en 2
Bijlage 4: Ontwerp Grote Ven
Bijlage 5: Ingetrokken motie verkeersveiligheid 09-11-2023
Bijlage 6: Mobiliteitsplan Edam-Volendam

Edam-Volendam, d.d.

Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
N.A. Hellingman-Kuiper	R.J. Beukers.

Dit voorstel is elektronisch ondertekend. Dit is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

Raadsvergadering

Zaaknummer Z26159751
Onderwerp: Herinrichting Grote Ven
Portefeuillehouder: Wethouder Schilder

Aan de raad.

Voorstel
1. Een investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar stellen voor de herinrichting van de Grote Ven en de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan met de volgende uitgangspunten:
a. Ontwerpvariant 4 als voorkeursvariant voor de herinrichting van de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan
b. Het verwijderen van het haltepaar Grote Ven voor de bussen
c. Een inrichting van de Grote Ven, waarbij de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen.

Kern van het voorstel, samenvatting
Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan is in het Mobiliteitsplan Edam-Volendam opgenomen in een lijst van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. De voorkeursvariant biedt hier een oplossing voor. Daarnaast wordt een aanpassing van de inrichting van een aangrenzend wegvak voorgesteld, omdat hier asfaltonderhoud nodig is én omdat niet wordt voldaan aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50).

Beleidsdoelstelling / Maatschappelijk effect
Het realiseren van een verbeterde verkeersveiligheidssituatie vanaf het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Bewoners als ook de gemeenteraad hebben meermaals aangegeven dat een aanpassing van de verkeerssituatie op het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan wenselijk is. In combinatie met asfaltonderhoud is binnen dit voorstel werk met werk gemaakt en is er een meekoppelkans meegenomen tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Hierdoor krijgen de fietsers een eigen eenzijdig fietspad conform de inrichtingseisen van een GOW50-weg.

Toelichting en argumenten
In het Mobiliteitsplan Edam-Volendam uit 2024 is een lijst opgenomen van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan staat in deze lijst. Er is dan ook besloten dit kruispunt opnieuw in te richten, zodat de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers wordt verbeterd. In 2023 is er vanuit het college ook een toezegging geweest om deze verkeerssituatie aan te pakken naar aanleiding van een motie.

Huidige situatie
De aansluiting Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterlaan is uitgevoerd als t-aansluiting. Kenmerkend voor de Dijkgraaf de Ruiterlaan is het vrijliggend fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Dit fietspad behoort tot het regionale fietsnetwerk. Dit fietspad wordt niet uitgebogen ter hoogte van de

aansluiting met de Grote Ven, waardoor afrijdend verkeer het fietspad kan blokkeren en verkeer in de richting van de Grote Ven niet onder een haakse hoek ten opzichte van het fietspad staat.

Fietsverkeer op de Grote Ven heeft een gedeelde voorziening in de vorm van fietsstroken. Deze fietsstroken zijn ter hoogte van de t-aansluiting voorzien van een doorgetrokken streep om fietsers een eigen ruimte te bieden. Desondanks rijden grote voertuigen stelselmatig over de fietsstrook, omdat deze ruimte nodig is om de bocht te kunnen halen. Daarnaast is het voor afslaand verkeer in veel gevallen onduidelijk of fietsers in de richting van de rotonde met de Harlingenlaan rijden en kan verwarring ontstaan over wie er in dat geval voorrang moet verlenen.

In 2024 is, vooruitlopend op structurele maatregelen, een aantal kleine verkeersmaatregelen uitgevoerd. Zo is blokmarkering aangebracht ter hoogte van het fietspad, zebramarkering om voetgangers met voorrang over te laten steken en is een middengeleider aangebracht.

Ongevallen cijfers
Uit de gegevens van ViaStat (data- en monitoringsplatform dat door wegbeheerders wordt gebruikt om de verkeersveiligheid te analyseren) blijkt dat sinds het jaar 2015 zes geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Vijf van de zes ongevallen waren zonder letsel. Opvallend is de hoge subjectieve verkeersonveiligheid die wordt ervaren door fietsers. Uit de gegevens van ViaStat blijkt echter dat geen geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden waar fietsers en/of voetgangers bij betrokken waren. Wel zijn bij drie van de zes ongevallen snorfietsers betrokken geweest, waarvan eenmalig een enkelzijdig ongeval. De ongevallen hebben op verschillende dagdelen plaatsgevonden, zowel bij daglicht als in het donker. Uit de ongevallendata blijkt dat er geen sprake is van een patroon. Wel is het aantal ongevallen hoger dan op andere kruispunten wat de noodzaak tot onderzoek benadrukt.

Variantenstudie aanpassing kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan
Voor de aanpassing van de kruising zijn verschillende varianten onderzocht en schetsmatig ingetekend om voor- en nadelen inzichtelijk te krijgen. De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Aanbrengen van een rotonde
2. Aanbrengen van fietspaden in beide richtingen op de Dijkgraaf de Ruiterlaan
3. Het eerder laten oversteken van fietsverkeer op de Grote Ven
4. Het maken van een voorziening tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad in de vorm een uitbuigende en vrijliggende fietspaden ter hoogte van de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterlaan.

Uiteindelijk is voor variant 4 gekozen. Deze wordt toegelicht in dit voorstel. De studie van alle varianten, met daarbij de afwegingen en conclusies, is als bijlage 1 bijgevoegd.

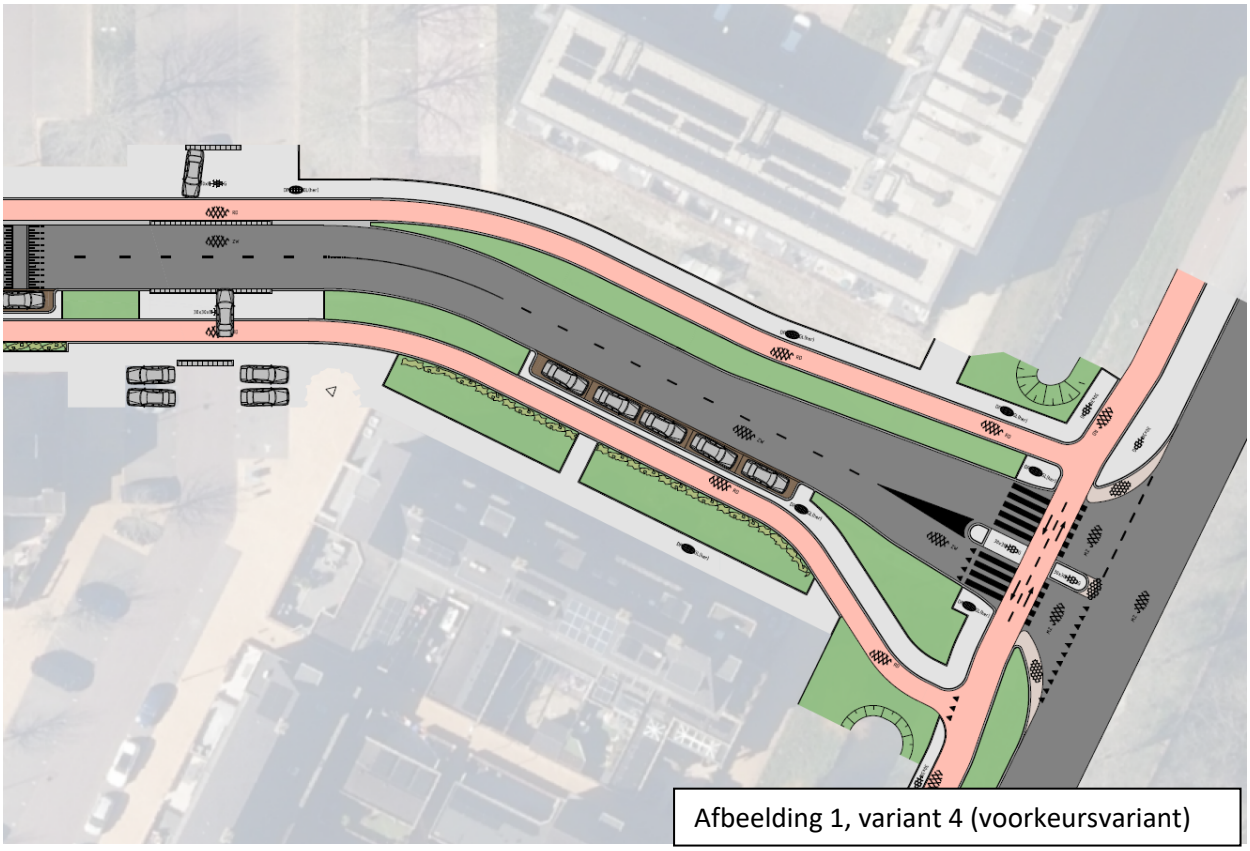
Gekozen variant: Verbinding fietsstrook en vrijliggend fietspad
Door een verbinding te maken in de vorm van uitbuigend fietspaden tussen de fietsstroken op de Grote Ven en het vrijliggende fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan kan fietsverkeer op een eigen voorziening rijden en kan worden voorkomen dat met name grote voertuigen op een gedeelde ruimte met fietsverkeer rijden.

Bewoners van het nabijgelegen huizenblok hebben gedurende het ontwerpproces een verzoek ingediend om een alternatief te beschouwen waarbij het fietspad verder van het huizenblok komt te liggen. De afstand tussen het fietspad en de percelen is circa 11 meter, waar er voorheen circa 17 meter tussen fietsstrook en de percelen zat. Het verplaatsen van het fietspad om die 11 meter te verlengen

houdt in dat ook de rijbaan verplaatst moet worden. Omdat geen sprake is van een verbeterde verkeerssituatie door het opschuiven van de rijbaan, dit mogelijk civieltechnische uitdagingen met zich meebrengt en mogelijk procedurele gevolgen kan hebben vanwege geluidnormen, is het verzoek van de bewoners niet opgenomen in het ontwerp.

Daarnaast wordt voorgesteld om het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ten minste tot vijf meter gezien van kant van de rijbaan uit te buigen en rammelstroken aan te brengen om voldoende ruimte te faciliteren voor grote voertuigen en autoverkeer om zo veel als mogelijk haaks ten opzichte van de fietsoversteek te laten uitkomen. Verder uitbuigen leidt tot een vermindering van zichtlijnen voor afslaand gemotoriseerd verkeer op het doorgaand fietsverkeer. Gelijk aan de bestaande situatie dient het uitgevoerd te worden met een steunpunt.

Deze gekozen variant heeft tot gevolg dat de bestaande duiker in de Grote Ven verlengd moet worden en de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of opgeheven moet worden. Bij beide participatieavonden met bewoners is de gekozen variant overwegend goed ontvangen.



Afbeelding 1, variant 4 (voorkeursvariant)

Haltepaar Grote Ven

De gekozen variant voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan heeft tot gevolg dat de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of verwijderd moet worden. Het onderzoek voor de mogelijke verplaatsing of verwijdering van de halte Grote Ven (richting Amsterdam), met daarbij de afwegingen en conclusie, is als bijlage 2 bijgevoegd.

In overleg met de Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) is besloten om het haltepaar in de Grote Ven te verwijderen om de volgende redenen:

- Het instappersaantal van circa 50 passagiers op de huidige bushalte op de Grote Ven zeer gering is en de bushaltes Brederodestraat en Mgr. C. Veermanlaan op respectievelijk 200 en 300 meter van de bushalte Grote Ven liggen en hiermee kunnen fungeren als vervangende halte voor de bestaande reizigers van bushalte Grote Ven.
- Het verplaatsen van de haltekom (richting Amsterdam) naar een nieuwe locatie tegenover de halte Grote Ven (richting Edam) kent geen nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens creëert dit een logisch haltepaar met tegenover elkaar liggende haltekommen. Echter vergt de aanleg van een nieuwe haltekom een hoge financiële investering, het heeft gevolgen voor drie bomen en de ruimtelijke impact is groot voor 50 passagiers per etmaal.
- Het verplaatsen van de halte (richting Amsterdam) zodat er gehalteerd kan worden op de rijbaan zorgt er weliswaar voor dat de bomen gehandhaafd kunnen blijven, maar zal zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.
- De Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) kunnen instemmen met het verwijderen van het haltepaar Grote Ven.

Herinrichting Grote Ven tot de rotonde Mgr. C. Veermaanlaan
Naast de aanpassing van het kruispunt is er ook de noodzaak voor asfaltonderhoud vanaf het kruispunt Grote Ven en Dijkgraaf de Ruiterlaan tot aan de bushalte Grote Ven ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Dit is een stuk van 212 meter. Dit is halverwege tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde van de Mgr. C. Veermanlaan. We zien hier de mogelijkheid om werk met werk te maken. Maar dan wel over de gehele afstand tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde Mgr. C. Veermanlaan.

Wegcategorisering
Met de komst van GOW30 zijn de landelijke richtlijnen voor GOW50-wegen aangescherpt. Zo wordt gesteld dat bij wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur geen menging tussen fiets- en autoverkeer wenselijk is en fietsers daarom op een eigen voorziening in de vorm van een fietspad moeten rijden. De gemeente Edam-Volendam kent veel wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur waar fietsers rijden op een fiets(suggestie)strook. Bij wijzigingen op deze wegen zal onderzocht moeten worden of er een mogelijkheid is om fietsers een eigen voorziening te geven. Wanneer dit niet het geval is zal de maximaal toegestane snelheid conform richtlijnen omlaag moeten naar 30 km/uur.

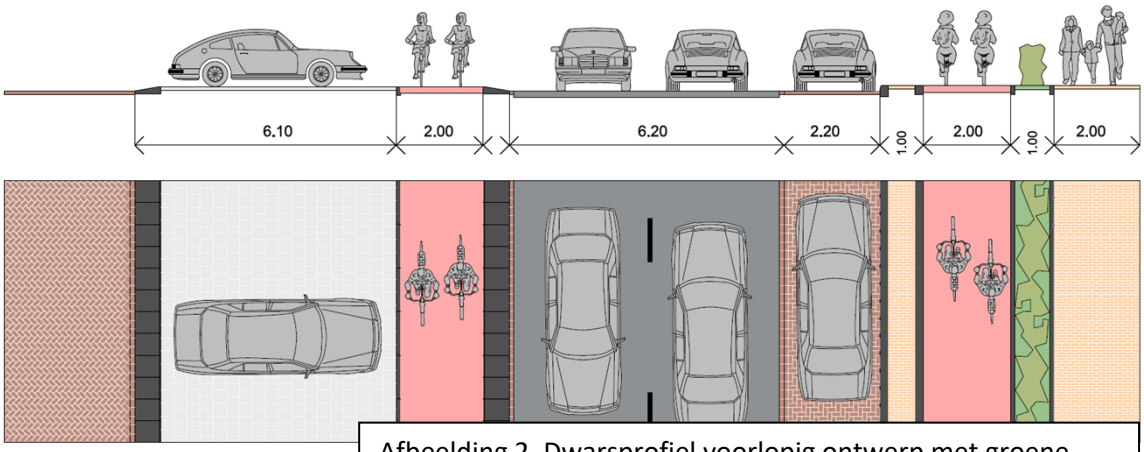
Binnen de bebouwde kom zijn twee wegtypen mogelijk. Een erftoegangsweg of een gebiedsontsluitingsweg. Bij een erftoegangsweg dient geen aanzienlijke verkeersfunctie aanwezig te zijn, dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingsweg waar juist een verkeersfunctie aanwezig dient te zijn. Het kan voorkomen dat een straat zowel een belangrijke verblijfsfunctie kent als een verkeersfunctie. In dat geval kan worden teruggevallen op een gebiedsontsluitende weg met maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur, de zogenaamde GOW30. De verkeerskundige insteek zal te allen tijde zijn om een veilige erftoegangsweg of veilige 50-weg te realiseren en pas over te stappen op een GOW30 als beide niet verkeersveilig in te passen zijn.

In het geval van de Grote Ven kan worden gesteld dat een sterke verkeersfunctie aanwezig is en slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie. Een erftoegangsweg valt hiermee af. Omdat het ontwerp

aantoont dat een gescheiden fietsvoorziening inpasbaar is en de weg slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie kent is uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg met maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Het verzoek van bewoners om de snelheid te verlagen kan daarom niet worden ingewilligd, tenzij sprake is van een onveilige situatie door de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Niettemin is het huidige ontwerp wel toekomstbestendig en kan opgewaardeerd worden naar 30km per uur (GOW30). In kwartaal 4 van 2026 wordt gestart met een totaaloverzicht van de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en wordt onderzocht welke wegen opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met wegontwerp, aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit is besproken met de Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener van het regionaal busverkeer). Uiteindelijk wordt de beslissing wel- of niet 30km per uur besproken op gemeentelijk netwerkniveau en in de gemeenteraad geagendeerd.

Positie fietsverkeer
Er is onvoldoende ruimte aanwezig om over de volledige lengte een vrijliggend fietspad aan te leggen, maar er is wel voldoende ruimte aanwezig om een aanliggend fietspad aan te leggen in beide richtingen. Daarbij is een rijbaanbreedte van 6,20 meter aangehouden en een tussenruimte van 0,50 meter tussen het fietspad en de rijbaan. In de ruimtelijke verkenning zijn fietspaden van 2,00 meter aangehouden. Het versmallen van de rijbaan is gelet op de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer niet mogelijk.



Afbeelding 2, Dwarsprofiel voorlopig ontwerp met groene barrière geprojecteerd op bestaande situatie.

Ter plaatse van bestaande parkeerplaatsen is ervoor gekozen om het fietspad achter de parkeerstrook te laten lopen. Dit houdt in dat auto's nimmer over het fietspad hoeven te rijden om van en naar de parkeerstrook te rijden. Door ook hier een bufferruimte toe te passen hebben fietsers geen last van openslaande portieren.

Na de eerste bewonersavond is de gemeente Edam-Volendam verzocht uit te zoeken of een fietspad in twee richtingen mogelijk is. En bij voorkeur aan de zijde van de tennisvereniging en het appartementencomplex, zodat voetgangers niet in conflict kunnen komen met (e-)fietsers. Verruwing van de maatschappij, gewenning van het verkeersluwe gedeelte aan de voorzijde van de woningen en toegenomen snelheid van fietsverkeer door de opkomst van elektrische trapondersteuning zorgen ervoor dat de geuite zorgen begrijpelijk zijn.

Het realiseren van een fietspad in twee richtingen aan de westzijde levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, met name voor kinderen, aan de voorzijde van de woningen. Daartegenover staan de negatieve gevolgen ten aanzien van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. Het CROW adviseert terughoudend te zijn met de toepassing van een fietspad in twee richtingen wanneer beperkt ruimte beschikbaar is. Daarbij zijn bestuurders van auto's niet gewend aan fietsverkeer in twee richtingen en zullen overstekende fietsers meer worden verspreid over de Grote Ven (zie Broekgouwstraat – Zuidpolderlaan als referentie). Daarnaast heeft de inpasbaarheid van een in twee richtingen bereden fietspad gevolgen voor de bestaande bomen en mogelijke gevolgen ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevel, in verband met een gewijzigde ligging van de rijbaan.

In het ontwerp wordt daarom de positie van de fiets gehandhaafd aan beide zijden van de rijbaan met een eigen fietspad. Om de leefbaarheid te vergroten en gevoelsmatig de afstand ten opzichte van gemotoriseerd verkeer te vergroten wordt een natuurlijk barrière gerealiseerd in de vorm van een groenstrook met haag. Daarnaast worden de parkeervakken verbreed naar 2,20 meter. Ook is de uitstapstrook tussen fietspad en parkeerplaats extra ruim opgezet. Zodat inparkeren en in- en uitstappen soepel zal gaan.



Afbeelding 3, Referentie groenvoorziening tussen fietspad en langsparkeerstrook

Voetgangersoversteekplaatsen
De bestaande inrichting van de Grote Ven voorziet op dit moment in twee solitaire oversteekpunten met zebramarkering en twee oversteekpunten nabij een kruispunt. Beide solitaire oversteekpunten liggen in de buurt van een bushalte en zijn niet voorzien van een zogenaamd steunpunt. Voetgangers moeten daarmee beide verkeersstromen bekijken bij het oversteken en hebben geen mogelijkheid tot uitrusten tussen de twee verkeersstromen.

Volgens CROW-publicatie 337 (Richtlijn toegankelijkheid) dient een oversteeklengte maximaal zeven meter te zijn. In het geval van de Grote Ven wordt deze afstand overschreden en is een steunpunt nodig. Om een steunpunt in te passen is een uitbuiging van de rijbaan nodig. Bij het verdwijnen van de haltekommen, is het nodig om opnieuw te kijken naar de locaties van deze oversteekpunten.

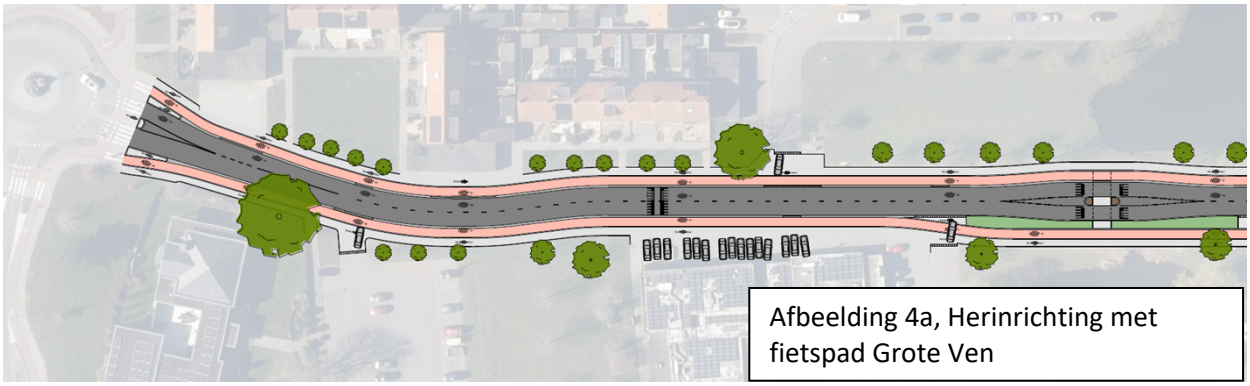
Bij de bewonersavond is een optie getoond waarbij de huidige oversteekpunten worden samengevoegd tot één logisch oversteekpunt ter hoogte van Grote Ven 13. Vanwege het noodzakelijke steunpunt en de uitbuiging van de rijbaan, gaat dit ten koste van minimaal 7 langsparkeerplaatsen. In de aftakking ter hoogte van Grote Ven 7 kunnen deze parkeervakken gecompenseerd worden. De bewonersavond wees uit dat aanwonenden van Grote Ven 7 tot en met 16 geen voetgangersoversteekplaats willen op deze locatie. Een belangrijke factor is hierbij de loopafstand naar de nieuwe parkeervakken die ter compensatie worden gerealiseerd op 50 meter afstand.

Uiteindelijk is er binnen het ontwerp gekozen om de huidige oversteekvoorziening tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7 te behouden met kanalisatiestrepen en een steunpunt. Met het verdwijnen van de bushalte zijn er naar verwachting te weinig voetgangers om een zebrapad te verantwoorden op deze locatie. De andere oversteekvoorziening met zebrapad ter hoogte van Grote Ven 17 komt niet terug in het ontwerp, omdat het steunpunt ruimtelijk gezien niet realiseerbaar is zonder het behoud van alle parkeervoorzieningen.

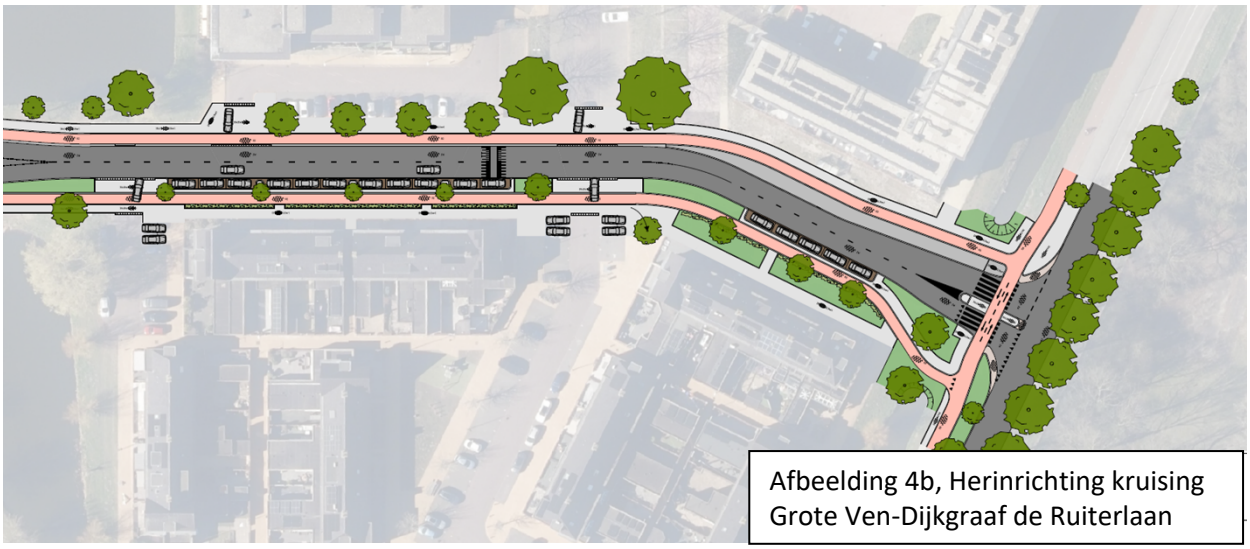
Parkeren
Aan de Grote Ven zijn er op dit moment 17 langsparkeerplaatsen. Binnen de wijk Ooster Ven bevinden zich 80 parkeervakken. Aan de Grote Ven wordt 1 langsparkeerplaats verwijderd om het zicht vanaf de uitritconstructie te verbeteren. Een verwijdering van deze langsparkeerplaats leidt niet tot een onwenselijke verhoging van de parkeerdruk boven de 85% aan deze zijde van de Grote Ven.

Bomen en groen
Het huidige ontwerp heeft als uitgangspunt het behoud van zoveel mogelijk bomen. Een definitief onderzoek moet nog uitwijzen of dat realiseerbaar is. Op de plaats van de haltekommen komt meer ruimte vrij voor groen. Ook wordt er meer groen gerealiseerd als afscheiding tussen het aanliggende fietspad en de woningen.

Overzicht herinrichting
Hieronder wordt het totaaloverzicht van de herinrichting van de Grote Ven weergegeven (zie ook bijlage 4).



Afbeelding 4a, Herinrichting met fietspad Grote Ven



Afbeelding 4b, Herinrichting kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan

Kanttekeningen en alternatieven

Planning en uitvoering

De tijdsperiode die nodig is om het totale project te realiseren zijn nog niet helder. Gezien onder andere de werkzaamheden aan de Julianaweg en het grote belang van de Dijkgraaf de Ruiterlaan, is een exacte uitvoeringsperiode nog niet vast te stellen.

Technische kanttekening

Het huidige ontwerp kan ter hoogte van het kruispunt Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterlaan nog wijzigen wat betreft de verbreding van de duiker. In verband met een aanwezig riool, wordt hierbij gezocht naar een oplossing die geen negatief effect heeft op een eerder verplaatst riool. Dit kan ook nog beperkte financiële consequenties hebben. Tevens is er nog een onderzoek nodig of alle bomen behouden kunnen blijven.

Feedback bewonersavonden

Samenvattend is het ontwerp ten aanzien van de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterlaan overwegend positief beoordeeld. Over het realiseren van een fietspad aan beide zijden van de weg is verdeeld gereageerd. Dit komt met name door het omwisselen van de parkeerstrook met de fietsvoorziening. In de toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan. Net als de reden waarom de snelheid niet naar 30km per uur wordt verlaagd én een volledige uitbuiging van de rijbaan niet de voorkeur heeft. Niettemin zijn dit wel keuzes die voor maatschappelijke reacties kunnen zorgen.

Financiële middelen en effecten begroting

Voor de voorkeursvariant is een SSK-raming opgesteld. Deze raming is gebaseerd op de Standaard Systematiek voor Kostenramingen van CROW en geeft in deze fase van het ontwerp een betrouwbaar beeld van de totale projectkosten. In de raming is een onzekerheidsreserve opgenomen om mogelijke prijs- en uitvoeringsrisico's op te vangen.

De totale investeringskosten, inclusief de voorbereidingskosten, worden geraamd op € 1.700.000 exclusief btw. In het kader van efficiënt werken kan hiervan al een bedrag van € 450.000 beschikbaar worden gesteld vanuit de jaarschijf wegen. Dit betreft reeds beschikbaar gesteld krediet. Daardoor hoeft de gemeente in het slechtste geval € 1.250.000 extra beschikbaar te stellen.

De voorbereidingskosten maken onderdeel uit van het totale krediet en bestaan uit:

- Kosten Pro Infra, civieltechnisch adviesbureau: € 34.485
- Kosten voor VO en DO: € 30.000
- Kosten voor verkeerskundige ondersteuning: € 23.000
- Kosten voor projectleiding en toezicht: € 90.000

Voor het project wordt naar verwachting een bijdrage ontvangen van de Vervoerregio Amsterdam van € 720.000 tot € 880.000. Deze bijdrage hangt samen met het belang van een veilige en toekomstbestendige fietsvoorziening op een onderdeel van het regionaal doorfietsnetwerk. Daarnaast wordt op 23 september 2026 een aanvullende rijksbijdrage voor verkeersveiligheid aangevraagd. Hiervoor kan maximaal € 200.000 worden aangevraagd. De aanvraag wordt samen met de Vervoerregio Amsterdam voorbereid.

Dit leidt tot de volgende financiële scenario's:

Scenario	**Gemeentelijke bijdrage**	**Jaarlijkse kapitaallast (afschrijving over 20 jaar)**
Geen externe bijdrage	€ 1.250.000	€ 62.500
Alleen Vervoerregio (€ 720.000)	€ 530.000	€ 26.500
Alleen Vervoerregio (€ 880.000)	€ 370.000	€ 18.500
Vervoerregio (LAAG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 424.550	€ 21.228
Vervoerregio (HOOG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 285.561	€ 14.278

Hieruit blijkt dat de jaarlijkse kapitaallast sterk kan variëren, afhankelijk van de bijdrage van derden: van € 62.500 in het minst gunstige geval tot € 14.278 in het meest gunstige geval. Deze kapitaallast zorgt vanaf 2030 wel voor een structurele verlaging van het begrotingssaldo.

Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Wanneer op een later moment bekend is welk bedrag aan subsidie wij in totaal zullen ontvangen, zal in het eerstvolgende P&C document het krediet worden bijgesteld.

Uitvoering of vervolgproces

Voor de herinrichting moeten een drietal verkeersbesluiten genomen worden door het college. Deze worden 4 weken voor de raadsbehandeling genomen. Direct betrokkenen worden geïnformeerd over de te nemen verkeersbesluiten. Bij een verkeersbesluit is er een bezwaarperiode van 6 weken. De mogelijke bezwaren worden in behandeling genomen.

Verkeersbesluiten zijn nodig voor:

- Het verwijderen van de bushaltes (en dus het haltepaar Grote Ven).
- Het verwijderen van 1 voetgangersoversteekplaats en het aanpassen van 1 voetgangersoversteekplaats.
- Het toevoegen van een fietspad.

Vervolgens wordt toegewerkt naar realisatie, rekening houdend met andere projecten in de gemeente.

Participatie en communicatie
Na de raadsvergadering wordt er een definitief ontwerp opgesteld. Dit ontwerp zal online gepubliceerd worden op de projectenpagina van de gemeente Edam-Volendam.

Rapportage en evaluatie
Hier worden de reguliere rapportages voor gebruikt.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten
Zie de bijlagen in de vorm van het Mobiliteitsplan uit 2024 en de relevante motie uit 2023.

Bijlagen
Bijlage 1: Memo varianten kruispunt Grote Ven
Bijlage 2: Memo onderzoek verplaatsen of verwijderen bushaltes Grote Ven
Bijlage 3: Overzicht participatie en communicatie van bewonersavond 1 en 2
Bijlage 4: Ontwerp Grote Ven
Bijlage 5: Ingetrokken motie verkeersveiligheid 09-11-2023
Bijlage 6: Mobiliteitsplan Edam-Volendam

Edam-Volendam, d.d.

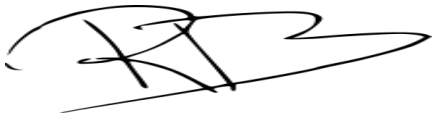
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
N.A. Hellingman-Kuiper	R.J. Beukers.

Dit voorstel is elektronisch ondertekend. Dit is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening

Beukers, R.J. (Rick)
r.beukers@edam-volendam.nl
25-09-2026 11:27
bd293dbc3b99d3476644681f74d5e81847b79338b62ad3f35f95db1cf197fef9



Hellingman (Gemeentesecretaris), N. (Nanda)
n.hellingman@edam-volendam.nl
28-09-2026 09:08
941f51fec8083766c792f8c8120a15fd0daba1fa9b65f8446c37599141346828



Gemeente EDAM VOLENDAM

Memo/advies

Aan: College van B&W

Kopie:

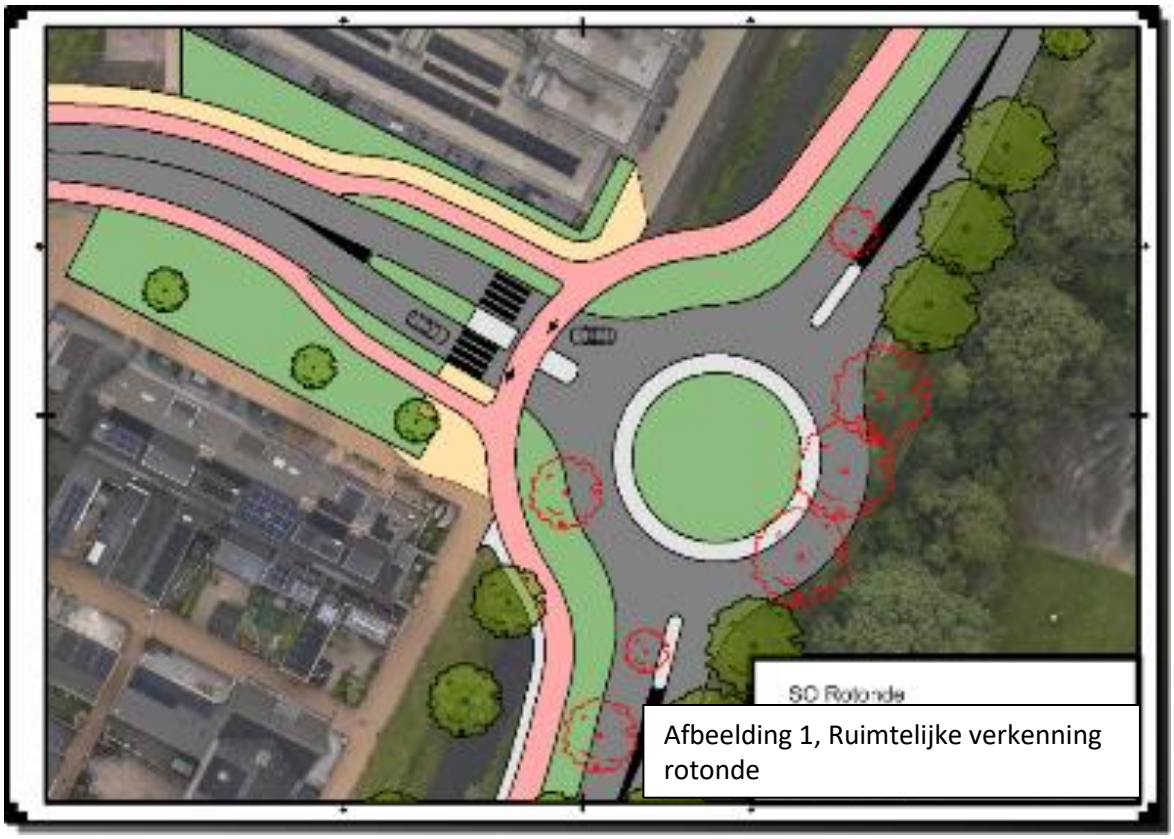
Van: Afdeling Verkeer

Datum: Juli 2026

Betreft: Variantenstudie kruispunt Grote Ven

Introductie
Aanpassingen aan de bestaande inrichting of het grootschalig aanpassen van het kruispunt zijn onderzocht en schetsmatig ingetekend om de voor- en nadelen inzichtelijk te krijgen. Zo is het aanbrengen van een rotonde, aanbrengen van fietspaden in beide richtingen op de Dijkgraaf de Ruiterlaan, het eerder laten oversteken van fietsverkeer op de Grote Ven en het maken van een voorziening (uitbuigend fietspad) tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad onderzocht.

Variant 1: Rotonde (afbeelding 1)
Omdat een rotonde minder conflictpunten kent dan een conventionele kruispuntvorm is onderzocht of het aanbrengen van een rotonde inpasbaar is en welke verkeerskundige voor- en/of nadelen dit kent. Omdat het kruispunt wordt bereden door grote voertuigen, onder andere een buslijn met gelede voertuigen, kan de rotonde niet worden ontworpen op minimale maatvoering. Een rotonde met voldoende maatvoering voor grote voertuigen is inpasbaar binnen de beschikbare openbare ruimte. Echter zullen hiervoor ten minste zeven bomen gekapt moeten worden en zal de bushalte op het Grote Ven komen te vervallen of moet deze worden verplaatst.



Afbeelding 1, Ruimtelijke verkenning rotonde

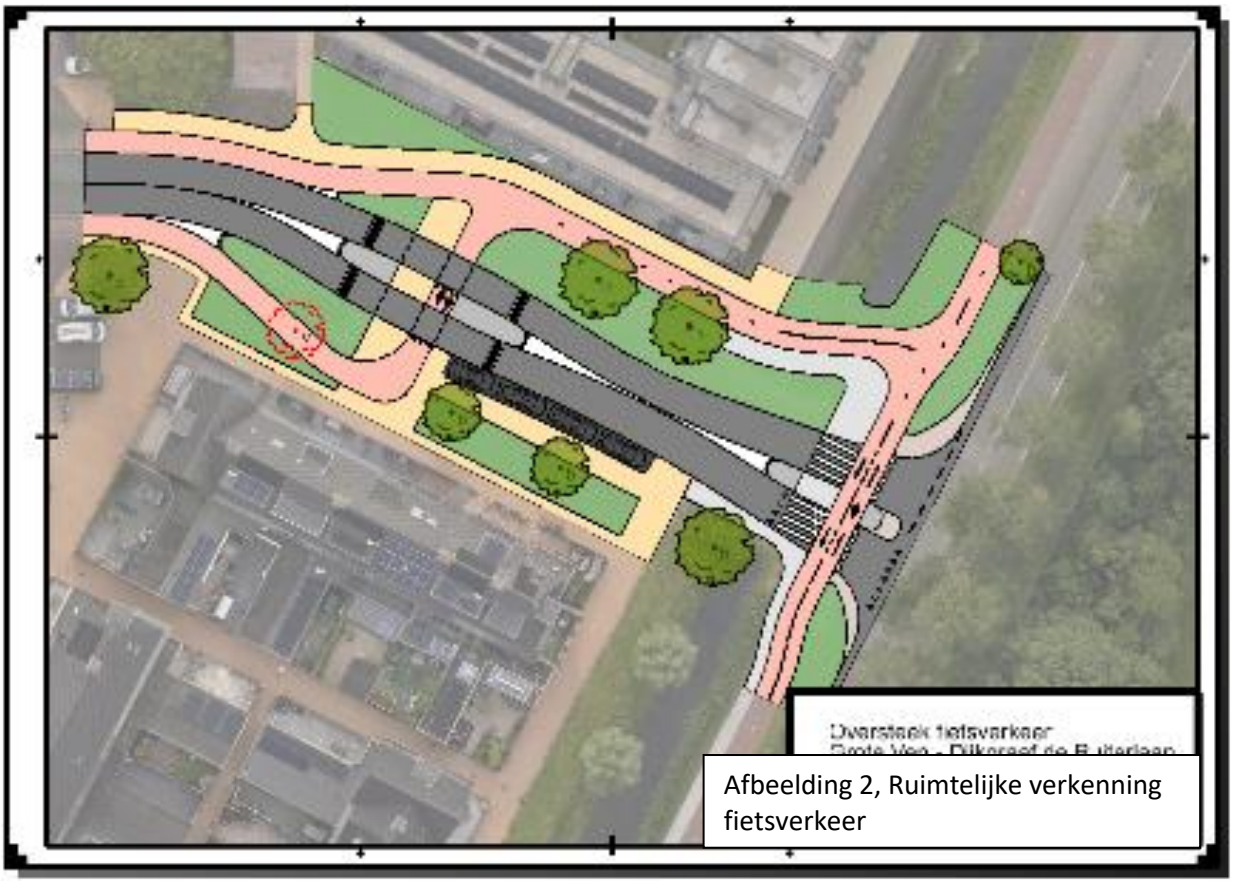
Daarnaast kan worden betwist wat met het aanbrengen van een rotonde voor verbetering wordt aangebracht in verkeersveiligheid. Allesbepalend is de aansluiting voor fietsverkeer van en naar het Grote Ven. Omdat het fietspad in twee richtingen blijft bestaan zal fietsverkeer van een fietsstrook direct op een fietspad in twee richtingen terecht komen en hiermee in mogelijk conflict komen met afslaand gemotoriseerd verkeer. Geadviseerd wordt daarom geen rotonde aan te leggen.

Variant 2: Aanbrengen vrijliggend fietspad in beide richtingen langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan
Omdat de aanwezigheid van een fietspad in twee richtingen langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan in grote mate zorgt voor subjectieve verkeersonveiligheid kan het aanbrengen van solitaire fietspaden in beide richtingen langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ervoor zorgen dat het kruispunt op een conventionele wijze ingericht kan worden en geen sprake meer is van fietsers uit beide richtingen bij het in- en uitrijden van het Grote Ven.

Hoewel dit ruimte biedt om een verkeersveilige inrichting te realiseren op het kruispunt kent een dergelijke oplossing grote nadelen. Zo kan worden betwist of hierdoor een logische verbinding ontstaat, moeten wijzigingen aangebracht worden aan de rotonde nabij de Harlingenlaan, moeten tientallen bomen gekapt worden, moet de watergang over de volledige lengte worden aangepast en is sprake van forse kapitaalvernietiging. Het aanbrengen van fietspaden in beide richtingen wordt hiermee als niet realistisch geacht en zal onvoldoende bijdragen in de verkeersveiligheid.

Variant 3: Eerder oversteken fietsverkeer Grote Ven (afbeelding 2)
Om te voorkomen dat fietsers komend vanaf de Grote Ven in de richting van de Harlingenlaan moeten afslaan voor autoverkeer en in conflict kunnen komen met auto’s die het Grote Ven inrijden, kan ervoor gekozen worden om fietsers op een eerder moment naar de overkant van de weg te sturen. Dit kan door een standaard voorziening te realiseren waarbij fietsers getrapt de rijbaan kunnen oversteken. Hoewel dit wellicht de verkeersveiligheid ten goede zal komen kent deze oplossing grote nadelen.

Om ruimte te genereren zal een deel van het openbaar parkeren komen te vervallen, fietsers hebben geen voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer én er ontstaat een onlogische route voor fietsverkeer dat van het Grote Ven in de richting van de Omdraai/volkstuintjes rijdt. Geadviseerd wordt daarom niet over te gaan op het eerder laten oversteken van fietsverkeer op het Grote Ven.



Afbeelding 2, Ruimtelijke verkenning fietsverkeer

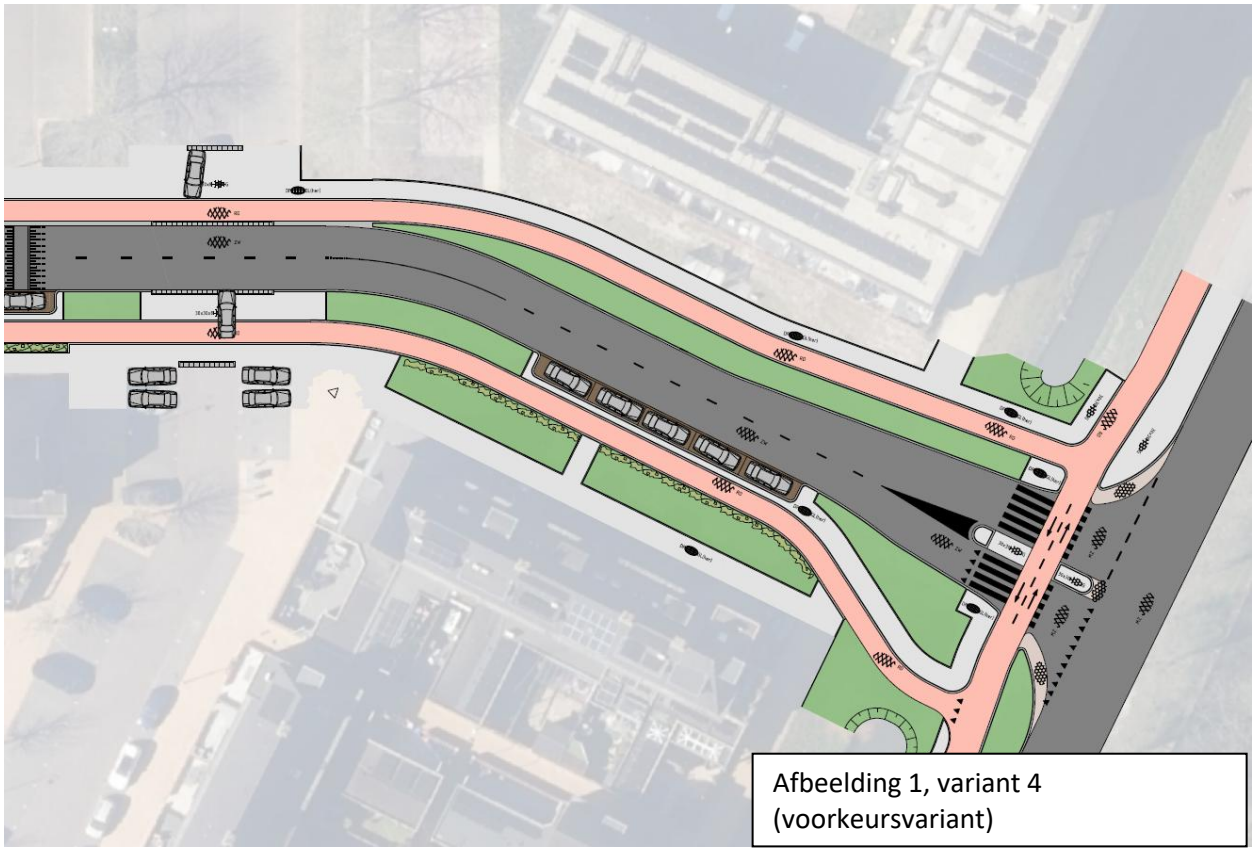
Variant 4: Verbinding fietsstrook en vrijliggend fietspad (afbeelding 3)
Door een verbinding te maken tussen de fietsstroken op de Grote Ven en het vrijliggend fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan kan fietsverkeer op een eigen voorziening rijden en kan worden voorkomen dat met name grote voertuigen op een gedeelde ruimte met fietsverkeer rijden. De voorrangssituatie voor fietsverkeer dat van de Grote Ven komt en linksaf in de richting van de rotonde met de Harlingenlaan rijdt kan verwarring veroorzaken.

Omdat het fietspad is voorzien van blokmarkering in combinatie met haaientandmarkering kan fietsverkeer dat links afslaat in de veronderstelling zijn dat ze voorrang hebben ten opzichte van gemotoriseerd verkeer dat het Grote Ven indraait. Omdat haaientanden alleen gelden voor bestuurders op de kruisende weg kunnen verschillende interpretaties optreden. Daarom wordt geadviseerd het verbindende fietspad tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad op voldoende afstand ten opzichte van het kruispunt te leggen. Jurisprudentie wijst uit dat dit een afstand van circa 10 meter dient te zijn.

Bewoners van het nabijgelegen huizenblok hebben gedurende het ontwerpproces een verzoek ingediend om een alternatief te beschouwen waarbij het fietspad verder van het huizenblok komt te liggen. De afstand tussen het fietspad en de percelen is circa 11 meter, waar er voorheen circa 17 meter tussen fietsstrook en de percelen zat. Het verplaatsen van het fietspad om die 11 meter te verlengen houdt in dat ook de rijbaan verplaatst moet worden. Omdat geen sprake is van een verbeterde verkeerssituatie door het opschuiven van de rijbaan, dit mogelijk civieltechnische uitdagingen met zich meebrengt en mogelijk procedurele gevolgen kan hebben vanwege geluidnormen, is het verzoek van de bewoners niet opgenomen in het ontwerp.

Daarnaast wordt voorgesteld om het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ten minste tot vijf meter gezien van kant van de rijbaan uit te buigen en rammelstroken aan te brengen om voldoende ruimte te faciliteren voor grote voertuigen en autoverkeer om zo veel als mogelijk haaks ten opzichte van de

fietsoversteek te laten uitkomen. Verder uitbuigen leidt tot een vermindering van zichtlijnen voor afslaand gemotoriseerd verkeer op het doorgaand fietsverkeer. Gelijk aan de bestaande situatie dient het uitgevoerd te worden met een steunpunt.



Afbeelding 1, variant 4 (voorkeursvariant)

Gemeente
EDAM
VOLENDAM

Memo/advies

Aan: College van B&W

Kopie:

Van: Afdeling Verkeer

Datum: Juli 2026

Betreft: Variantenstudie haltepaar Grote Ven

Introductie
De huidige locatie van de bushalte Grote Ven richting Amsterdam kan niet gehandhaafd worden, als voorkeursvariant 4 gekozen wordt. Bij variant 4 wordt het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan aangepast met een voorziening tussen de fietsstroken en het vrijliggende fietspad in de vorm van een uitbuigend fietspad.

Opheffen haltepaar Grote Ven
Met een instappersaantal van circa 50 reizigers per etmaal heeft bushalte Grote Ven geen belangrijke functie binnen het netwerk. Bushalte Brederodestraat kent een instappersaantal van circa 190 reizigers per etmaal en bushalte Mgr. Veermanlaan circa 120 reizigers. Deze haltes liggen op respectievelijk 200 en 300 meter van de bushalte Grote Ven en kunnen hiermee prima fungeren als vervangende halte voor de bestaande 50 reizigers van het Grote Ven. De dekkingskaart van de omgeving van het Grote Ven laat zien dat, op basis van een maximale loopafstand van 300 meter, nagenoeg alle woningen worden bediend.



Afbeelding 1, Bedieningsgebied bus <300 meter.

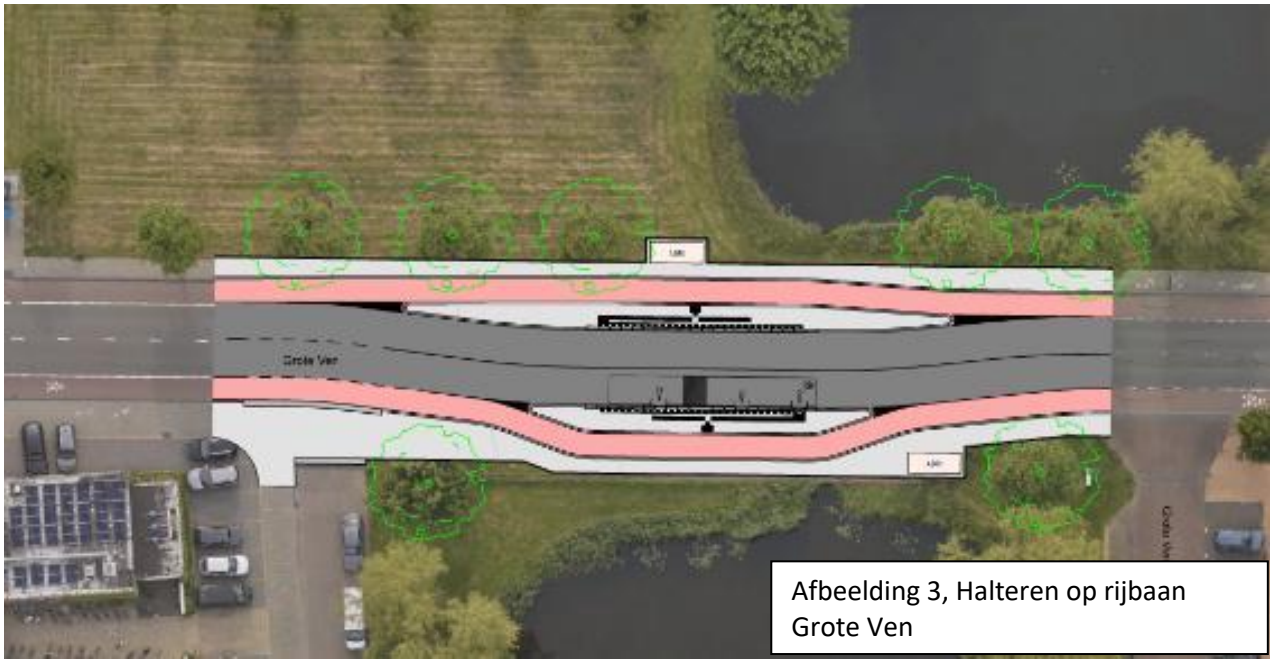
Verplaatsen haltekom
Naast het opheffen van haltepaar Grote Ven is het ook een optie om de haltevoorziening in de richting van Amsterdam te verplaatsen naar een plek in de nabijheid van de haltevoorziening in de richting van Edam busstation. Een kortere afstand tussen haltes is logischerwijs ook passend voor een haltepaar. Uit schetsend onderzoek (zie afbeelding 2) is gebleken dat dit inpasbaar is, maar dat er wel drie bomen gekapt of verplaatst moeten worden. Een ander nadeel zijn de hoge kosten die gepaard gaan bij de realisatie van een nieuwe haltekom. Deze kosten zijn minimaal €100.000,-.



Afbeelding 2, Inpassing haltekom nabij tegenhalte

Verplaatsen halte richting Amsterdam en aanpassen halte richting busstation Edam
Uit overleg met vervoerder EBS en Vervoerregio Amsterdam is gebleken dat, ondanks dat het om een R-net buslijn gaat, onderzocht kon worden of halteren op de rijbaan mogelijk is. Uit schetsend onderzoek is gebleken dat halteren op de rijbaan en het laten passeren van fietsverkeer achter de halte mogelijk is, maar gevolgen heeft voor de positie van het fietsverkeer. Om binnen de bestaande verharding een haltepaar aan te brengen waar fietsers achterlangs fietsen is een as verspringing noodzakelijk. Automobilisten moeten na het passeren van het haltepaar terugsturen naar de oorspronkelijke ligging van de rijbaan. Juist op dit punt is onvoldoende dekking voor fietsverkeer aanwezig. Bij rechtuitrijden zal een auto vanzelf op de fietsstrook uitkomen en in conflict kunnen komen met fietsverkeer.

Daarnaast zal sprake zijn van kapitaalvernietiging. De bestaande haltekom is conform vigerende richtlijnen aangelegd en is niet toe aan vervanging. Door het verwijderen van de haltekom en over te gaan op halteren op de rijbaan is sprake van een vermindering in comfort voor openbaar vervoer.



Afbeelding 3, Halteren op rijbaan Grote Ven

Conclusie bushalte

De aanleiding voor het opheffen of verplaatsen van bushalte Grote Ven is de wens om de verkeersveiligheid op het kruispunt met de Dijkgraaf de Ruiterlaan te verbeteren. Het verplaatsen van de halte (in de richting van Amsterdam) en het aanpassen van de tegenhalte zodat op de rijbaan gehalteerd zal worden, zal weliswaar ruimte bieden voor een maatregel nabij de Dijkgraaf de Ruiterlaan, maar zal bij het nieuwe haltepaar zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer.

Het verplaatsen van de haltekom voor de richting Amsterdam kent geen nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Echter kan worden betwist of het behouden van bushalte Grote Ven opweegt tegen de financiële investering, de gevolgen voor drie bomen én de ruimtelijke impact. De Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) kunnen instemmen met het verwijderen haltepaar Grote Ven. De abri's die in het bezit zijn van de gemeente Edam-Volendam kunnen voor toekomstige projecten gebruikt worden.

Gildeweg 11
2632 BD Nootdorp

070 330 66 34
info@proinfra.nl

KvK Haaglanden 60089598
BTW NL8537.61.097.B01

NL 78 ABNA 0407 2568 57
www.proinfra.nl

Bewoners van de Grote Ven en omgeving
1131 / 1132 XX Volendam

BRIEF

Betreft Uitnodiging bewonersavond - Herinrichting Grote Ven
Datum 6 november 2025

Geachte heer/mevrouw,
Met deze brief informeren wij u over de voorgenomen herinrichting van de **Grote Ven** in Volendam. De gemeente Edam-Volendam werkt momenteel aan de planvorming voor dit project, met als doel de openbare ruimte toekomstbestendig te maken en de verkeersveiligheid, waterafvoer en leefbaarheid te verbeteren. Graag nodigen wij u uit voor een **bewonersavond**, waarin wij de plannen toelichten en u de gelegenheid krijgt om vragen te stellen en suggesties te geven.

Bewonersavond
- **Datum:** Dinsdag 25 november 2025
- **Tijd:** 18.30 uur tot 20.00 uur
- **Locatie:** CJG Vogelzand 25 te Volendam

Tijdens deze bijeenkomst presenteren wij het **voorlopig ontwerp (VO)** en geven wij uitleg over de **planning**, de **verkeersmaatregelen tijdens de werkzaamheden**, en de **vervolgstappen** in het proces.
Na afloop van de presentatie is er gelegenheid om met de aanwezige projectmedewerkers in gesprek te gaan.

Vervolgtraject
De opmerkingen en aandachtspunten die tijdens de bewonersavond naar voren komen, worden waar mogelijk meegenomen bij het opstellen van het **definitief ontwerp (DO)**.
Zodra dit ontwerp gereed is, ontvangt u hierover opnieuw bericht met toelichting op de uitkomsten en de vervolgstappen richting uitvoering.

Vragen of meer informatie
Voor vragen of aanvullende informatie kunt u contact opnemen met:
Peter Roodhorst projectleider
E-mail: info@edam-volendam.nl
Telefoon: 0299211683

Met vriendelijke groet,

[Naam ondertekenaar]
[Functie]
Gemeente Edam-Volendam

Het beste resultaat door goede samenwerking

① Dubbelzijdig FP
② extra VOP + Kanalisatie
③ Nieuw uichter en maaiboven
④ Groen
⑤ P-vak

Schoklandstraat

Schoklandstraat

+ middengeleider

Grote Ven

Gravellandstraat

Grote Ven

Wester Ven

Wester Ven

Wester Ven

Oosterven

Dijkgraaf de Ruiterlaan

Verklaring

- Werkgrens
- Bestaande situatie (BGT)
- Nieuwe situatie
- Molgoot
- 12 — Bestaande bebouwing (BGT)
- Materiaalgrens
- Rijbaan - zwart asfalt
- Fietspad - rood asfalt
- Rijbaan - straatbaksteen
- Parkeerplaats - betonstraatstenen
- Trottoir - betontegels
- Inrit - betontegels
- Wandelpad - straatbaksteen
- Betonstraatstenen
- Groen - gras
- Groen - beplanting
- Watergang
- Inritelement
- Nieuwe boom
- Boomrooster



Opmerkingen

- Maatvoering in meters, tenzij anders aangegeven
- Afmetingen materialen in millimeters, tenzij anders aangegeven
- Hoogtematen in meters t.o.v. NAP
- Hoeken in graden

0 2 4 6 8m

versie	omschrijving	tekenaar	datum
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
0	Concept	CPO	25-11-2025

pro8infra

Pro Infra | Gildeweg 11 | 2632 BD Nootdorp | www.proinfra.nl

project	Herinrichting Grote Ven		
onderwerp	Presentatie tekening		
opdrachtgever	Gemeente Edam-Volendam	projectnummer 25043	formaat A0
		projectfase Voorlopig ontwerp	schaal 1:200
tekenaar	CPons	projectleider L.v.d.Berg	blad 1 van 1
tekeningnummer	25043-PT-1-01	versie 0	status Concept

C:\Users\cpons\proinfra.nl\25043 Herinrichting Grote Ven - Volendam - General\04 Tekeningen\25043-PT-1-01.dwg

Opmerking of vraag bewoner
Mag ik een pdf van de plattegrond ontvangen via de mail?
Dubbel fietspad vanaf rotonde Kras t/m dijkgraaf de Ruyterlaan.Vanaf grote ven 17 t/m dijkgraaf de Ruyterlaan de weg meer naar de flat. 30 zone. Groenstrook flat(bushalte) langer doortrekken verhoogd.
Ik wil graag het plan ontvangen van de herinrichting grote ven
Graag zou ik de naam van de verantwoordelijke wethouder Willem weten van het plan "grote ven"
Graag een dubbele fietsrijbaan. Tevens ook de goedkoopste oplossing Ons voorstel is: -Een dubbel fietspad aan de flatzijde -Parkeerplaatsen en brede gele stoep voor de huizen van de Grote Ven behouden, intact laten. -Zebrapad in bocht laten vervallen en zebrapad bij bushalte intact laten. Met betrekking tot de veiligheid: -Bij een dubbelfietspad aan de flatzijde kan het grote brede voetpad aan de Grote Ven behouden blijven. Het is nu een zeer veilige situatie voor de spelende kinderen op en rond de buurt. De kinderen hun veiligheid wordt nu gewaarborgd door de brede stoep en afscheiding van de weg door de geparkeerde auto's. Wanneer je het onveiliger wilt maken, leg je het fietspad langs de huizen. Dan weet je tenminste zeker dat daar binnen no time spelende kinderen van hun voeten worden gereden door fatbikes. Dus als je praat over veiligheid is dat het allerdomste idee. -De rotonde Schoklandstraat aanpassen zodat de fietsers al aan de juiste kant op het dubbele fietspad komen te fietsen, zodat ze niet meer hoeven over te steken. Nu steken fietsers al rond huis nr 14-15 schuin de weg over om naar de Broekgouw te gaan. Dat probleem haal je dan weg. Doordat je de rotonde hier aanpast fietsen de mensen al aan de juiste kant van de weg. -Zorg ook voor voldoende drempels, om de snelheid eruit te halen. Dat gaat niet lukken met een zebrapad. Doe dit ook op de dijkgraaf de Ruiterlaan. Bewoners aan de Grote Ven hebben dit huis gekocht, waaronder Wij, omdat we dan een parkeerplek voor de deur hebben. Wat in deze wijk zeker niet overal het geval is. Wij wilden geen parkeerproblemen dus kozen we voor een huis met een parkeerplek voor de deur. Met het voorstel wat er nu ligt wordt de veiligheid van de spelende kinderen zeer ernstig in gevaar gebracht, Wordt bij ons de parkeerplek weggenomen en worden we opgezadeld met een zebrapad. Dat is dus 3x benadeeld. De parkeerplekken die nu getekend zijn bij de bushalte en aan het einde van het blok, dat lijkt leuk op papier. Maar daar gaat de rij huizen geen gebruik van maken in de praktijk. Wij gaan dan of onze auto bij de flat neerzetten of in het hofje en via achterom naar binnen. Dat Vergroot het parkeerprobleem, waar de bewoners van In het hofje, nu al mee te maken hebben. Dus nogmaals; brede gele stoep in tact laten voor de veiligheid van onze spelende kinderen. Parkeerplaatsen intact laten voor de bewoners en dit scheelt ook enorm in de kosten. Zebrapad bij bushalte laten bestaan. Mocht er perse een zebrapad komen, plaatst deze dan in het verlengde van de steeg, zodat de bewoners er qua zicht en drukte van het verkeer, zo min mogelijk last van hebben.

Namens de bewoners van de Grote Ven

1131[redacted] Volendam

[redacted]0

Gemeente Edam- Volendam

T.a.v. het College van Burgemeester en Wethouders / Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

W. van der Knoopdreef 1

1132 KN Volendam

27-11-2025

Betreft: Zienswijze herinrichting Grote Ven

Geacht heer Schilder,

Naar aanleiding van de bewonersavond dinsdag 25 november 2025 jl. betreffende de herinrichting van de Grote Ven willen ondergetekenden hierbij formeel hun zienswijze kenbaar maken. De gepresenteerde plannen roepen bij meerdere bewoners ernstige zorgen op omtrent verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en leefbaarheid. Wij verzoeken u daarom de onderstaande aanbevelingen en overwegingen te betrekken bij de verdere besluitvorming.

Voorstellen vanuit de bewoners

1. Realiseer een dubbel fietspad aan de zijde van de flat.

2. Behoud de bestaande parkeerplaatsen en de brede gele stoep aan de zijde van de woningen van de Grote Ven.

3. Behoud het huidige zebrapad bij de bestaande uitrit. Door het vervallen van het fietspad aan de woningzijde ontstaat hiervoor voldoende ruimte en zicht.

4. Laat tevens het zebrapad nabij de bushalte (richting Atlas) in stand.

Motivering: Verkeersveiligheid

1. Bescherming van kinderen en voetgangers

De huidige situatie met een brede stoep aan de woningzijde, gecombineerd met de afscheiding door geparkeerde auto's, biedt een veilige en overzichtelijke speel- en loopomgeving voor kinderen en voetgangers.

Het verplaatsen van het fietspad naar de zijde van de woningen brengt aanzienlijke risico's met zich mee:

- Kinderen die nu veilig kunnen spelen op de stoep komen direct in aanraking met doorgaand fietsverkeer, waaronder snelle fatbikes.

- De bestaande fysieke scheiding van geparkeerde auto's tussen het verkeer en de spelende kinderen vervalt volledig.

Dit maakt de voorgestelde wijziging aantoonbaar onveiliger. Een dubbel fietspad aan de flatzijde voorkomt dit probleem en behoudt de huidige veilige situatie.

2. Logische en veilige fietsroute bij de rotonde Schoklandstraat

Wij adviseren de rotonde aan te passen zodat fietsers direct aan de juiste zijde van de weg op het dubbele fietspad kunnen aansluiten. Dit voorkomt het huidige onveilige oversteken halverwege de weg richting de Broekgouw. Door de rotonde aan te passen wordt het fietsverkeer op natuurlijke en veilige wijze geleid.

Aanvullende motivering: verkeersdoorstroming en ontlasting van het kruispunt

Door het realiseren van een dubbelzijdig fietspad aan de zijde van de flat wordt tevens een belangrijke verbetering bereikt in de verkeersafwikkeling bij het kruispunt waar de huidige knelpunten ontstaan. Fietsers met bestemming Broekgouw kunnen via deze route direct linksaf slaan, zonder eerst het kruispunt geheel te hoeven passeren of extra oversteken te moeten maken. Dit leidt tot een duidelijke vermindering van de verkeersdrukte op het kruispunt, een vloeiendere doorstroming van zowel fiets- als autoverkeer en een afname van conflictmomenten tussen verschillende verkeersdeelnemers. Hiermee wordt niet alleen de veiligheid vergroot, maar ook de efficiëntie van de verkeersstroom in de gehele straat verbeterd.

3. Snelheidsbeperkende maatregelen

Het terugdringen van de rijsnelheid is essentieel voor de veiligheid. Een zebrapad alleen is hiervoor onvoldoende. Wij verzoeken daarom aanvullende drempels te realiseren, zowel op de Grote Ven als op de Dijkgraaf de Ruiterlaan.

Motivering: Parkeren en leefbaarheid

Bewoners aan de Grote Ven hebben destijds bewust gekozen voor een woning mét parkeerplaats voor de deur, juist omdat dit in de wijk niet vanzelfsprekend is. Het huidige voorstel:

- neemt parkeerplaatsen weg,

- vermindert de veiligheid van kinderen,

- en voegt een zebrapad toe dat in deze situatie meer nadelen dan voordelen oplevert.

Hiermee worden bewoners op meerdere punten tegelijkertijd benadeeld.

De nieuw getekende alternatieve parkeerplaatsen bij de bushalte en aan het einde van het blok zijn in de praktijk geen realistisch alternatief voor de betreffende woningen. Deze plaatsen zullen eerder door bezoekers van Atlas worden gebruikt. Bewoners zullen hierdoor uitwijken naar de parkeerplaatsen bij de flat of naar het hofje, wat de bestaande parkeerdruk in die gebieden verder zal vergroten. Bewoners van het hofje ervaren nu al een hoge parkeerdruk, die door dit plan verder zal toenemen.

Conclusie

Wij verzoeken u met klem onze bezwaren en voorstellen in de verdere planvorming te betrekken. Het behoud van verkeersveiligheid, leefbaarheid en de bestaande parkeersituatie weegt voor de bewoners van de Grote Ven zwaar en verdient een zorgvuldige heroverweging van de huidige ontwerpplannen.

Hoogachtend,

Namens de bewoners van de Grote Ven

Gildeweg 11
2632 BD Nootdorp

070 330 66 34
info@proinfra.nl

KvK Haaglanden 60089598
BTW NL8537.61.097.B01

NL 78 ABNA 0407 2568 57
www.proinfra.nl

Bewoners van de Grote Ven en omgeving
1131 / 1132 XX Volendam

BRIEF

Betreft Uitnodiging bewonersavond - Herinrichting Grote Ven
Datum 2 april 2026

Beste heer, mevrouw,

U woont aan de Grote Ven of in de directe omgeving daarvan. De aansluiting van de Grote Ven op de Dijkgraaf de Ruiterlaan wordt ervaren als verkeersonveilig. Wij zijn daarom bezig met een ontwerp voor de herinrichting van dit gebied. Uw inbreng is heel waardevol. Wij nodigen u daarom van harte uit voor onze tweede bewonersavond. In deze brief en bijlagen leest u hier meer over.

Doel van de bewonersavond
Tijdens deze avond informeren wij u over wat er gaat veranderen ten opzichte van de bestaande situatie. Ook lichten wij toe wat de wijzigingen zijn vergeleken met het eerste ontwerp. Wij willen u goed meenemen in de gemaakte keuzes en vervolgstappen. U kunt na de presentatie vragen stellen over het ontwerp.

Bewonersavond Grote Ven
Wij nodigen u uit voor de bewonersavond op **woensdag 15 april**:

Inloop: 18.30 uur
Start: 18.45 uur met presentatie en toelichting ontwerp
Einde: 20.00 uur
Locatie: Wieringenlaan 1a (ingang zijkant)

Meer informatie
Heeft u nog vragen? Bel of e-mail dan met Peter Roodhorst van team Beleid Assetmanagement en Project via (0299) 398 398 of info@edam-volendam.nl. Wij zijn bereikbaar van maandag tot en met vrijdag van 08.30 en 16.30 uur.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van Burgemeester en Wethouders,

Ing. J.P. Peter Roodhorst
team BAG

Het beste resultaat door goede samenwerking

Herinrichting Grote Ven/Dijkgraaf de Ruiterlaan

De aansluiting van de Grote Ven op de Dijkgraaf de Ruiterlaan is nu niet veilig. Daarom gaan we de verkeersveiligheid verbeteren. Samen met de Vervoerregio Amsterdam en busvervoerder EBS hebben we onderzocht hoe dit kan. We gebruiken daarbij landelijke regels. We krijgen vaak de vraag om de snelheid te verlagen naar 30 km/u. Dit kan alleen bij woon- of winkelstraten zonder belangrijke verkeersfunctie, of als een weg niet veilig gemaakt kan worden.

De Grote Ven blijft een belangrijke weg en maakt deel uit van een busroute. Daarom blijft de snelheid 50 km/u. Met vrijliggende fietspaden en een veilige oversteek voor voetgangers maken we de weg wel veiliger.

Wat verandert er vergeleken met de huidige situatie?

Door het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan iets te verleggen, ontstaat ruimte voor auto's om te wachten zonder het fietspad te blokkeren. Ook kunnen automobilisten en fietsers elkaar beter zien. Met een middeneiland worden verkeersstromen gescheiden en kunnen voetgangers in twee stappen oversteken.

Van fietsstrook naar fietspad
Volgens nieuwe landelijke regels horen fietsstroken niet meer op wegen van 50 km/u. De gemeente past niet meteen alle wegen aan, maar bij een herinrichting kijken we naar veilige oplossingen. Bij het Grote Ven komen aan beide kanten fietspaden, deels achter de parkeerstrook.

Bushalte verdwijnt
De twee bushaltes verdwijnen om ruimte te maken voor de fietspaden. Dit kan omdat er weinig mensen gebruik van maken en andere haltes op loopafstand liggen.

Oversteken
Lang oversteken is lastig voor voetgangers. Daarom maken we meestal een rustpunt in het midden van de weg. Op de huidige plek kan dat niet, daarom komt er een nieuwe oversteek op een recht stuk van de weg.

Aanpassingen na eerste ontwerp

Na de eerste informatieavond en reacties via telefoon en e-mail hebben we het ontwerp op een aantal punten aangepast.

Parkeren
De parkeerstrook werd als te smal ervaren. Daarom is deze verbreed van 2,00 naar 2,20 meter. Hierdoor kunt u makkelijker parkeren, in- en uitstappen en is er minder kans op schade.

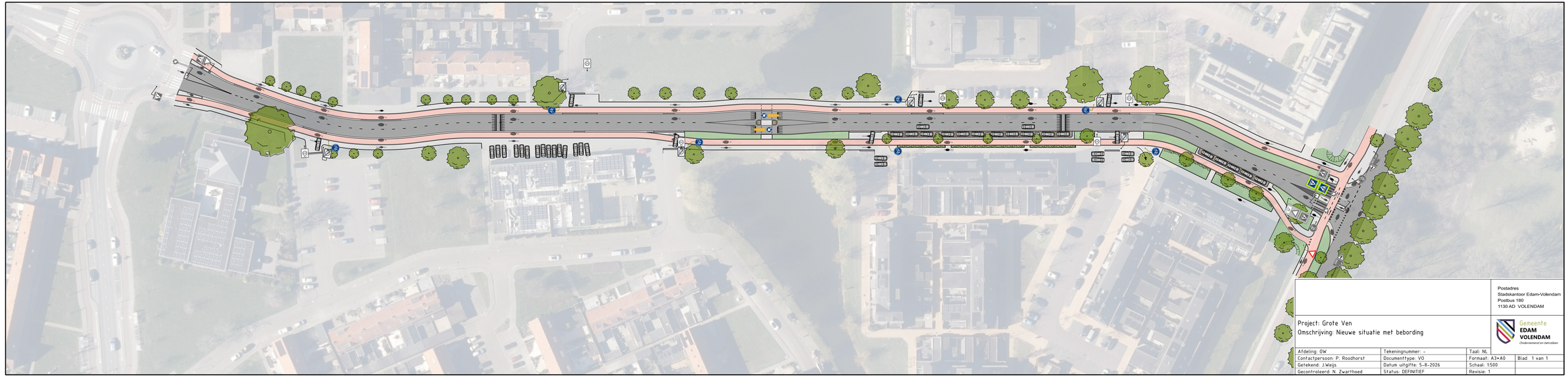
Fietspad
De parkeerstrook zorgde voor afstand tussen voetgangers en verkeer. In het nieuwe ontwerp ligt het fietspad achter de parkeerstrook, dicht bij het trottoir. Dit gaf zorgen. Daarom komt er een haagje tussen het fietspad en trottoir. Dit maakt het veiliger voor voetgangers en spelende kinderen. Daarnaast voorkomt het haagje dat fietsers op het trottoir rijden.

Oversteekplaats
De voorgestelde plek van de oversteek was niet voor iedereen goed. Ook zouden er parkeerplaatsen verdwijnen. Daarom is de oversteek verplaatst naar de oude plek van de bushalte. Zo blijft parkeren zoals het is.

Bewonersavond 2: 15-04-2026



- Verdere mogelijkheden onderzoeken om de snelheid eruit te halen. Rekening houdend met nood- en hulpdiensten
- Deels 2-richting fietspad realiseren (na bewonersavond 1 is al aangegeven dat dit onwenselijk is qua verkeersveiligheid)
- Let op positie van ingetekende snelheidsremmer en het zicht op de flauwe bocht



Postadres
Stadskantoor Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Gemeente
EDAM
VOLENDAM
Ondernemend en betrokken

Project: Grote Ven
Omschrijving: Nieuwe situatie met bebording

Afdeling: OW	Tekeningnummer: -	Taal: NL	
Contactpersoon: P. Roodhorst	Documenttype: VO	Formaat: A3+A0	Blad 1 van 1
Getekend: J.Weijs	Datum uitgifte: 5-8-2026	Schaal: 1:500	
Gecontroleerd: N. Zwarthoed	Status: DEFINITIEF	Revisie: 1	

L2 (2x) en zebramarkering).

Verwijderen
verkeersbord L3b.

Handhaven
verkeersborden B6 met onderbord
OB02+OB503 en L2.

Handhaven
verkeersbord L2.

Plaatsen
verkeersbord L2 (2x).

en
ersbord G11.

Handhaver
verkeersbo

Verwijderen
verkeersbord G

Handhaven
verkeersbord D2 (2x)

Verwijderen
verkeersbord G11

Plaatsen
verkeersbord B6.

Handhaven
verkeersborden B4 en VR10_9.

Postadres
Stadskantoor Edam-Volendam
Postbus 180
1130 AD VOLENDAM

Project: Grote Ven
Omschrijving: Voorstel wijziging uitbuiging fietspad

Gemeente
EDAM
VOLENDAM
Ondernemend en betrokken

Afdeling: OW	Tekeningnummer: -	Taal: NL	
Contactpersoon: P. Roodhorst	Documenttype: SO	Formaat: A2	Blad 1 van 1
Getekend: J.Weijs	Datum uitgifte: 6-8-2026	Schaal: 1:200	
Gecontroleerd: N. Zwarthoed	Status: CONCEPT	Revisie: 1	

Ingetrokken
ivm toezegging college

4.5

MOTIE

Voorstel 74-2023
De raad van de gemeente Edam-Volendam in vergadering bijeen op 09-11-2023
Onderwerp: verkeersveiligheid
De Raad constaterende dat: Het er nogal wat schort aan de veiligheid op de weg. Diverse kruispunten in de gemeente zorgen voor levensgevaarlijke situaties: - De kruising Burg. van Baarstraat en Hyacintenstraat. Hier is vorig jaar al een motie voor aangenomen, er is tot op heden nog niets gedaan aan dit kruispunt. (dinsdag 5 november werd gecommuniceerd dat dit kruispunt in januari aangepakt gaat worden). - Situatie nabij bij de Blokwhere. Het kruispunt Wieringenlaan/Kimsterweg is een druk kruispunt, met heel veel schoolgaande kinderen en ouders. Hier komen de ringweg van de Broeckgouw en de toegangsweg naar de Blokwhere samen. Dit leidt tot onoverzichtelijke/ gevaarlijke situaties. Het eerste ongelukje heeft al plaats gevonden. - Kruispunt Grote Ven / Dijkgraaf de Ruiterlaan. Ook deze T-splitsing heeft al jaren de aandacht. Omdat het tweebaans fietspad de Grote Ven kruist zorgt dit voor gevaarlijke situaties bij oversteken. - Kinderen die in de wijk Korea wonen moeten tussen het (vracht)verkeer door hele smalle straatjes laveren richting de Jozefschool. Ook in de Conijnstraat is het vaak heel druk. De Raad overwegende dat: - De veiligheid op de weg voor de schoolgaande kinderen geborgd moet zijn. - Deze kruispunten al jaren bekend staan als gevaarlijke kruispunten.
Roept het college op: - Om deze kruispunten/verkeerssituaties spoedig aan te pakken om de verkeersveiligheid te verbeteren. - Binnen een half jaar de raad op de hoogte te brengen van de voortgang. En gaat over tot de orde van de dag.
Ondertekening en naam: Loek Kras — Lijst Kras Max Slotboom — Partij van de Arbeid Jaap Schilder — FvD



Mobiliteitsplan Edam-Volendam

Definitief

Kenmerk: 014684.20240412.R1.03
Datum: 7 mei 2024

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Edam – Volendam en Vervoerregio Amsterdam
Titel rapport	Mobiliteitsplan Edam-Volendam
Kenmerk	014684.20240412.R1.04
Datum publicatie	26 september 2024
Projectteam opdrachtgever	Wethouder Kees Schilder, Nico Zwarthoed en Daan Smit (gemeente Edam-Volendam), Joost van Os (VRA)
Projectteam Goudappel	Martijn Stevens, Anna Visser, Tom Hartog, Johannes Beuckens
Omslagafbeelding	Onbekend
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV

Gemeente EDAM VOLENDAM

Vervoerregio Amsterdam

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoud

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

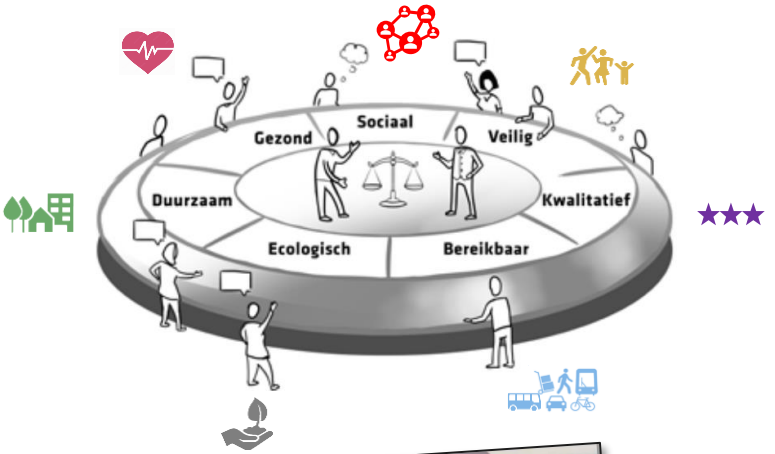


Samenvatting

Mobiliteitsplan nodig om te anticiperen op groeiende gemeente

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

Het Mobiliteitsplan draagt bij aan de zeven beleidsdoelen van de Omgevingsvisie. **Veiligheid** staat voorop in het Mobiliteitsplan, waarbij we streven naar nul verkeersdoden. Ook **bereikbaarheid** is een belangrijk doel van het plan. Voor nu, maar ook zeker voor de toekomst. Niet alleen voor de auto maar juist ook voor andere vervoerswijzen zoals de voetganger, (e)-fiets en het OV. Door in te zetten op voetgangers, fietsers en OV-reizigers wordt de groei van mobiliteit op een **duurzame** manier opgevangen. Hierdoor blijft de leefomgeving een **gezonde** en **sociale** plek voor de bewoners en bezoekers. Hiermee wordt het karakter en de **kwaliteit** van de gemeente versterkt en blijft er voldoende ruimte voor **ecologie** om groen in tact te houden.





In nauwe samenwerking opgesteld

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



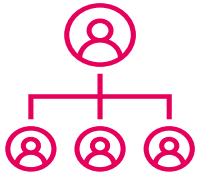
Figuur S.1: Themaraad bijeenkomst 29 februari 2024



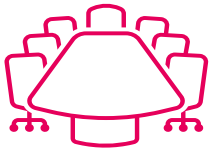
Enquête mobiliteit



Dorpsraad avond



Gemeenteraad avond



Ambtelijk- en bestuurlijk overleg

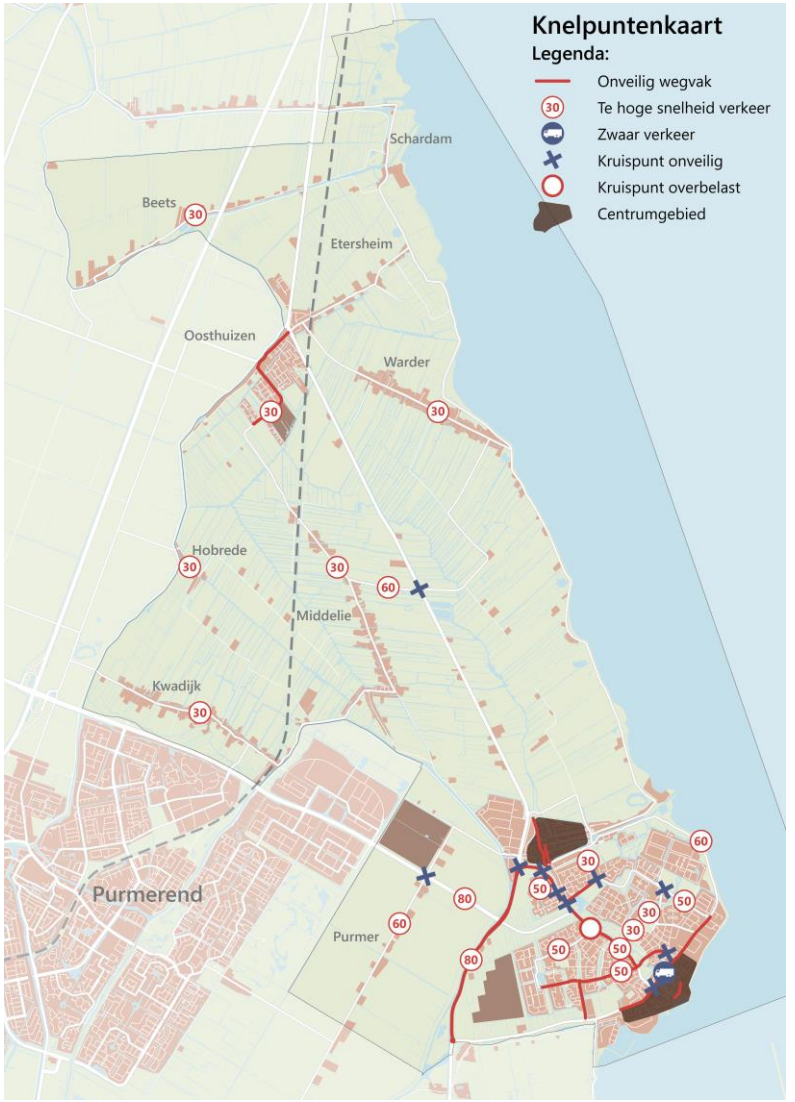


Brede projectgroep

Mobiliteitsopgaven afhankelijk van gebiedstype

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

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



Figuur S.2: Knelpuntenkaart

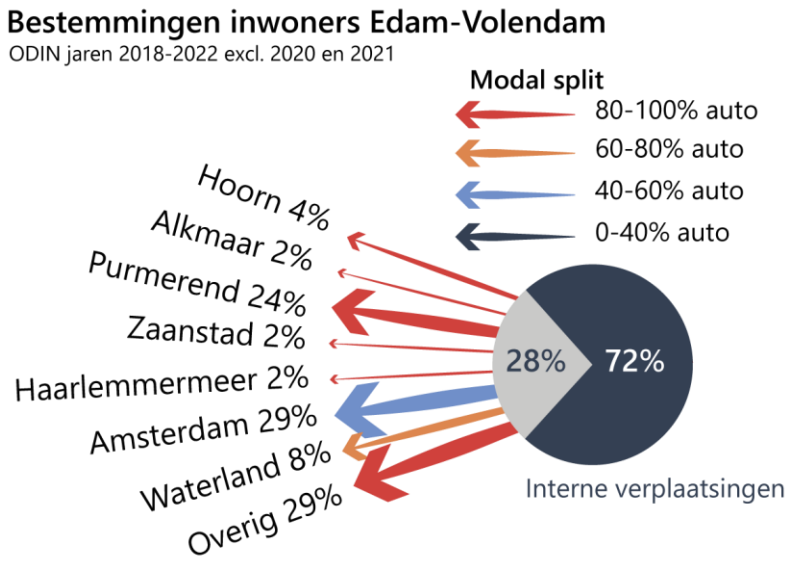
Mobiliteitspatroon biedt kansen voor transitie van mobiliteit

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

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

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

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



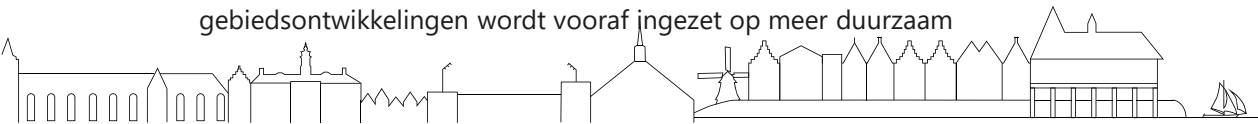
Figuur S.3: Herkomst-bestemmingsrelaties met aandelen autoverkeer

Richtinggevende keuzes bepalen koers Mobiliteitsplan

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

1. **De verkeersveiligheid op orde:** om mensen te verleiden meer te lopen en te fietsen zijn aantrekkelijke voet- en fietspaden en veilige oversteeklocaties noodzakelijk. Dit kan mogelijk zorgen voor wat minder parkeerplekken of extra reistijd voor autoverkeer.
2. **Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren:** om de centrumgebieden aangenaam en veilig te houden is prioriteit voor voetgangers en fietsers nodig. Omdat de ruimte schaars is in centra gaat meer prioriteit voor voetgangers en fietsers gepaard met het beperken van ruimte voor bijvoorbeeld parkeren.
3. **Groei mobiliteit duurzaam opvangen:** om de groei van mobiliteit als gevolg van de groei van de gemeente duurzaam op te vangen wordt ingezet op duurzame vervoerwijzen. In gebiedsontwikkelingen wordt vooraf ingezet op meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Daarnaast wordt ingezet op een goede fietsbereikbaarheid naar Amsterdam en Purmerend en op een hoge kwaliteit OV met goed bereikbare haltes.
4. **Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme:** om toerisme op duurzame wijze te faciliteren wordt ingezet op een ander kwaliteitsniveau met een langere verblijfsduur. Hierdoor kan toerisme beter worden gespreid en zijn bezoekers eerder bereid om aan de rand van de kernen te parkeren. Daarnaast wordt ingezet op andere routes van touringcars en wordt gezorgd dat het centrum goed bereikbaar blijft met lijnbussen.
5. **Verplaatsen en verschonen logistiek:** om overlast als gevolg van logistiek te beperken wordt ingezet op het verplaatsen en verschonen van logistiek. Bij verplaatsen gaat het mogelijk om het op lange termijn verplaatsen van logistieke functies naar De Purmer en wordt gekeken naar alternatieve routes. Bij verschonen wordt ingezet op het gebruik van kleinere/schonere voertuigen.

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



Gebiedsgerichte aanpak met mobiliteitszones

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

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

Tabel S.1 Mobiliteitszones met bijpassend profiel en vervoerswijze mix



Figuur S.4: Mobiliteitszones Edam-Volendam

Ambities Mobiliteitsplan om te komen tot het toekomstbeeld

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

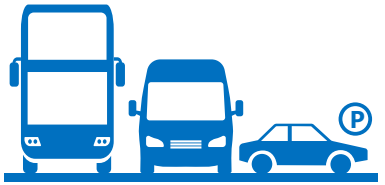
1. **Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:**
    - Stimuleren lopen en fietsen voor korte verplaatsingen;
    - Stimuleren gebruik E-bike;
    - Verkeersveilige leefomgeving voor iedereen;
    - Aantrekkelijkheid centrumgebieden verhogen.



2. **Versterken duurzame vormen van vervoer:**
    - Duurzame regionale bereikbaarheid ;
    - Emissievrij in 2050;
    - Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan hand in hand (Lange Weeren, De Purmer, Julianaweg).



3. **Toekomstbestendige bereikbaarheid:**
    - Goed bereikbare kleine kernen en dorpen;
    - Logistiek verkeer veilig en efficiënt faciliteren ;
    - Parkeerbeleid actualiseren.



Het toekomstbeeld mobiliteit van Edam-Volendam

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

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

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



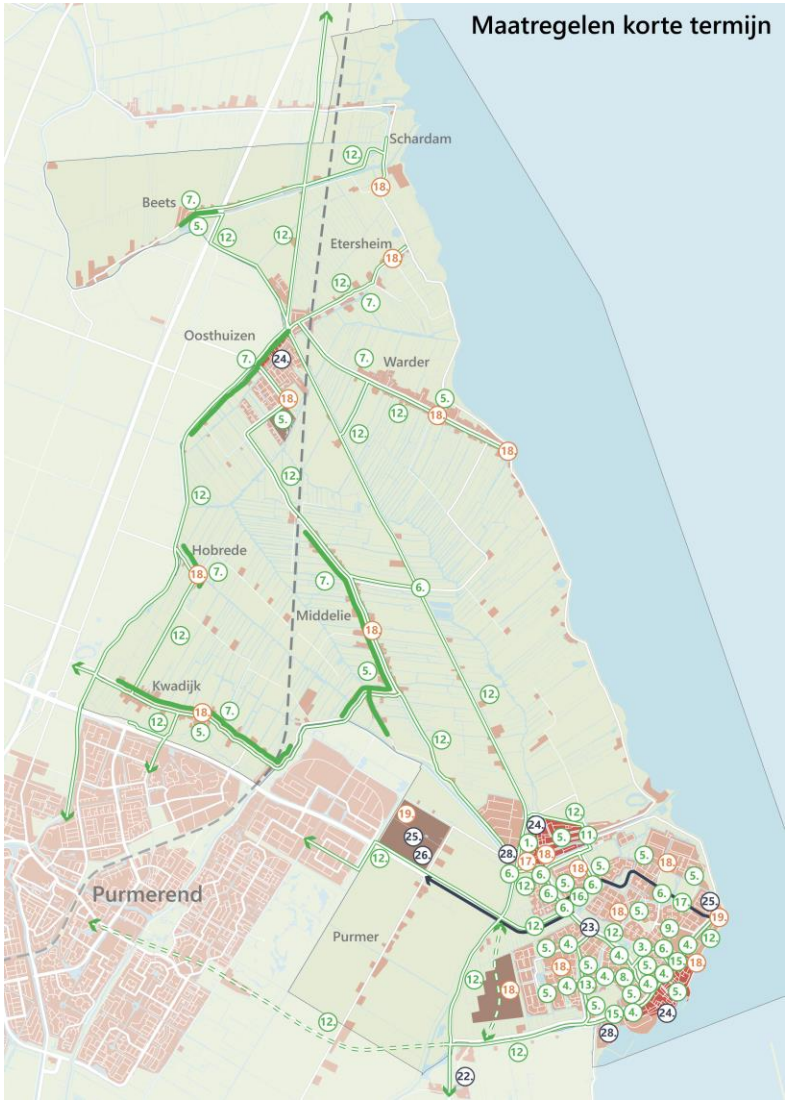
Figuur S.5: Toekomstbeeld mobiliteit

Uitvoeringsprogramma: ondernemen actie op korte termijn

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

	Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:
1	Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam
2	Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid
3	Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat
4	Aanpassen of weghalen van langsparkeerplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten
5	Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen inclusief educatie
6	Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten (gemeentelijk + provinciaal)
7	Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen
8	Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan
9	Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat
10	Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid
11	Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven
12	Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)
13	Realiseren doorfietsroute Heideweg, Anthonie P Schotelstraat, Christiaan van Abkoudestraat richting Zuiderzeeweg
14	Aanpak toegankelijkheid openbare ruimte rondom voorzieningen/ instellingen voor kwetsbare doelgroepen
15	Herinrichting Julianaweg
16	Herinrichting Zuidpolderlaan met vrijliggend fietspad in twee richtingen
	Versterken duurzame vormen van vervoer:
17	Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub
18	Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken
19	Opstellen Mobilteitsprogramma van Eisen (MPvE) bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit
20	Toegankelijk maken bushaltes voor iedereen (bijv. scootmobielen of rolstoelen)
21	Opstellen laadstrategie auto om elektrisch rijden te stimuleren via programma MRA-E.
	Toekomstbestendige bereikbaarheid:
22	Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247
23	Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat
24	Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)
25	Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer
26	Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer
27	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen
28	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam
29	Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit
30	Werkgeversaanpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren
31	Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam

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



Figuur S.6: Uitvoeringsagenda: maatregelen korte termijn

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

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

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

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



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

1. Doel en totstandkoming Mobiliteitsplan

1.1 Doel Mobiliteitsplan

Waarom een Mobiliteitsplan?

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

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

In 2040 zal mobiliteit er anders uitzien dan vandaag. Verschillende trends zullen op de korte en of de lange termijn een effect hebben op ons mobiliteitsbeleid. Het Mobiliteitsplan vormt een uitwerking van de opgave ‘mobiliteit’ uit de omgevingsvisie en een vervolg op het Verkeersplan 2018-2023. Met het Mobiliteitsplan zet de gemeente in op een toekomstig bestendige, bereikbare en leefbare gemeente.

Een visie met een ambitie

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

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

Samenwerken bij de uitvoering van de visie

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

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



1.2 Totstandkoming

In nauwe samenwerking

Het Mobiliteitsplan Edam-Volendam is in samenwerking met inwoners en belanghebbenden tot stand gekomen. Ruim 350 inwoners en bezoekers vulden bij het begin van het opstellen van het plan de enquête in. Vervolgens zijn diverse avonden geweest met de dorpsraad en de gemeenteraad om de inwoners van de gemeente actief te betrekken bij het proces. Voor bestuurlijke gedragenheid zijn verschillende ambtelijke en bestuurlijke overleggen georganiseerd met de directeuren en wethouders. Omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeentegrens zijn we ook 5 keer bij elkaar gekomen in brede projectgroepen waarbij zowel de gemeente, als de provincie en de VRA aanschoven om tot een integraal gedragen plan te komen.



Figuur 1.1 Themaraad bijeenkomst 29 feb 2024

Enquête mobiliteit

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

Dorpsraadavond

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

Gemeenteraadavond

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

Ambtelijk- en bestuurlijk overleg

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

Brede projectgroep

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

2. Kernschets: opgaven mobiliteit

2.1 Beleidscontext

Werkwijze beleidsanalyse

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

Krachtenveldanalyse gemeentelijke beleidsstukken

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

Gemeentelijke beleidsstukken:

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

Regionale beleidsstukken:

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

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







Omgevingsvisie Edam-Volendam

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

Meer duurzame, gezonde en veilige mobiliteit als ambitie

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

De mobiliteitstransitie in Edam-Volendam

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

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

Hiermee wordt bij het inrichten van de openbare ruimte het belang van de voetganger (**S**tappen) en fietser (**T**rappen) voorop gesteld, gevolgd door het **o**penbaar vervoer en **M**aaS* modaliteiten. Op de laatste plaats komt de **p**rivéauto. Naast dit handboek wordt de invoering van betaald parkeren onderzocht en wordt gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk naar de randen van de centrumgebieden verplaatst. Voor kwetsbare doelgroepen wordt ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Met mobiliteit anticiperen op toekomstige groei

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



Omgevingsvisie Edam-Volendam

Mobiliteit ook onderdeel bij andere opgaven Omgevingsvisie

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

Opgave 2: warmte, energie en klimaat

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

Opgave 3: Landelijk gebied & Landschap

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

Opgave 4: Werklocaties

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

Opgave 6: Waterfront

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

Gemeentelijk verkeersplan Edam-Volendam

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

Uitgevoerd

- Aanpak weesfietsen bij busstation Edam;
- Voorrangssituatie voor fietsers op rotondes aanpassen;
- Snelheidsbeperkende maatregelen door visueel versmallen van het wegprofiel voor alle dorpskernen;
- Eenrichtingsverkeer grachten Edam;
- Looproute naar centrum verbeteren vanaf parkeerterrein Marinapark via Zuideinde;
- Evaluatie Parkeerfonds;
- Lobby verduurzaming busvervoer;
- Lobby landbouwverkeer op de N244;
- Looproute Dijkgraaf de Ruiterlaan tussen Grote Ven en Julianaweg.

Mee bezig

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



Doorlopend (samen met regionale partners)

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

Anders (in ijskast of niet mogelijk)

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

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



Parkeernota Edam-Volendam 2011

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

Parkeervisie

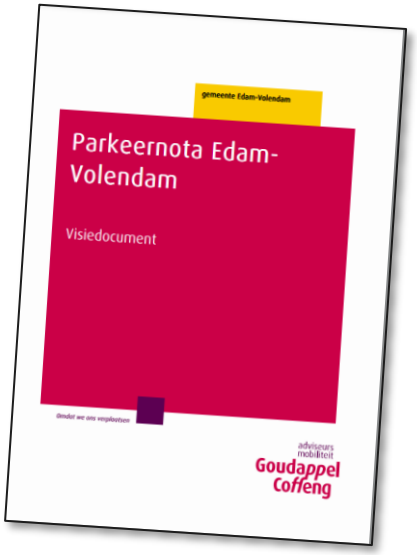
Gericht op:

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

Voorrang doelgroepen:

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

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



Strategische Gebiedsvisie De Purmer 2035 (ontwerp)

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

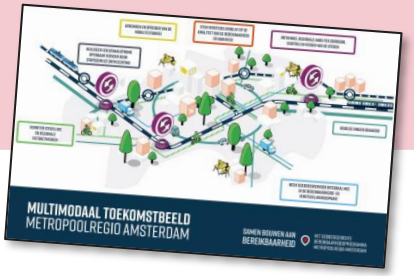


In de ontwerp-gebiedsvisie is voor mobiliteit opgenomen dat de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit en infrastructuur in de Purmer vooral recreatief zijn. Het gaat hierbij om het verbeteren van snelfietsroutes, wandelroutes, vaarroutes en fiets- en wandelverbindingen. Ook wordt duidelijk ingezet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

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

Regionale beleidsambities

Multimodaal toekomstbeeld MRA	Beleidskader mobiliteit (VRA) 2023	Perspectief mobiliteit (PNH) 2021
Visie: Brede Welvaart **Strategieprincipes:** • Verstedelijking afgestemd op bereikbaarheid; • Afremmen en spreiden mobiliteitsgroei; • Verbeteren fietsnetwerken; • Regionale hubs; • Schaalsprong OV. **Opgaven Zaanstreek/Waterland:** • Ongelijkheid in bereikbaarheid; • Sterkste afname van bereikbaarheid over weg; • Te weinig capaciteit in OV; • N247 een capaciteitsknelpunt.	**Visie:** Brede Welvaart **Principes:** • Gedragsbeinvloeding en 'mens centraal' als uitgangspunt; • STOMP is de basis (+Trias mobilica); • Mobiliteit per gebiedstype; • Mobiliteit en ruimte in samenhang. *Opgaven Stedelijk gebied:* • Verdichting, functiemix, externe/interne verbindingen; *Opgaven landelijk gebied:* • Beschermen landschap, benutten bestaande infra, menging wonen/werken, beleving van fietsroutes en doorfietsroutes, verkeersveiligheid. *Opgaven Waterland:* • Vergrijzing, eenzijdig pendel naar Amsterdam (files, OV), OV Edam-Volendam met rest Waterland beperkt, autoafhankelijkheid, hoewel auto belangrijk alternatief blijft → inzet: fiets, OV, deelmobiliteit, hubs.	**Opgaves:** • Bereikbare woningen, economie; • Goede deur-tot-deur reis; • Lopen en fietsen; • Ketenreis; • Veilig en toegankelijk reizen; • Voorkomen negatieve effecten; • Laadinfrastructuur; • Duurzaam aanleg en beheer van infrastructuur; • Kostenbesparing. *Hoe*: Trias Mobilica (mobiliteit verminderen, veranderen, verbeteren)







Samenvatting beleidsanalyse

Omgevingsvisie en regionaal beleid vormen vertrekpunt om gezamenlijk doelen te bereiken

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

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

2.2 Feiten en cijfers

Werkwijze feiten en cijfers

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

Gebruikte data

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

- **ODiN:** OnDerweg in Nederland. Databron van het CBS met informatie over het verplaatsingsgedrag in Nederland. Gaat onder meer over de verdeling van gemaakte verplaatsingen over vervoerwijzen en afstandsklassen;
- **NVP:** Nederlands VerplaatsingsPanel. Databron voor verplaatsingsgedrag van panelleden. Gebruikt voor de motieven van verplaatsingen;
- **Mobiliteitsspectrum:** intensiteiten en bereikbaarheid fiets, intensiteiten en bereikbaarheid OV;
- **Netwerkkaarten:** voor het in beeld brengen van de huidige situatie zijn netwerkkaarten opgesteld die de netwerken voor fiets, OV en auto (gecategoriseerd) weergeven;
- **Verkeersmodel Edam-Volendam:** intensiteiten motorvoertuigen (versie 1.0);
- **Wegenscan:** een beschouwing van de verkeersveiligheid op verschillende wegen door te kijken naar de verhouding tussen Intensiteit op de weg en de capaciteit van de weg (I/C). De capaciteit is in deze analyse bepaald met behulp van de 'Wegenscan-tool' die op basis van de kenmerken functie, vormgeving en gebruik de maximaal wenselijke intensiteiten op wegvakken kan bepalen;
- **VIAstat:** in beeld brengen van ongelukken en snelheidsoverschrijdingen in de gemeente. De ongevalsregistratie in Nederland is onvolledig. Daarom is niet alleen naar 2023 gekeken, maar naar de 2020-2023;
- **Kentekenonderzoek:** Parkeerdruk en herkomst parkeerders Volendam.

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

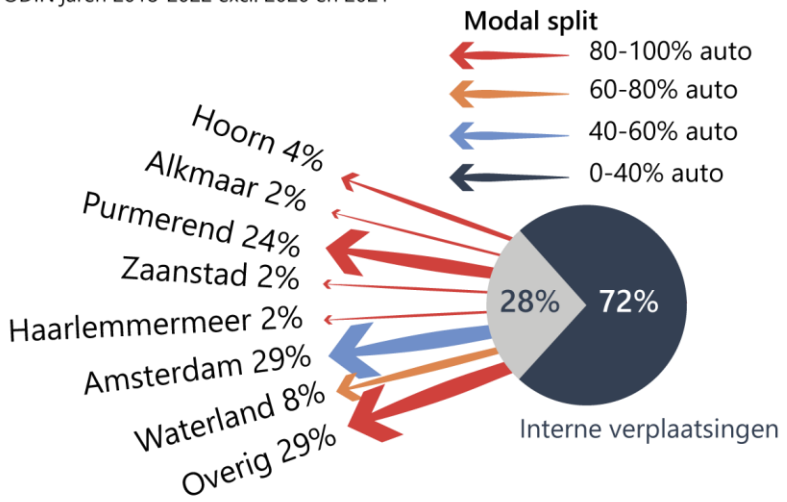
Sterke relaties Edam-Volendam met Amsterdam en Purmerend

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

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

Bestemmingen inwoners Edam-Volendam

ODIN jaren 2018-2022 excl. 2020 en 2021



Herkomsten bezoekers Edam-Volendam

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

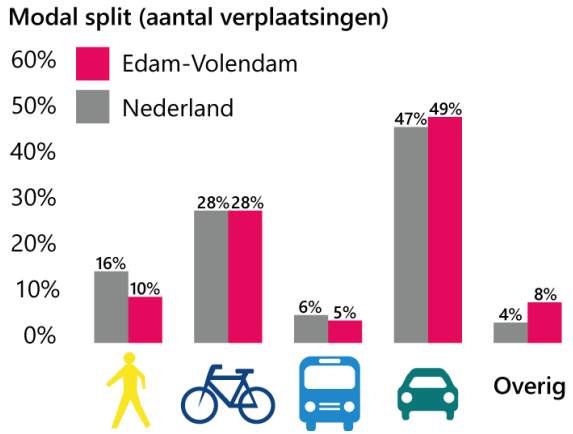
Top 5 Herkomsten:

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

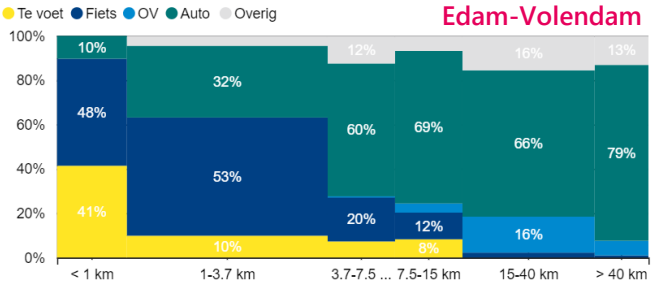
Modal split Edam-Volendam toont potentie voor transitie

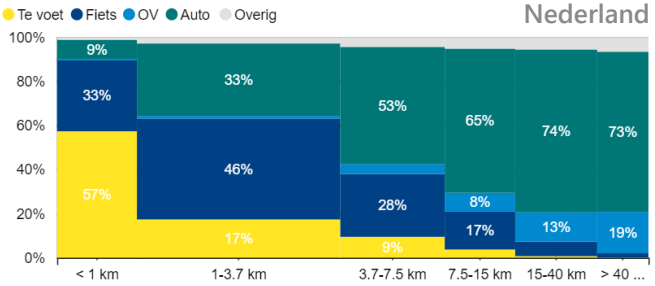
Op basis van ODiN data (CBS) is de modal split van de gemeente Edam-Volendam vergeleken met het gemiddelde van Nederland. Uit deze vergelijking vallen de volgende zaken op:

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



Modal split naar afstandsklasse





Huidig fietsnetwerk (2024)

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

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

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



Figuur 2.2 Netwerkkaart fiets

Huidige lijnvoering OV (2024)

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

R-net (HOV):

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

Aanvullende ontsluitende buslijnen:

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

Bestemmingen reizigers volgens telcijfers uit maart 2023:

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

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



Figuur 2.2 Netwerkkaart OV (situatie 2024)

Huidig Autonetwerk (2024)

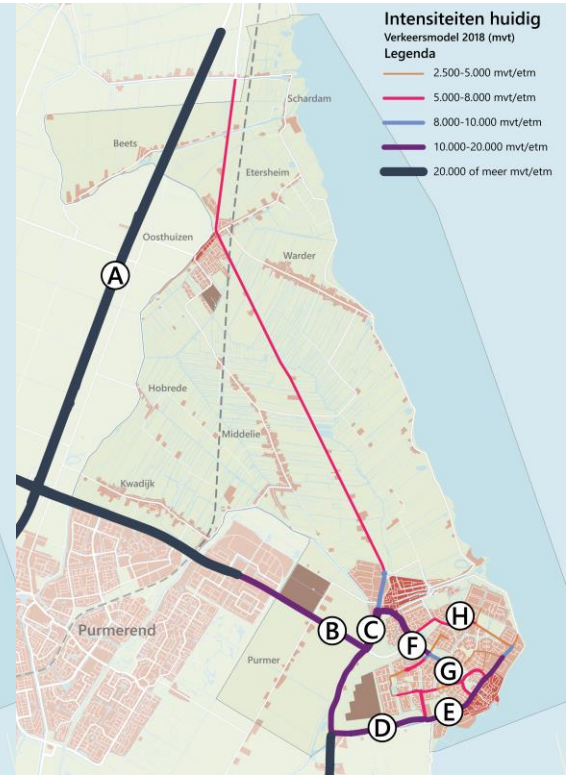
Het autonetwerk in de gemeente Edam-Volendam kent buiten de bebouwde kom als hoofdwegen de N247 (tussen Hoorn, via Oosthuizen en Edam, richting de A10), de N244 tussen de N247 en Purmerend richting de A7, die de gemeente doorsnijdt maar waar vanuit de gemeente niet op wordt aangesloten. Vanuit Volendam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

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

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



Figuur 2.3 Netwerkkaart auto



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

Realisatie Zuiderzeeweg

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

Ontsluiting de Lange Weeren

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



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



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

Verkeersafwikkeling kruispunten

In de studie "Verkeersonderzoek ontsluiting De Lange Weeren" is eind 2023 de verkeersafwikkeling op 17 kruispunten in Edam-Volendam onderzocht voor 2030. In figuur 2.7 zijn de resultaten op kaart weergegeven. Hieruit blijkt dat de rotonde Dijkgraaf Poschlaan – Bootsloot – Christiaan van Abkoudestraat het enige kruispunt is op het onderzochte netwerk die het verkeer niet kan afwikkelen. Tijdens drukke momenten kan dit zorgen voor lange wachtrijen voor het kruispunt. Op dit kruispunt zijn maatregelen nodig om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te verbeteren.

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

Het kruispunt Julianaweg - Dijkgraaf de Ruiterlaan is inmiddels verbouwd tot een rotonde.



Figuur 2.7 Verkeersafwikkeling kruispunten Edam en Volendam

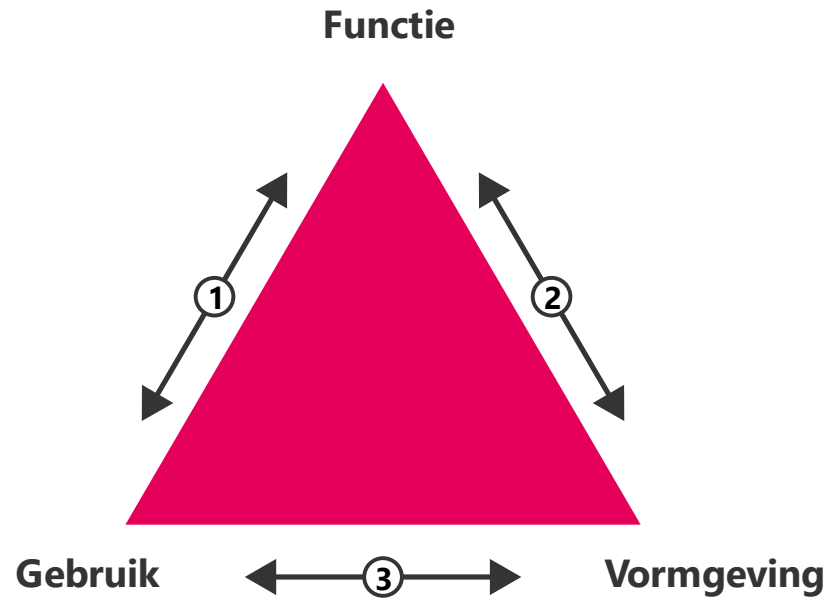
Wegenscan

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

De volgende aspecten worden beoordeeld:

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

Voor de gemeente Edam-Volendam zijn eind 2023 31 wegvakken geanalyseerd met de wegenscan. Voor het gebruik van de weg zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel 2030 van de gemeente gebruikt. Hierbij zijn twee varianten; het model met of zonder de tweede aansluiting voor de nieuw te realiseren woonwijk Lange Weeren.



Op meerdere wegvakken verminderde verkeersveiligheid

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

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

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



Figuur 2.8 Resultaten wegenscan

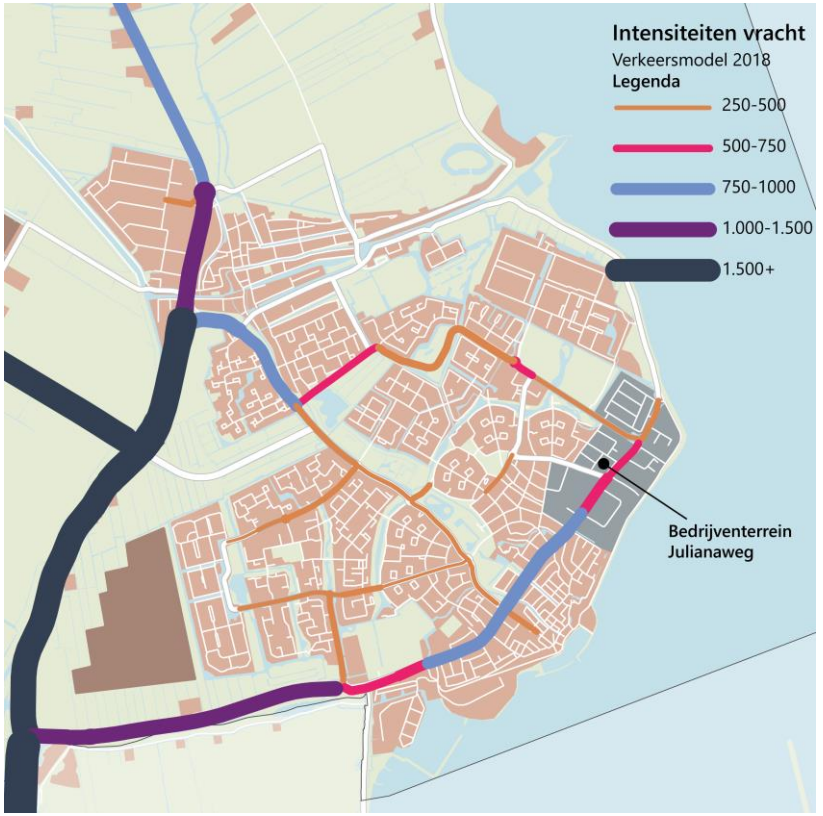
Op meerdere wegvakken verminderde verkeersveiligheid

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

Vrachtverkeer

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

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



Figuur 2.9 Intensiteiten vracht 2018

Ongevallen

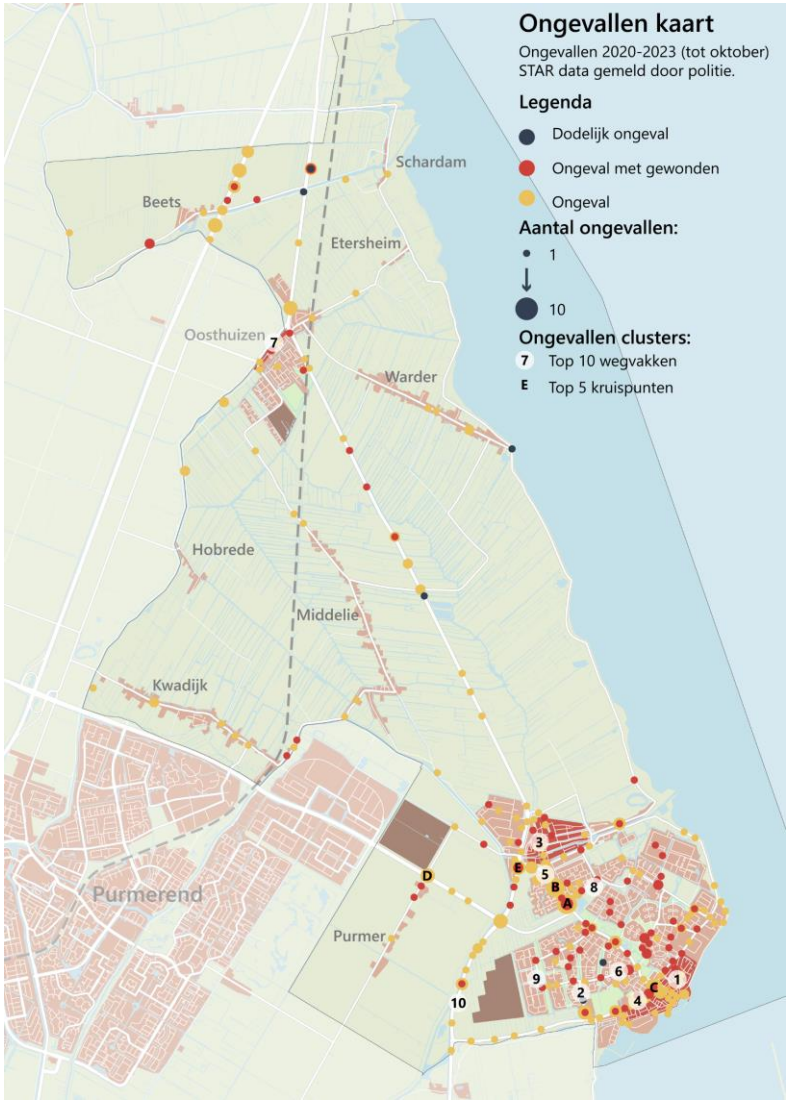
De kaart hiernaast geeft het aantal ongevallen per locatie weer op basis van STAR data via VIAstat die tussen 2020 en oktober 2023 zijn gemeld door de politie. De kaart maakt onderscheid in ongevallen met doden, gewonden en overige ongevallen. De 10 wegvakken met de meeste ongevallen per kilometer en de 5 kruispunten met de meeste ongevallen staan in de tabellen. Het deel van de A7 dat binnen de gemeente valt is buiten beschouwing gelaten. Ongevallen op kleine kruispunten (geen rotonde, VRI of met GOW-GOW) zijn toegedeeld aan het wegvak. Op de volgende pagina staat een kaart ingezoomd op Edam en Volendam.

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

Tabel 2.2 Ongevallen per wegvak

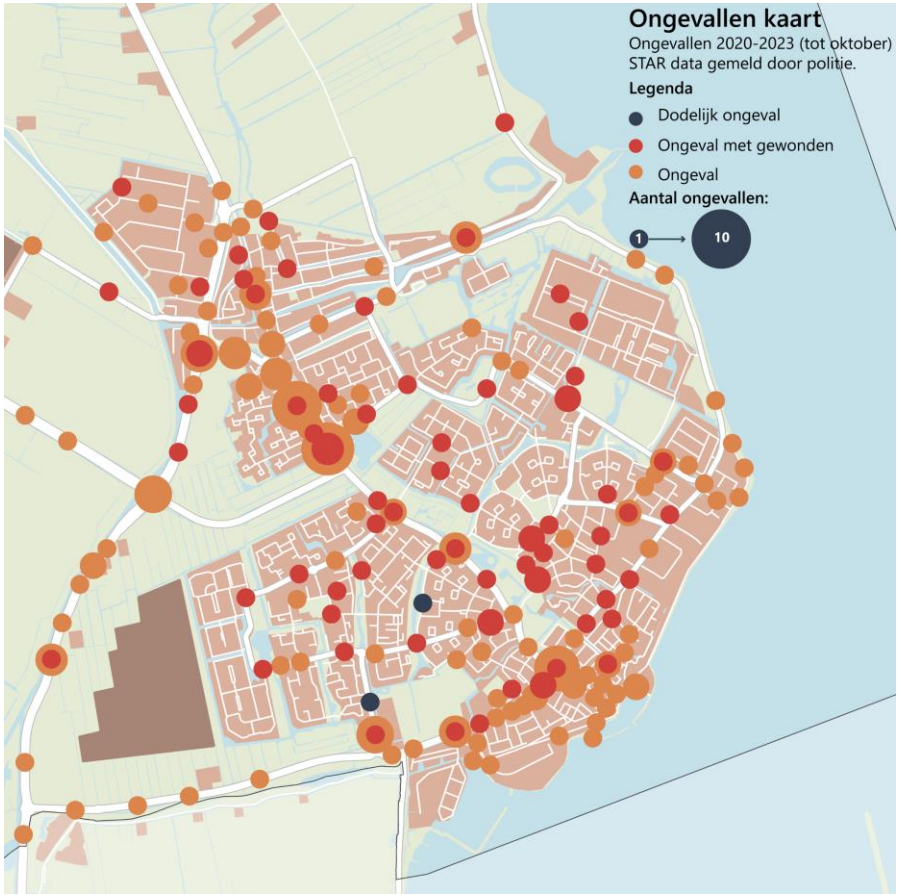
Kruispunt	Ongevallen
A. Dijkgraaf Poschlaan – Zuidpolderlaan	8
B. Dijkgraaf Poschlaan – Langemeerlaan	7
C. Julianaweg – Populierenlaan	5
D. N244 – Purmer	4
E. N247 - Singelweg	4

Tabel 2.3 Ongevallen per kruispunt



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

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



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

Snelheidsoverschrijding

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

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

Tabel 2.4 Snelheidsoverschrijdingen per wegvak



Figuur 2.12 Snelheidslimietoverschrijding V85

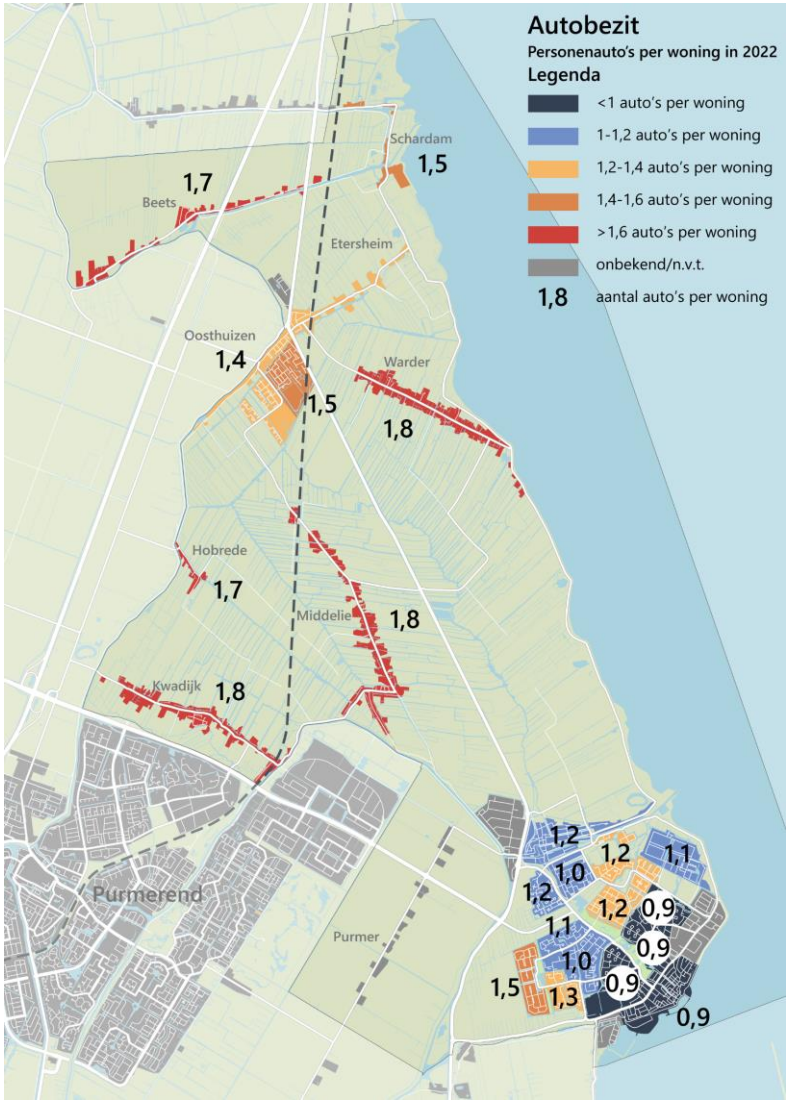
Autobezit in Edam-Volendam

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

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

Bedrijfsvoertuigen

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



Figuur 2.13 Autobezit in de gemeente Edam-Volendam

Parkeerdruk en herkomst parkeerders Volendam in detail onderzocht

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

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



Figuur 2.14 Locatie parkeerterreinen Volendam

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

Verdeling parkeerbehoefte externe parkeerders over parkeervoorzieningen niet optimaal

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

Mobiliteitspatroon gemeente Edam-Volendam

Mobiliteit binnen de gemeente: kansen voor de fiets

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

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

Regionale verplaatsingen: auto dominant

Ruim een kwart van de verplaatsingen gaat naar buiten de gemeente. Vooral naar Amsterdam is een stevige pendel te zien; circa één op de drie uitgaande verplaatsingen heeft een bestemming in Amsterdam, voor Purmerend is dit één op de vier. Naar Amsterdam wordt ongeveer evenveel met de auto als met het ov gereisd. Dit is terug te zien op verplaatsingen tussen 15 en 40 km waar wat meer met het ov wordt gereisd. Naar Purmerend is de auto dominant (ongeveer 80% van de verplaatsingen).

Belangrijke bestemmingen aan fietsnetwerk

Vrijwel alle belangrijke bestemmingen binnen de gemeente bevinden zich aan het fietsnetwerk. Regionaal bevinden Purmerend, Hoorn en Monnickendam zich binnen fiets of e-bike afstand.
Voor het OV is de verbinding naar Amsterdam frequent. Naar Purmerend ontbreekt een hoogwaardige ov-verbinding.
Voor wat betreft het auto netwerk is de doorstroming binnen de gemeente over het algemeen op orde. Uitzondering hierop vormt de rotonde Dijkgraaf Poschlaan – Christiaan van Abkoudelaan.

Verkeersveiligheid: voetgangers en fietsers kwetsbaar

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

2.3 Trends in mobiliteit

Doel trendatelier

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

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

Welke trends zijn relevant?

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

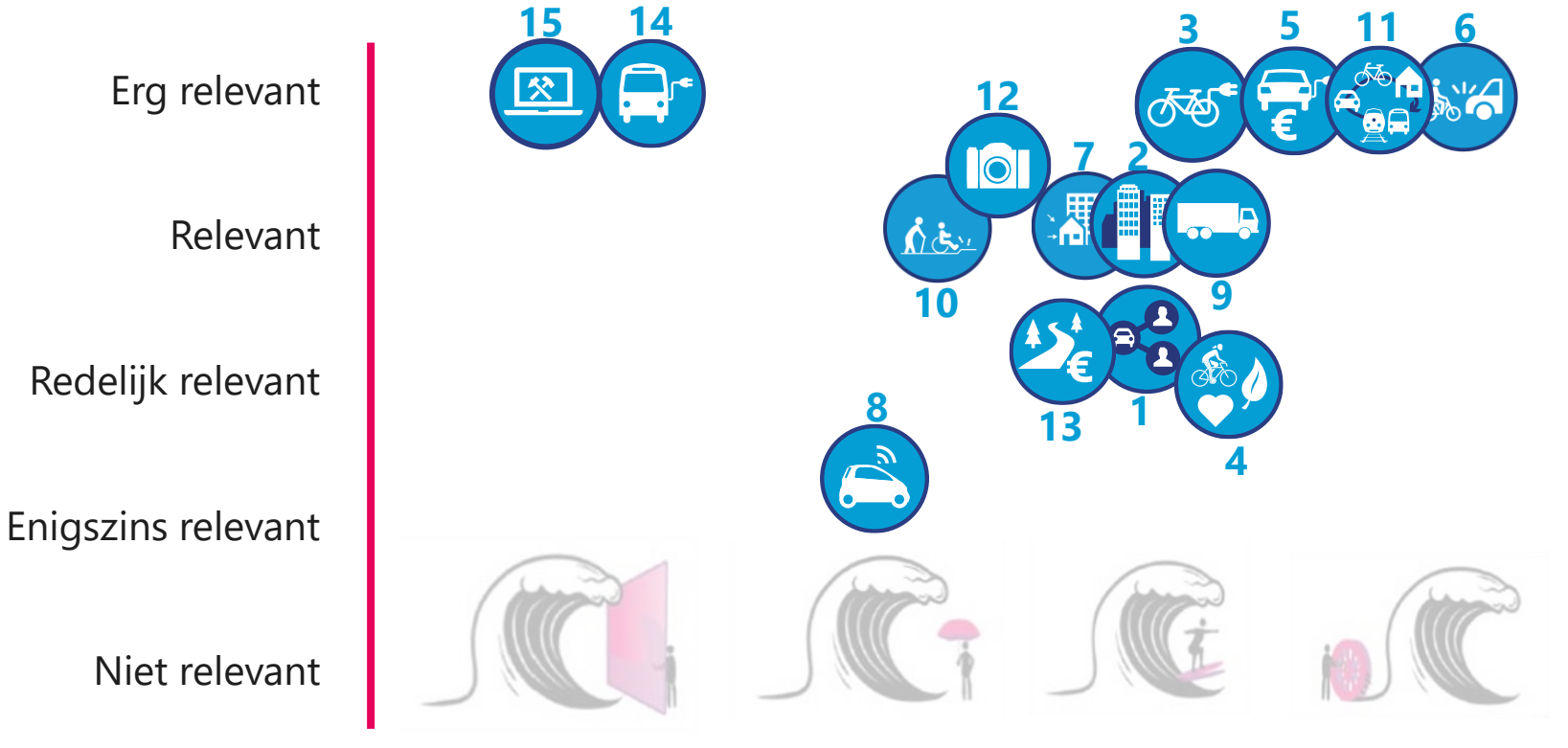
De relevant beoordeelde trends zijn: complexere logistieke stromen, van dorp naar stad, toenemende druk openbare ruimte, toerisme neemt toe en aandacht voor vergrijzing en toegankelijkheid.

Welke strategie hoort bij deze trends?

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

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

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



Resultaat trendatelier met brede projectgroep Mobiliteitsplan Edam-Volendam

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

2.4: Bewoners denken mee

Opzet online enquête

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

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

Maptionnaire belangrijk onderdeel analyse

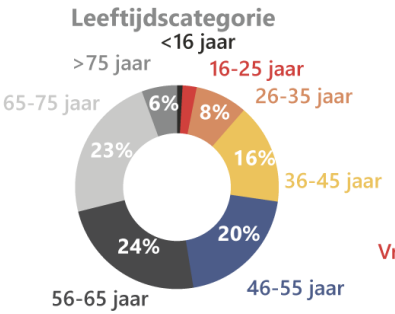
De Maptionnaire vormt een belangrijk onderdeel van de analyse omdat hier de ervaringen en beleving van knelpunten uit naar voren komt vanuit de inwoners van de gemeente. Dit is iets dat je met een feitelijke analyse lastig in beeld kan brengen. De volgende pagina's geven de resultaten van de analyse.

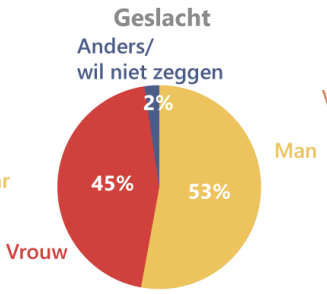


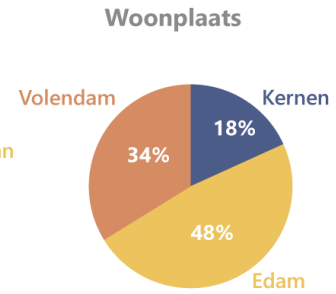
Figuur 2.15 Omslag Maptionnaire

Achtergrondgegevens enquête

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







16 beoordeelde thema's

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

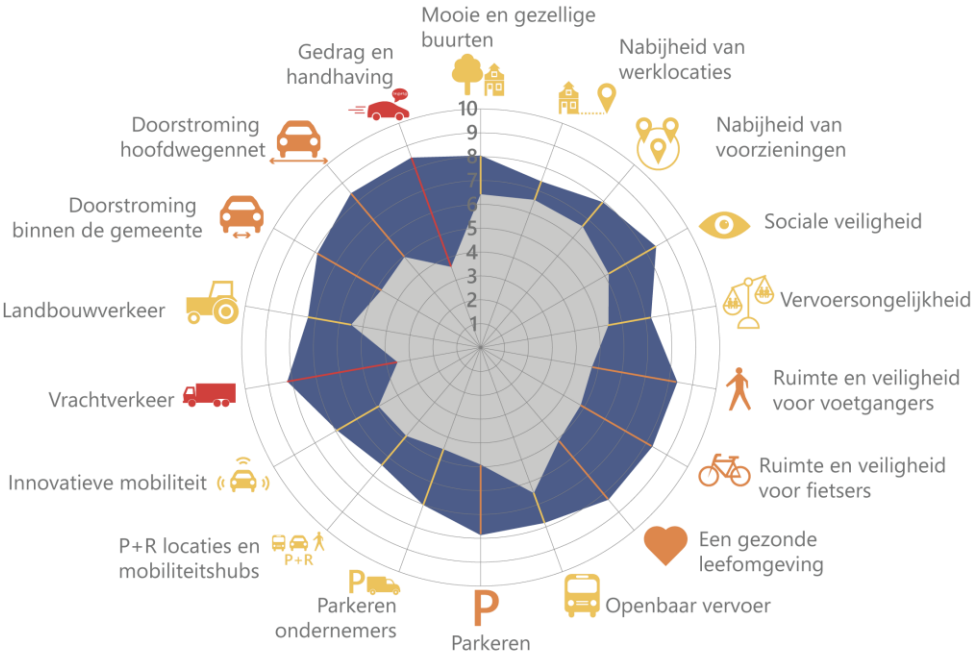
1. Mooie en gezellige buurten
2. Nabijheid van werklocaties
3. Nabijheid van voorzieningen
4. Sociale veiligheid
5. Vervoersongelijkheid
6. Ruimte en veiligheid voor voetgangers
7. Ruimte en veiligheid voor fietsers
8. Een gezonde leefomgeving
9. Openbaar vervoer
10. Parkeren
11. Parkeren ondernemers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

Thema's: belang, waardering en opgaven

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

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

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



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

Verschillen in de gemeente

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

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

En in **Edam:**

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

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

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

Volendam

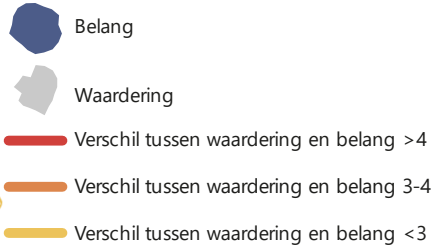


Edam



Landelijk Edam-Volendam/kernen





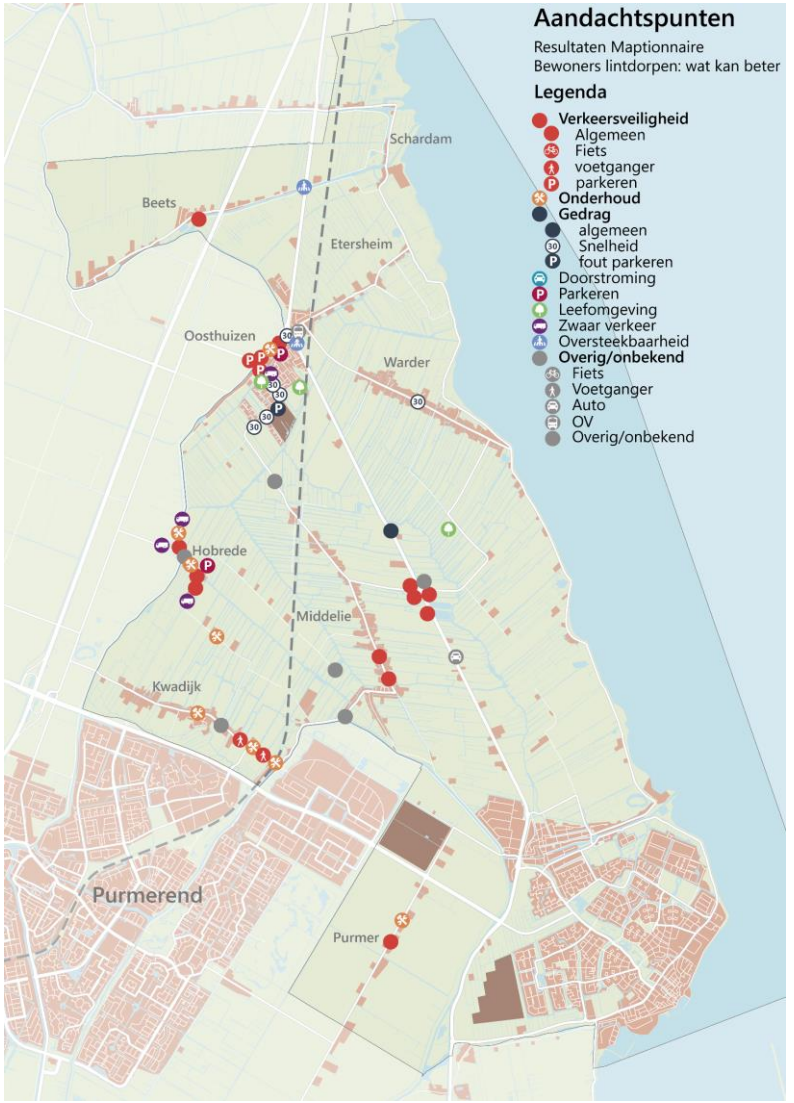
Aandachtspunten op de kaart

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

Aandachtspunten lintdorpen

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

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



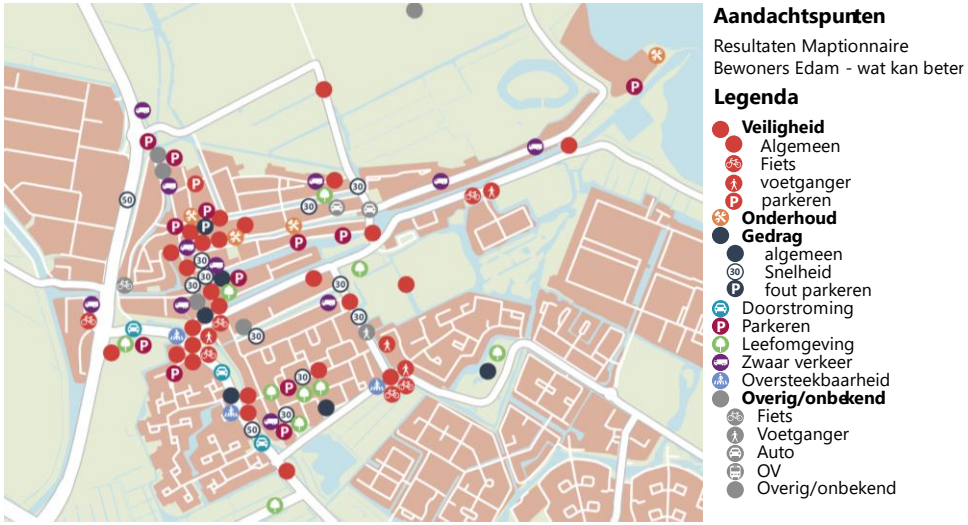
Figuur 2.17 Aandachtspunten (resultaten Maptionnaire)

Aandachtspunten Edam

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

Hieronder volgt een top 5 met grootste verkeersveiligheidsknelpunten volgens bewoners:

1. Veiligheid **Baanstraat**: er is te veel verkeer waaronder veel zwaar verkeer dat met een te hoge snelheid rijdt;
2. Tussen de **Gevangenpoortsteeg en de Matthijs Tinxgracht** is het te smal voor de hoeveelheid verkeer, wordt te hard gereden en is weinig ruimte voor zwaar verkeer;
3. Bij het kruispunt **Dijkgraaf Poschlaan - Burgemeester Versteeghsingel** is vooral het oversteken over het zebrapad onveilig volgens bewoners;
4. Bij het kruispunt **Zuidpolderlaan en Broekgouwstraat** auto's rijden te hard en is geen goede oversteekvoorziening voor voetganger en fiets, nabij schoollocatie 'De Trimaran';
5. Het kruispunt **Dijkgraaf Poschlaan en Langemeerstraat** is onveilig voor fietsers en voetganger.



Figuur 2.18 Aandachtspunten Edam (resultaten Maptionnaire)

Aandachtspunten Volendam

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

Top 5 knelpunten verkeersveiligheid

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

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



Figuur 2.19 Aandachtspunten Volendam (resultaten Maptionnaire)

Samenvatting resultaten Maptionnaire enquête

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

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

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

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

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

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

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

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

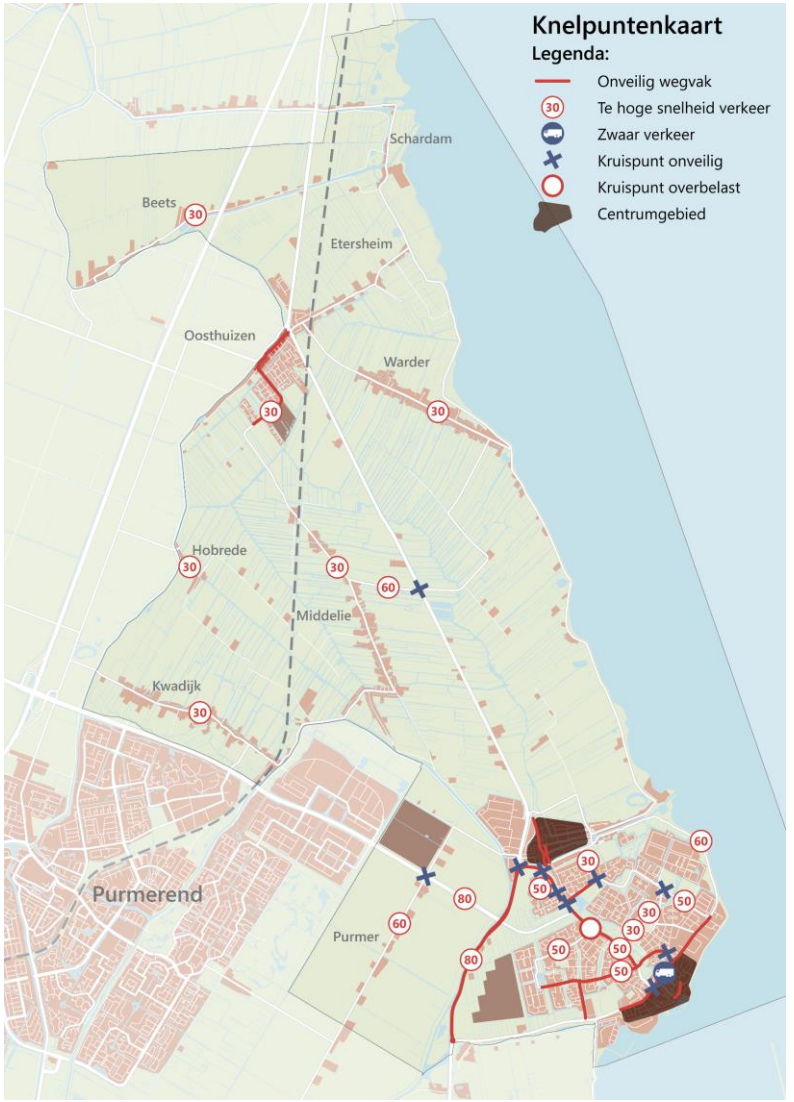
2.5 Opgaven verkeersveiligheid

Nader inzoomen op verkeersveiligheid

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

Opbouw:

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



Figuur 2.20 Knelpuntenkaart verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid vanuit drie kanten belicht

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

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

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

De score voor de beleefde veiligheid is gewogen in vier categorieën per locatie omdat het aantal respondenten per locatie niet representatief is (er zijn ongeveer drie keer meer meldingen door bewoners van Edam dan bewoners uit de kernen). Alle meldingen op de kaart met betrekking tot veiligheid zijn meegenomen met een maximum van 1 melding per

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

Tabel 2.5 Score beleving kernen, Volendam, Edam

Wegvakken

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

Kruispunten

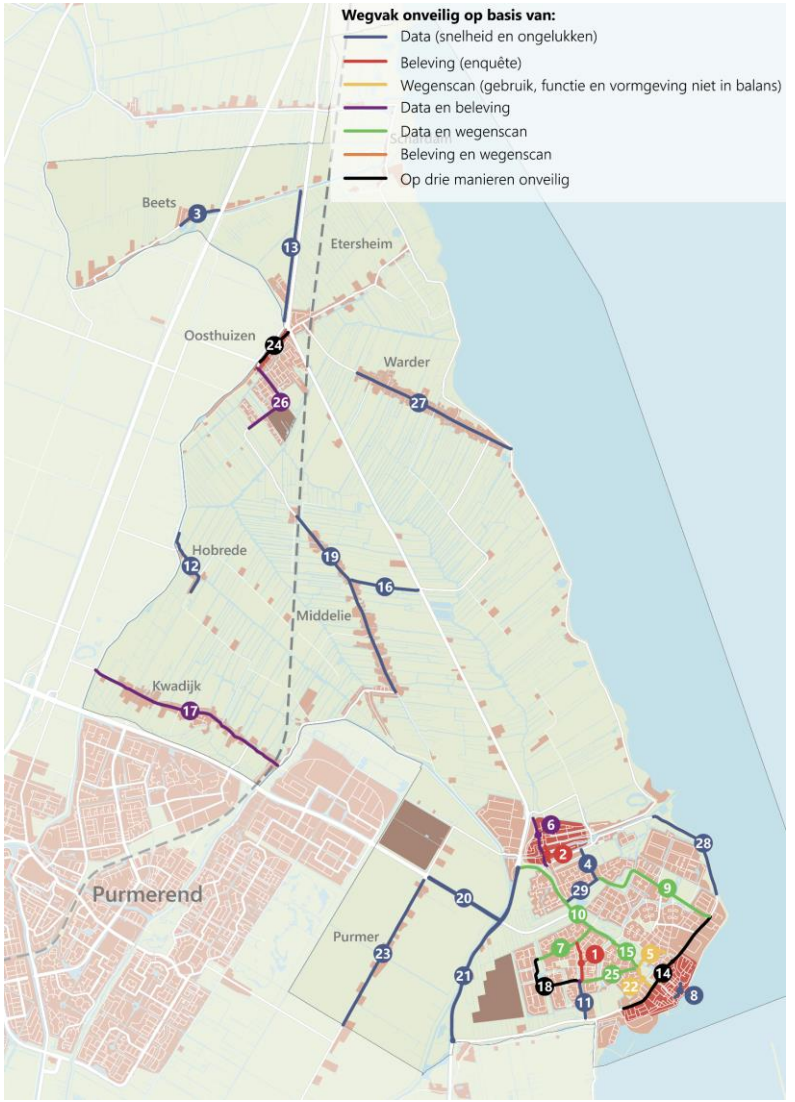
De selectie van kruispunten bestaat uit de top 5 kruispunten met de meeste ongevallen, of kruispunten in de top 5 aandachtspunten uit de enquête voor Edam, Volendam en de kernen.

Verkeersveiligheid wegvakken

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

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

Tabel 2.6 Knelpunten verkeersveiligheid



Figuur 2.21 Verkeersveiligheid wegvakken

Verkeersveiligheid kruispunten

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

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

Tabel 2.7 Verkeersveiligheid kruispunten (ongelukken & beleving)



Figuur 2.22 Verkeersveiligheid kruispunten

Samenvatting verkeersveiligheid

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

Wegvakken

Kijkend naar de resultaten voor de wegvakken valt te concluderen dat er wegvakken zijn met een verminderde verkeersveiligheid in zowel de lintdorpen als in de kernen Oosthuizen, Edam en Volendam. In de lintdorpen wordt dit voornamelijk veroorzaakt door te hard rijdend autoverkeer. Op verschillende wegvakken (Kwadijk, Hobrede en Warder) wordt dit ook zo beleefd, blijkt uit de enquête. In de overige kernen blijkt de verminderde verkeersveiligheid voornamelijk uit de aantallen ongevallen en de mate van belasting van het wegvak. In Raadhuisstraat, **Oosthuizen** is het (te) druk en hebben een aantal ongelukken plaatsgevonden. Op de Seevancksweg (Oosthuizen) wordt vaak te hard gereden en daar ondervinden de bewoners last aan. In **Edam** wordt de verminderde verkeersveiligheid veroorzaakt door de beperkt beschikbare ruimte in combinatie met autoverkeer in het centrum. In de Gevangenenpoortsteeg vinden door de schaarse gedeelde ruimte veel ongelukken plaats. Op de Baanstraat wordt de drukte met auto's als zeer nadelig ervaren voor de leefbaarheid. In **Volendam** zien we dat er wegvakken zijn met verschillende oorzaken voor een verminderde verkeersveiligheid, maar vaak wordt dit veroorzaakt door de verkeersbelasting van het wegvak (I/C) in combinatie met de data voor ongevallen en/of snelheidsovertredingen. De grootste verkeersveiligheidsknelpunten voor de wegvakken, waarbij een verminderde verkeersveiligheid blijkt uit zowel de data, als de wegenscan analyse als uit de beleving zijn:

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

Kruispunten

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

2.6 Opgaven mobiliteit

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

Gebiedsgerichte aanpak nodig om opgaven in te vullen

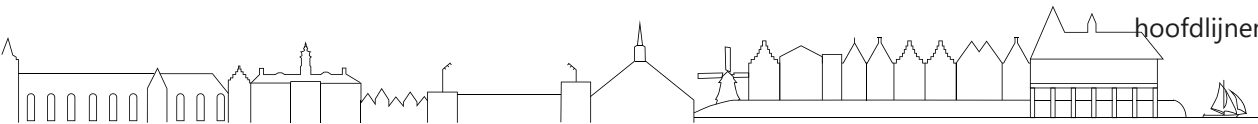
Uit de analyse blijkt dat in de gemeente Edam-Volendam verschillende type opgaven zijn per type gebied. Zo is in de lintdorpen en het buitengebied een opgave voor de verkeersveiligheid die met name wordt veroorzaakt door snelheidsovertredingen. Met name op de wegen van/naar Purmer, Oosthuizen en Middelie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

Deze verschillende opgaven vragen om een gebiedsgerichte aanpak.

Mobiliteitspatroon biedt kansen voor transitie van mobiliteit

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

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



3. Koers Mobiliteitsplan

3.1 Omgevingsvisie als basis

Hoofdlijnen beleid voor de leefomgeving

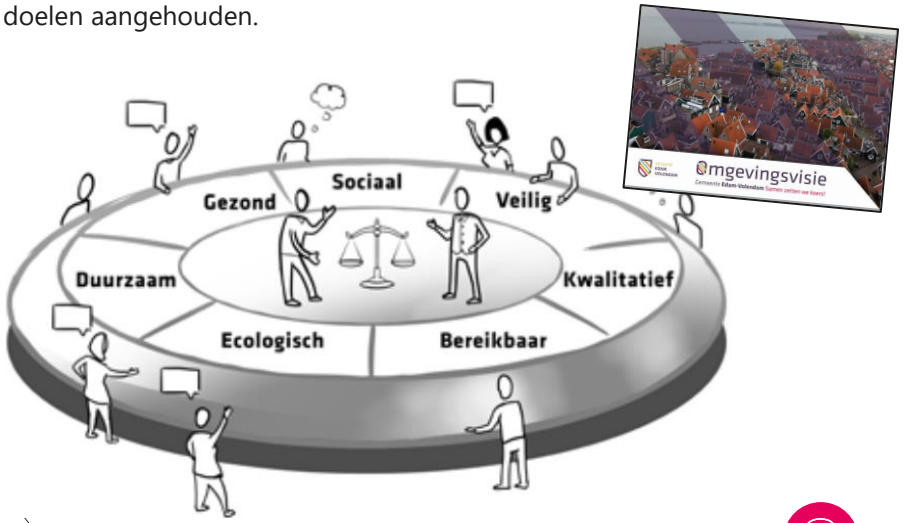
In de Omgevingsvisie, vastgesteld in juli 2023, zijn de hoofdlijnen voor het beleid voor de leefomgeving van de gemeente Edam-Volendam gedefinieerd. Deze bestaan uit 5 hoofdthema's:

1. Krachtige kernen en linten
2. Werken aan ondernemen
3. Ontspanning binnen handbereik
4. Zorg voor water en land
5. Klaar voor transitie

Onder het thema 'Krachtige kernen en linten' wordt mobiliteit uitgelicht als cruciale opgave. Hierbij staat dat mobiliteit dient te anticiperen op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Edam-Volendam om de bereikbaarheid te waarborgen. Ook zet de gemeente erop in dat de mobiliteit steeds duurzamer, gezonder en veiliger wordt. In de uitvoeringsstrategie van de Omgevingsvisie, worden verschillende opgaven genoemd: Wonen, Warmte, Energie & Klimaat, Landelijk gebied en landschap, Werklocaties, Mobiliteit en Waterfront. Allereerst wordt ingezet op een **transitie van mobiliteit**, waarbij het gebruik van duurzame vormen van mobiliteit wordt gestimuleerd, alvorens beperkingen op te leggen aan de auto. Verkeer in de kernen van de gemeente Edam-Volendam wordt gezonder en is emissievrij in 2050. Bij de inrichting van wegen krijgen gezonde vormen van mobiliteit ruim baan. Ook vanuit ondernemen wordt, naast het verbeteren van bestaande infrastructuur, ingezet op innovatieve en duurzame vormen van mobiliteit. Daarnaast wordt ingezet op het **meegroeien van de mobiliteit** met de ontwikkeling van de gemeente. Dit gaat over het opwaarderen of realiseren van nieuwe infrastructuur en het oplossen van knelpunten.

Doelstellingen Omgevingsvisie

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



Hoofdlijnen voor Mobiliteit in de Omgevingsvisie

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

- **Transitie van mobiliteit** betekent dat we richten op maatregelen met de focus op de mobiliteitstransitie, bestaande uit het bevorderen van emissievrije mobiliteit zoals stimuleren van lopen en fietsen maar ook van elektrisch vervoer. Dat betekent ook dat we in eerste instantie naar andere oplossingen kijken voor de groei van mobiliteit dan het verhogen van de netwerkcapaciteit voor de auto.
- Daarnaast blijft de **mobiliteit in de gemeente de komende jaren toenemen** vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom de gemeente. Traditioneel gezien vangen we een toename in mobiliteitsbehoefte op door de infrastructuur aan te passen. Echter hebben we steeds vaker te maken met beperkte ruimte en kijken we daarom ook naar het inzetten op de 'vraag'-kant van mobiliteit, namelijk de transitie naar duurzame vervoerswijzen om deze mobiliteitsbehoefte anders te faciliteren.



Hoofdlijnen Omgevingsvisie voor mobiliteit:

Transitie van mobiliteit

Meegroeien met ontwikkeling van de gemeente



3.2 Richtinggevende keuzes en koers

De koers van het Mobiliteitsplan

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

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

Bijeenkomst gemeenteraad

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

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



'Commotie over nul emissiezones'

De contouren van een nieuw Mobiliteitsplan van Edam-Volendam worden zichtbaar. Daarin is onder meer aandacht voor het 'duurzaam opvangen' van de groeiende mobiliteit in de gemeente. Duidelijk lijkt dat het verkeerssysteem wat autoverkeer betreft aan zijn maximale capaciteit begint te komen. Daarom wil het bijvoorbeeld inzetten op meer fiets- en wandelverkeer. Dit soort maatregelen zullen wel gevolgen hebben voor de ruimte van automobilisten.

Het nieuwe Mobiliteitsplan van Edam-Volendam komt tot stand in samenwerking met onder andere de provincie en de vervoerregio. Dit is een opvolger van het oude verkeersplan, dat vorig jaar september afliep. Aan de gemeenteraadsleden werd donderdagavond meegedeeld hoe het ervoor staat met het nieuwe voorstel en wat daar zoal in staat. Martijn Stevens van Goudappel – dat het document helpt samenstellen – nam daarover het woord.

„Het resultaat van het plan dat we nu opstellen wordt een uitvoeringsagenda, een pakket aan maatregelen om beleidsdoelen te kunnen halen. Sommige zullen we op de korte termijn nemen, andere op de middellange en lange termijn. Als onderdeel hiervan hebben wij gekeken naar cijfers om te kijken naar: waar zitten de aandachtspunten, de knelpunten.

Ook hebben we een enquête gehouden onder bewoners, werknemers, iedereen die zich verplaatst binnen de gemeente, om te bepalen: waar zitten in hun beleving verbeterpunten?"

"Het moet niet zo zijn dat Amsterdamse maatregelen worden geprojecteerd op Edam-Volendam"

Eén van de 'hoofdlijnen' van het Mobiliteitsplan gaat over 'duurzame' veranderingen waar burgers mee te maken zullen krijgen. Kortom: het 'inzetten op meer duurzame vormen van mobiliteit'. Daarmee bedoelt men: meer gebruikmaken van elektrische auto's en fietsen. De andere hoofdlijn gaat over 'meegroeien met de ontwikkeling van de gemeente'. „We hebben te maken met ruimtelijke ontwikkeling. Die willen we ook graag realiseren, maar we willen wel dat ons mobiliteit-systeem daar klaar voor is, zodat het werkend blijft."

Vervoerregio bepaalt deze week hoogte boete EBS

Hoe gaat jullie om met een concessiehouder die er een puntje van maakt", luidde een vraag aan een aanwezige afgevaardigde van de vervoerregio over duurzaamheidsdoelstellingen EBS. Daar reageerde hij als volgt op: „Dat is geen succes tot op heden, er hangt een boete in de lucht, e.d. Dat is niet uit dat die als opgelegd. Als vervoerregio begrijpen wij EBS op dat er een verbeterplan moet komen en dat hoort het ingetekend. Wij zijn dat op dat moment nog aan het bestuderen. Op 18 januari neemt ons bestuur daar een besluit over. Daarna komen wij Edam-Volendam daarover informeren. Wat er gebeurt zien wij ook. Laat ik het zo zeggen." Daarbij doelt hij op recente tekortkomingen die EBS laat zien in het nakomen van de dienstregeling.

Een heuse vóór het een, heeft consequenties voor het andere, beaamde Stevens. Bijvoorbeeld het meer ruimte geven aan fietsers en wandelaars heeft gevolgen voor het autoverkeer, zeker in de centra. Ook is er een behoefte om een betere verkeersveiligheid mogelijk te maken en om de doorgaande 'leefbaarder' te maken. Daarnaast is een aandachtspunt om de toenemende mobiliteit in de gemeente 'duurzaam op peil te vangen'. Nadrukkelijk werden daar door raadsleden vragen over gesteld. Hoe gaat het bijvoorbeeld lukken om meer laadpalen voor elektrische auto's in de oude centrale realiseren, waar de parkeerdruk het hoogst is? Erkend werd dat dit een uitdaging gaat worden. Raadsleden toonden zich kritisch op maatregelen als het verbeteren van de fietsroute naar Purmerend.

"Veel toeristen parkeren dus nog altijd in het volle centrum"

„Voor een handvol, misschien tien mensen die daar gebruik van maken", tekende Jan Koning (BVNL) aan. Volgens Emile Karregat (VVD) moet het niet zo zijn dat „Amsterdamse maatregelen voorden geprojecteerd op Edam-Volendam en plekken als Hobrede". De nieuwbouwwijken zouden naar zijn mening moeten worden ontworpen naar behoeften van de toekomstige bewoners. „Die nuance gaat nog wel volgen", verzekerde Stevens op zijn beurt.

In het plan wordt evenseens het toerisme behandeld en de wens om dat beter te spreiden. Als aanvulling daarop vroeg Max Slotboom (PvdA) zich af hoe het dan zit met de werking van het 'parkeer-verwijssysteem', dat voor pakweg een kwart miljoen werd geïnstalleerd. „Ik denk dat de verdeling over de verschillende parkeerterreinen niet optimaal is", reageerde Stevens. Veel toeristen parkeren dus nog altijd in het volle centrum.

De meeste commotie ontstond over het punt van 'nul emissiezones' (zones voor een voertuig waarvan de aandrijving geen schadelijke uitstoot veroorzaakt). In de gemeente. Daarbij ging het over het 'meelijden' met steden als Amsterdam en Zaandam, die daar al ervaring mee hebben. Fractieleden van Lokaal Edam-Volendam brachten daarbij enkele mislukkingen in de hoofdstad in herinnering, bijvoorbeeld over het alsnog aanschaffen van vuilnisauto's die op diesel rijden. Sommige aanwezigen stelden daarom voor om dit punt uit het plan in wording te halen. In de toekomst zal het Mobiliteitsplan verder worden uitgekristalliseerd.

Figuur 3.1 Krantenartikel na informatieavond Gemeenteraad op 11 januari 2024

1. De verkeersveiligheid op orde

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

Veilig lopen en fietsen

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

Consequenties voor ruimte aan auto

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



Figuur 3.2 Verkeersdrukte Julianaweg

Participatie: Oversteekbaarheid Julianaweg, auto's rijden door bij zebrapad en door geparkeerde auto's en busjes slecht zicht + veel ongelukken op deze plek. Vanaf 2025 wordt de Julianaweg heringericht.

2. Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren

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

Prioriteren voetganger en fietser in centrum

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

Verleiden én beperken

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

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



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

3. Groei mobiliteit duurzaam opvangen

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

Lokaal: sturen op duurzamer mobiliteitsgedrag

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

Regionaal: toegankelijk en hoge kwaliteit OV en behouden doorstroming N247

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



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

4. Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme

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

Ander kwaliteitsniveau

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





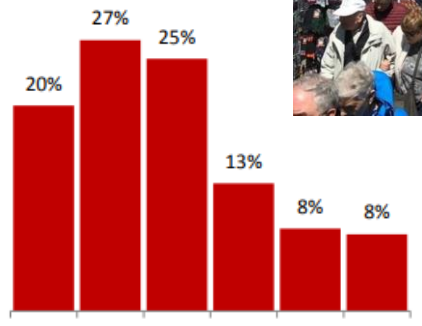
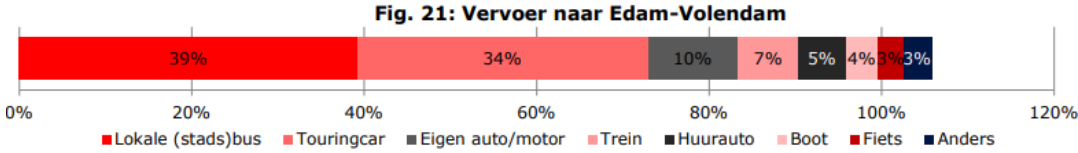


Fig. 4: Frequentieoverzicht van verblijfsuren in de gemeente Edam-Volendam

Figuur 3.5 Toerisme in Edam-Volendam



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

5. Verplaatsen en verschonen logistiek

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

Verplaatsen

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

Verschonen

We zetten in op Edam-Volendam emissievrij in 2050 en kijken of we lessen kunnen leren van de ontwikkelingen in de regio. Om emissievrij te worden maken we momenteel een transitie van fossiel naar elektrisch. Tussen 2025 en 2030 worden Amsterdam en Zaanstad emissievrij, wat ook zijn doorslag zal hebben op een gemeente als Edam-Volendam waar veel inwoners afhankelijk zijn van deze gemeentes qua werkgelegenheid. Daarnaast streeft de Metropoolregio Amsterdam (MRA) naar een grotere inzet van duurzame vervoermiddelen, zoals vastgelegd in de Greendeal MRA. Dit biedt ook kansen voor onze gemeente om deel te nemen aan deze transitie naar een duurzamere logistieke sector.



Voorbeeld: op de Nieuwehaven in Edam wordt overlast ervaren van logistiek verkeer, omdat dit zorgt voor zeer beperkte ruimte voor overige verkeers-deelnemers.

Figuur 3.7 Vrachtverkeer in Edam

Samenvatting Koers Mobiliteitsplan

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

1. **De verkeersveiligheid op orde:** om mensen te verleiden meer te lopen en te fietsen zijn aantrekkelijke voet- en fietspaden en veilige oversteeklocaties noodzakelijk. Dit kan zorgen voor wat minder parkeerplekken of wat extra reistijd voor autoverkeer.
2. **Leefbaarheid centrumgebieden verbeteren:** om de centrumgebieden aangenaam en veilig te houden is prioriteit voor voetgangers en fietsers nodig. Omdat de ruimte schaars is in centra gaat meer prioriteit voor voetgangers en fietsers gepaard met het beperken van ruimte voor bijvoorbeeld parkeren.
3. **Groei mobiliteit duurzaam opvangen:** om de groei van mobiliteit als gevolg van de groei van de gemeente duurzaam op te vangen wordt ingezet op duurzame vervoerwijzen. In gebiedsontwikkelingen wordt vooraf ingezet op meer duurzaam mobiliteitsgedrag. Daarnaast wordt ingezet op een goede fietsbereikbaarheid naar Amsterdam en Purmerend en op een hoge kwaliteit OV met goed bereikbare haltes.
4. **Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme:** om toerisme op een meer duurzame wijze te faciliteren wordt ingezet op een ander kwaliteitsniveau met een langere verblijfsduur. Hierdoor kan toerisme beter worden gespreid en zijn bezoekers eerder bereid om aan de rand van de kernen te parkeren. Daarnaast wordt ingezet op andere routes en andere parkeerlocaties van touringcars en wordt gezorgd dat het centrum goed bereikbaar blijft met lijnbussen.
5. **Verplaatsen en verschonen logistiek:** om overlast als gevolg van logistiek te beperken wordt ingezet op het verplaatsen en verschonen van logistiek. Bij verplaatsen gaat het mogelijk om het op lange termijn verplaatsen van logistieke functies naar De Purmer en wordt gekeken naar alternatieve routes. Bij verschonen wordt ingezet op het gebruik van kleinere/schonere voertuigen.

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

4. Toekomstbeeld mobiliteit

4.1 Gebiedsgerichte aanpak

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

Mobiliteitszones

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

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

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

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

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

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

Tabel 4.1 Mobiliteitszones met bijpassend profiel en vervoerswijze mix



Figuur 4.1 Mobiliteitszones Edam-Volendam

4.2 Ambities Mobiliteitsplan

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

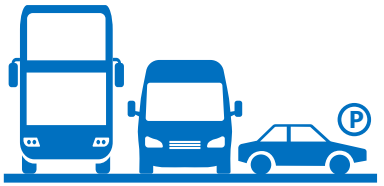
1. **Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:**
    - Stimuleren lopen en fietsen voor korte verplaatsingen;
    - Stimuleren gebruik E-bike;
    - Verkeersveilige leefomgeving voor iedereen;
    - Aantrekkelijkheid centrumgebieden verhogen.



2. **Versterken duurzame vormen van vervoer:**
    - Duurzame regionale bereikbaarheid;
    - Emissievrij in 2050;
    - Ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit gaan hand in hand (Lange Weeren, De Purmer, Julianaweg).



3. **Toekomstbestendige bereikbaarheid:**
    - Goed bereikbare kleine kernen en dorpen;
    - Logistiek verkeer veilig en efficiënt faciliteren;
    - Parkeerbeleid actualiseren.



1. Aantrekkelijk voor lopen en fietsen

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

Stimuleren lopen en fietsen op korte afstanden

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

Stimuleren gebruik van E-bike

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

Verkeersveilige leefomgeving voor iedereen

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

Aantrekkelijkheid centrumgebieden verhogen

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



2. Versterken duurzame vormen van vervoer

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

Duurzame regionale bereikbaarheid

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

Emissievrij in 2050

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

Ruimtelijke ontwikkelingen mobiliteit gaan hand in hand

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



3. Toekomstbestendige bereikbaarheid

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

Goed bereikbare kleine kernen en dorpen

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

Logistiek verkeer veilig en efficiënt faciliteren

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

Parkeerbeleid actualiseren

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



4.3 Toekomstbeeld integraal

Toekomstbeeld integraal

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

Thema's die we behandelen in het toekomstbeeld:

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

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



Figuur 4.2 Toekomstbeeld mobiliteit

4.4 Toekomstbeeld lopen en fietsen

Toekomstbeeld lopen en centrumgebieden

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

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



Figuur 4.3 Toekomstbeeld lopen en centrumgebieden

Toekomstbeeld fietsen

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

De volgende categorieën voor fietsroutes zijn gehanteerd:

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

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



Figuur 4.4 Toekomstbeeld fiets



Kwaliteitseisen fietsnetwerk

In het strategisch plan verkeersveiligheid van de Vervoerregio en de doorfietsroutes van de MRA zijn kwaliteitseisen opgenomen voor doorfietsroutes. Hierin wordt verwezen naar de ontwerprichtlijnen uit de ontwerpwijze Fietsverkeer van het CROW. Deze zijn hieronder samengevat.

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

*Zie tabel 5.2 en 5.3 in hoofdstuk 5 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor de afweging van de type voorziening
**Zie paragraaf 6.3 en bijbehorende sub-paragrafen in hoofdstuk 6 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor het bepalen van de voorrangsmaatregel op een kruispunt.
*** Zie voorzieningenbladen V15 en V16 van "Ontwerpwijzer Fietsverkeer" – CROW voor de afweging in de maatvoering. Bij lokaal en recreatief is de minimale breedte gehanteerd en interlokaal en doorfietsroute aanbevolen breedtes. Bij fietsstroken gecombineerd met parkeren is een schrikstrook van 0,5m gewenst. De maatvoering van fietspaden is afhankelijk van de intensiteit.

4.5 Toekomstbeeld OV en deelmobiliteit

Toekomstbeeld OV en deelmobiliteit

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

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

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



Figuur 4.5 Toekomstbeeld OV

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

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

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



Figuur 4.5 Toekomstbeeld OV

4.6 Toekomstbeeld gemotoriseerd verkeer

Toekomstbeeld auto en parkeren

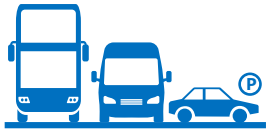
De doorstroming op de N247, de provinciale weg tussen Amsterdam via Edam-Volendam naar de A7, vormt nu al een aandachtspunt. Naar verwachting komt de regionale bereikbaarheid met de auto in de toekomst verder onder druk te staan. In het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA kwam ook al naar voren dat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

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

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



Figuur 4.5 Toekomstbeeld auto en doelgroepen gemotoriseerd verkeer



Toekomstbeeld overige doelgroepen gemotoriseerd verkeer

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

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

Toerisme is van belang voor de economie van Edam-Volendam. **Touringcars** dienen dan ook gefaciliteerd te worden. Tegelijkertijd brengen de touringcars overlast met zich mee en wordt ingezet op het opvangen van de touringcars aan de rand van het centrum. Voor Volendam is dat het Marinapark en voor Edam is dat mogelijk de Singelweg. Er is nader onderzoek nodig of dit op de Singelweg ook constructief mogelijk is in verband met de zware voertuigen en de relatief zwakke ondergrond.

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

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

5. Uitvoeringsagenda

5.1 Aan de slag

Toekomstbeeld 2040

Om het Toekomstbeeld mobiliteit 2040 waar te maken, definieert het Mobiliteitsplan 100 projecten die allemaal een bijdrage leveren aan de doelen uit de omgevingsvisie. De volledige lijst met maatregelen is te vinden in de bijlage. In de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan worden de belangrijkste 30 korte termijn maatregelen (t/m 2030) uitgewerkt, zie figuur 5.1. De concrete invulling voor de middellange (2030-2040) en lange termijn (2040+) vindt in een later stadium plaats door middel van monitoring en evaluatie van de eerste termijn.

Impact, kosten en prioritering

Om een eerste beeld te hebben van de impact en van de kosten van de verschillende maatregelen is een kwalitatieve inschatting gemaakt van de impact en de kosten. Bij de impact gaat het om het effect van de maatregel op vastgestelde ambities en het bereik van de maatregel binnen de gemeente. De kosteninschatting van de onderzoeken is inclusief het uitvoeren van het project (mocht het onderzoek aantonen dat het haalbaar/nuttig is). Op basis van de impact en de kosten is in overleg met de gemeente Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam de prioritering van de maatregelen bepaald.

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

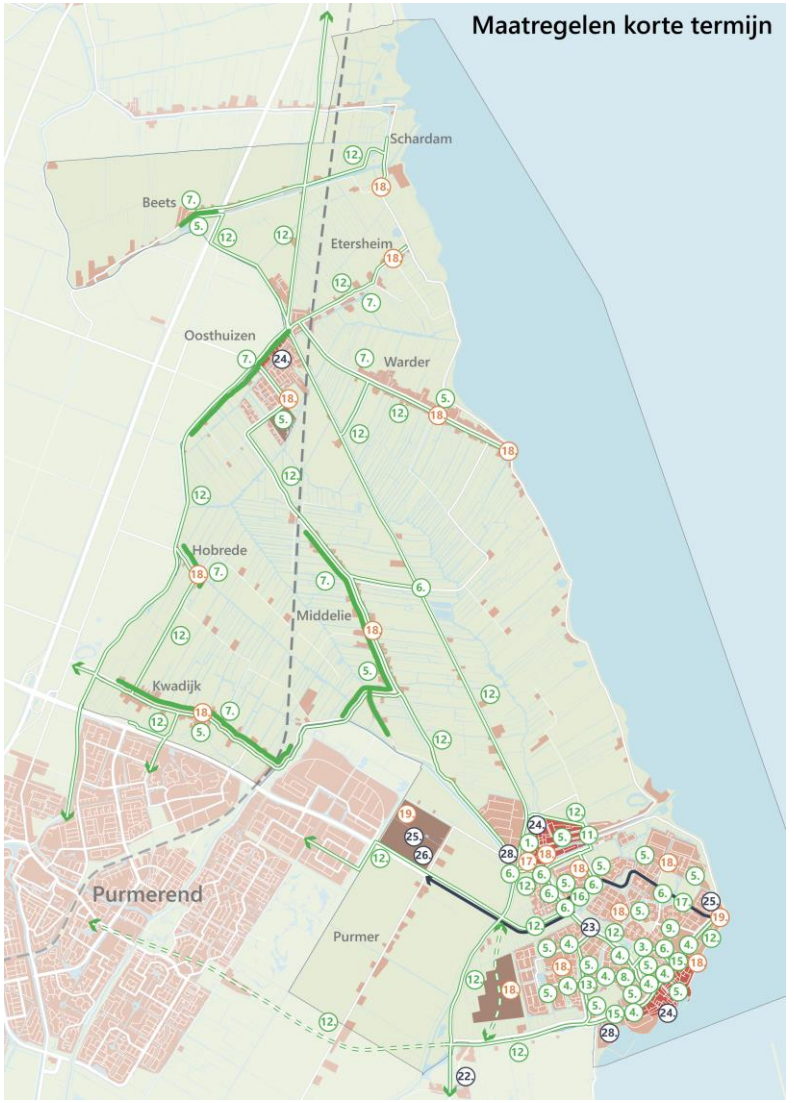
Randvoorwaarden bij herinrichting openbare ruimte

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

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

	Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:
1	Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam
2	Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid
3	Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat
4	Aanpassen of weghalen van langsparkeerplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten
5	Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen inclusief educatie
6	Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten (gemeentelijk + provinciaal)
7	Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen
8	Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan
9	Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat
10	Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid
11	Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven
12	Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)
13	Realiseren doorfietsroute Heideweg, Anthonie P Schotelstraat, Christiaan van Abkoudestraat richting Zuiderzeeweg
14	Aanpak toegankelijkheid openbare ruimte rondom voorzieningen/ instellingen voor kwetsbare doelgroepen
15	Herinrichting Julianaweg
16	Herinrichting Zuidpolderlaan met vrijliggend fietspad in twee richtingen
	Versterken duurzame vormen van vervoer:
17	Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub
18	Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken
19	Opstellen Mobilteitsprogramma van Eisen (MPvE) bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit
20	Toegankelijk maken bushaltes voor iedereen (bijv. scootmobielen of rolstoelen)
21	Opstellen laadstrategie auto om elektrisch rijden te stimuleren via programma MRA-E.
	Toekomstbestendige bereikbaarheid:
22	Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247
23	Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat
24	Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)
25	Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer
26	Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer
27	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen
28	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam
29	Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit
30	Werkgeversaanpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren
31	Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam

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



Figuur 5.1 Maatregelenkaart korte termijn

	Project/onderzoek/beleid	Laag - midden-hoog	€-€€€€€	2025 - 2030	2030 - 2040	2040 +	Partners	Duurzaamheid	Gezondheid	Veiligheid	Bereikbaarheid	Ecologie	Sociaal	Kwalitatief
	Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:													
1	Ruimte maken voor voetgangers en fietsers in de Spuistraat Edam	Midden	€	x			VRA			x			x	x
2	Monitoring en aanpakken van knelpunten voor indicatie doorstroming en verkeersveiligheid	Midden	€€	x			VRA			x	x			x
3	Integraal onderzoek verbeteren verkeersveiligheid Burgemeester van Baarstraat	Midden	€€	x			VRA	x	x	x			x	x
4	Aanpassen of weghalen van langsparkeerplekken vanwege verkeersveiligheid in diverse straten	Midden	€€	x	x		VRA			x				x
5	Samenwerken met scholen voor inventariseren verbetering verkeersveiligheid van schoolomgevingen inclusief educatie	Midden	€	x			VRA			x			x	
6	Onderzoek verbeteren verkeersveiligheid kruispunten (gemeentelijk + provinciaal)	Midden	€€	x			VRA, PNH			x				
7	Onderzoek naar verbeteren verkeersveiligheid op wegen in dorpskernen	Hoog	€€€€	x	x	x	VRA	x	x	x				x
8	Herinrichten van ontsluitingswegen naar GOW30 op de Populierenlaan en Julianaweg	Hoog	€€€€	x	x		VRA	x	x	x				x
9	Herinrichten van ontsluitingswegen naar ETW30 op Hyacintenstraat	Midden	€€€€	x	x		VRA	x	x	x				x
10	Aanpak voetgangersoversteekplaatsen vanwege verkeersveiligheid	Midden	€€€€	x			VRA				x	x		x
11	Aanleggen plateau kruispunt Oorgat – Voorhaven	Midden	€€€	x			VRA				x			
12	Samenwerken voor realisatie doorfietsroutes en interlokale fietsroutes (prioritering in overleg met VRA en PNH)	Midden	€€€	x	x	x	VRA, PNH	x	x	x	x			
13	Realiseren doorfietsroute Heideweg, Anthonie P Schotelstraat, Christiaan van Abkoudestraat richting Zuiderzeeweg	Midden	€€€€	x			VRA	x	x	x	x		x	x
14	Aanpak toegankelijkheid openbare ruimte rondom voorzieningen/ instellingen voor kwetsbare doelgroepen	Midden	€€€€	x	x		VRA			x			x	
15	Herinrichting Julianaweg	Groot	€€€€€	x			VRA	x	x	x	x		x	x
16	Herinrichting Zuidpolderlaan met vrijliggend fietspad in twee richtingen	Groot	€€€	x			VRA	x	x	x	x		x	x
	Versterken duurzame vormen van vervoer:													
17	Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub	Midden	€€	x			VRA, PNH	x			x			
18	Onderzoek locaties buurthub voor het aanbieden van deelmobiliteit in de woonwijken	Midden	€€	x			VRA	x			x			
19	Opstellen Mobilteitsprogramma van Eisen (MPvE) bij ruimtelijke ontwikkelingen om te sturen op duurzame mobiliteit	Midden	€€	x			VRA	x	x	x	x		x	x
20	Toegankelijk maken bushaltes voor iedereen (bijv. scootmobielen of rolstoelen)	Midden	€€€	x			VRA		x	x	x		x	
21	Opstellen laadstrategie auto om elektrisch rijden te stimuleren via programma MRA-E. Verken mogelijkheden van waterstof	Midden	€€	x	x	x	MRA-E	x						
	Toekomstbestendige bereikbaarheid:													
22	Regionaal samenwerken voor behouden kwaliteit doorstroming N247	Midden	€	x			VRA, PHN				x			
23	Verhogen capaciteit kruispunt Dijkgraaf Poschlaan - Christiaan van Abkoudestraat	Hoog	€€€€	x			VRA				x			
24	Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (evaluatie)	Midden	€€	x						x				x
25	Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer	Midden	€€	x	x		VRA	x	x	x				x
26	Onderzoek doen naar verbeteren bereikbaarheid fiets en OV voor De Purmer	Midden	€€	x			VRA	x	x		x			
27	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden zwaar vrachtverkeer en bestelbussen	Midden	€€	x						x				
28	Onderzoek aanvullende parkeermogelijkheden touringcars in Edam en Volendam	Midden	€€	x						x	x			
29	Betrokkenheid burgers inzetten bij stimuleren gebruik deelmobiliteit	Midden	€	x			VRA	x			x		x	
30	Werkgeversaanpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren	Midden	€€	x			SBAB	x	x	x				
31	Parkeerbeleid actualiseren in een nieuwe parkeernota gemeente Edam-Volendam	Hoog	€€	x				x	x	x				x

5.2 Korte termijn maatregelen



Beleid, onderzoek of project

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

Maatregelen Uitvoeringsagenda

Aantrekkelijk voor lopen en fietsen:

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

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



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

Elke twee jaar geselecteerde (mogelijke) knelpunten in de gemeente monitoren op doorstromings- en veiligheidsproblemen. Mochten hieruit knelpunten geconstateerd worden dan dienen deze te worden verholpen. Voorbeelden zijn de monitoring van de Seevancksweg en de Raadhuisstraat, waar momenteel al een knelpunt is gesignaleerd en waar maatregelen nodig zijn om dit te verhelpen. Ook na het implementeren van maatregelen moet de situatie blijven worden gemonitord om een soepele doorstroming (indien nodig) en veiligheid te waarborgen.

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

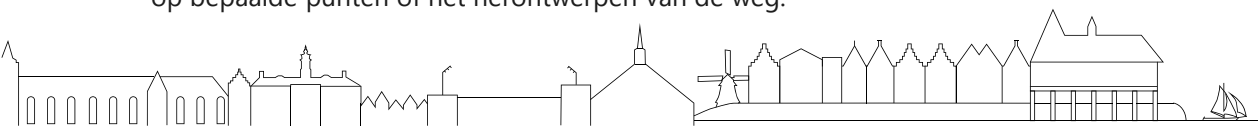
De inrichting van de Burgemeester van Baarstraat is niet geschikt voor de aantallen auto's die gebruik maken van deze weg in combinatie met de verblijfsfunctie die de weg heeft vanwege de aanwezige winkels. Momenteel wordt in overleg met inwoners gekeken naar het verwijderen van parkeerplaatsen om een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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

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

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





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

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

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

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

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

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

13. Realiseren doorfietsroute Heideweg, Anthonie P Schotelstraat, Christiaan van Abkoudestraat richting Zuiderzeeweg

De Vervoerregio en de gemeente Edam – Volendam hebben in 2023 het initiatief genomen om een planstudie te starten voor deze ontbrekende schakel tussen de Kathammerzeedijk en de Zuiderzeeweg. Het is in de huidige situatie een drukke fietsroute en bewoners geven aan de route onveilig te vinden.



14. Aanpak toegankelijkheid openbare ruimte rondom voorzieningen/ instellingen voor kwetsbare doelgroepen (project)

Een goed toegankelijke omgeving bevordert zelfstandigheid, mobiliteit en participatie van ouderen, mensen met een beperking en andere kwetsbare groepen. Dit draagt bij aan hun welzijn en voorkomt sociaal isolement. Het wegnemen van fysieke barrières, zoals hoogteverschillen en ontoegankelijke paden rondom voorzieningen en in de centrumgebieden creëert een veilige en gebruiksvriendelijke ruimte voor iedereen.

15. Herinrichting Julianaweg (project)

De julianaweg is één van de belangrijkste verkeersaders van Edam-Volendam, heeft veel fietsverkeer en een toenemende verblijfsfunctie. Op weg komen veel ongevallen voor en geven bewoners aan dat de weg onveilig, en moeilijk oversteekbaar is. De gemeente zal de Julianaweg herinrichten in 2024 en 2025. Een deel van de Julianaweg zal ingericht worden als GOW30.

16. Herinrichting Zuiderpolderlaan vrijliggend fietspad in twee richtingen (project)

De Zuidpolderlaan is één van de wegvakken met de meeste ongevallen per kilometer in Edam en wordt door bewoners als onveilig ervaren. Vooral de wegversmallingen, het oversteken van de weg en het kruispunt met de Broekgouwstraat zijn onvoldoende veilig. De gemeente zal dit project eind 2024 uitvoeren en de bovenstaande problemen aanpakken.



Versterken duurzame vormen van vervoer:

17. Opwaarderen Edam busstation naar regionale hub (project)

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

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

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

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

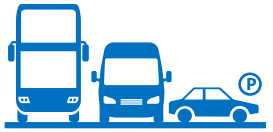
Met behulp van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) wordt vroegtijdig in planvorming van ruimtelijke ontwikkelingen nagedacht over het zo duurzaam omgaan met mobiliteit. Door dit aan de voorkant te doen wordt duurzame mobiliteit al verankerd in de beleidskaders van een gebiedsontwikkeling. Hiermee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

20. Toegankelijk maken bushaltes voor iedereen (bijv. scootmobielen of rolstoelen)

Om te zorgen dat iedereen in Edam-Volendam mee kan komen is het van belang dat de bushaltes voor iedereen toegankelijk zijn. Denk hierbij aan blindegeleidelijnen, voldoende zitplaatsen, een drispaneel met een voorleesknop en ruimte voor rolstoelen. Vervoerregio kan de gemeente hierbij ondersteunen.

21. Opstellen laadstrategie auto om elektrisch rijden te stimuleren via programma MRA-E. (onderzoek)

Om elektrisch rijden te stimuleren dienen er voldoende laadplekken op straat aanwezig te zijn. Het programma MRA-E ondersteunt de gemeente om grip en regie te houden op de ontwikkeling van laadplakken binnen de gemeente.



Toekomstbestendige bereikbaarheid:

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

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

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

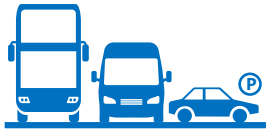
Dit kruispunt is een capaciteitsknelpunt midden in de Volendam dat eigenlijk alleen opgelost kan worden met het ophogen van de capaciteit. De locatie van het kruispunt zorgt ervoor dat het de doorstroming binnen heel Volendam belemmerd als niks aan gedaan wordt. Daarnaast is het ook een verkeersveiligheidsknelpunt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

24. Venstertijden voor vrachtverkeer in centrumgebieden (project)

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

25. Verplaatsen en herrouteren zwaar verkeer (onderzoek)

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



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

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

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

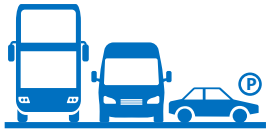
Momenteel is er overlast in de gemeente van de ruimte die zwaar verkeer en bedrijfsvoertuigen innemen als ze geparkeerd staan. Onderzocht dient te worden waar deze voertuigen opgevangen worden zodat de druk op de openbare ruimte binnen de gemeente afneemt en de leefbaarheid toeneemt.

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

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

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

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

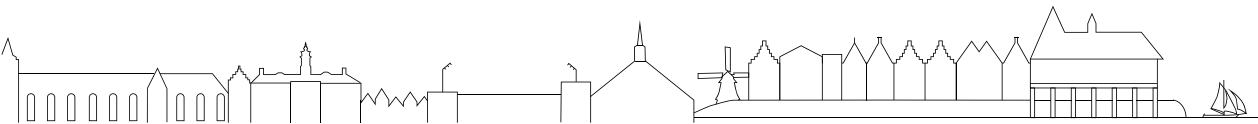


30. Werkgeversaanpak om gebruik duurzame vormen van vervoer te stimuleren voor woon-werk verplaatsingen (project)

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

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

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



5.3 Monitoren en bijsturen

Monitoring en evaluatie

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

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

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

Uitvoeringsprogramma's Omgevingsvisie

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



Figuur 5.2 Monitoring en evaluatie in Uitvoeringsstrategie van Omgevingsvisie

6. Bijlagen

6.1 Totaallijst maatregelen

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

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

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

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

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

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

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Zaaknummer Z26159751

De raad van de gemeente Edam-Volendam;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

B e s l u i t :

1. Een investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar stellen voor de herinrichting van de Grote Ven en de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan met de volgende uitgangspunten:
a. Ontwerpvariant 4 als voorkeursvariant voor de herinrichting van de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan
b. Het verwijderen van het haltepaar Grote Ven voor de bussen
c. Een inrichting van de Grote Ven, waarbij de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen.

Aldus besloten door de gemeenteraad van
Edam-Volendam in zijn vergadering
d.d. 24 september 2026.

De griffier,	De voorzitter,
M.C.A. Karregat-Eerdhuijzen	R.J. Beukers

Dit besluit is elektronisch ondertekend. Deze is na de besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

©ev2020

Zaaknummer Z26159751

De raad van de gemeente Edam-Volendam;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

B e s l u i t :

1. Een investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar stellen voor de herinrichting van de Grote Ven en de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan met de volgende uitgangspunten:
a. Ontwerpvariant 4 als voorkeursvariant voor de herinrichting van de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan
b. Het verwijderen van het haltepaar Grote Ven voor de bussen
c. Een inrichting van de Grote Ven, waarbij de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen.

Aldus besloten door de gemeenteraad van
Edam-Volendam in zijn vergadering
d.d. 24 september 2026.

De griffier,	De voorzitter,
M.C.A. Karregat-Eerdhuijzen	R.J. Beukers

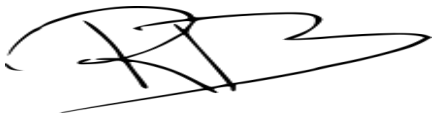
Dit besluit is elektronisch ondertekend. Deze is na de besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

©ev2020

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening

Karregat-Eerdhuijzen (Griffier), M.C.A. (Ingrid)
M.C.A.Karregat-Eerdhuijzen@Edam-Volendam.nl
i.o.

25-09-2026 09:22
4a8d7c36add4bcb5bd6243736c79e9413c12eb97cfaae2c23ed77264ce16871d

Beukers, R.J. (Rick)
r.beukers@edam-volendam.nl

25-09-2026 11:29
772e0e076a5b81327fa56a283ba1f6776adb15c66ee97fb0cc669dff6008ab19

Vraag en antwoord wegingstafel 15 september 2026		
Herinrichting Grote Ven		
Datum vraag	Fractie(s)	Vraag en antwoord
07-09-2026	VVD	Wij steunen het uitgangspunt om via 'werk met werk maken' de verkeersveiligheid voor met name fietsers structureel te verbeteren, met behoud van de doorstroomfunctie (50 km/u).Tegelijkertijd hechten wij aan doelmatige besteding van gemeentelijk belastinggeld en het beheersen van projectrisico's. Het college stelt voor om nu alvast het volledige gemeentelijke investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar te stellen. Echter, de cruciale bijdragen van de Vervoerregio Amsterdam (€ 720.000 - € 880.000) en de aanvullende rijksbijdrage (€ 200.000) zijn op dit moment nog niet definitief toegezegd. De jaarlijkse kapitaallast voor onze gemeente kan hierdoor fluctueren tussen € 14.278 en maar liefst € 62.500. Vraag 1) Waarom kiest het college ervoor om de raad nú al te vragen het volledige krediet te voteren, in plaats van te wachten tot de exacte subsidiebeschikkingen van de Vervoerregio en het Rijk definitief binnen zijn? Antwoord 1: De Vervoerregio Amsterdam bepaalt de hoogte van de subsidie op basis van hun belang in de aanpassingen. Dit kan pas als er een definitief ontwerp is met daarbij een SSK-raming. De Vervoerregio Amsterdam heeft al wel aangegeven dat we rekening kunnen houden met de bandbreedte die wordt aangegeven in het raadsvoorstel. Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Binnen hetzelfde kalenderjaar kan de ontvangen subsidie verrekend worden. Vraag 2) Wat is het concrete 'Plan B' van het college indien de rijksbijdrage van € 200.000 (aanvraagdatum 23 september 2026)

		wordt afgewezen? Antwoord 2: De rijksbijdrage is een subsidiekans die niet jaarlijks terugkomt en in feite een aanvullende mogelijkheid is boven op de subsidie van de Vervoerregio Amsterdam. De Rijksbijdrage verlaagt het totale investeringsbudget. De Vervoerregio Amsterdam baseert zijn bijdrage op het totale investeringsbudget minus de rijksbijdrage. In zekere zin profiteert de Vervoerregio Amsterdam dus ook van de rijksbijdrage en ontstaat er na het mislopen van de rijksbijdrage geen gat van €200.000. Vraag 3) Wordt het project dan soberder uitgevoerd, of draait de lokale belastingbetaler op voor het gat in de begroting? Antwoord 3: Zie antwoord 2. Vraag 4) Kan het college de harde toezegging doen dat zodra de externe subsidies definitief binnen zijn, het resterende gevoteerde krediet direct via het eerstvolgende P&C-document naar beneden wordt bijgesteld, zodat deze gelden niet tussentijds kunnen worden ingezet voor eventuele kostenoverschrijdingen binnen het project? Antwoord 4: Ja, dat kan. 'In de technische kanttekeningen (pagina 8) wordt gewaarschuwd dat het ontwerp ter hoogte van de kruising nog kan wijzigen in verband met een aanwezig riool. Er wordt letterlijk gesteld: "Dit kan ook nog beperkte financiële consequenties hebben." Vraag 5) Kan het college specificeren wat er in deze fase van het ontwerp wordt verstaan onder "beperkte financiële consequenties"? Om welke bandbreedte of welk maximaal risicobedrag gaat het hier? Antwoord 5:

		Wat betreft het riool is de oplossing gevonden in de vorm van een brug, in plaats van een verlenging van de duiker. Financiële consequenties van deze oplossing zijn er niet, waardoor er geen sprake is van een verhoging van de totale investeringskosten. Vraag 6) Is het financiële risico van deze rioolaanpassing reeds volledig afgedekt binnen de genoemde onzekerheidsreserve in de SSK-raming, of lopen we hier het risico op een latere aanvullende kredietaanvraag? Antwoord 6: Zie antwoord 5. Wegcategorisering en de toekomst van de 50 km/u-status. De VVD steunt het besluit om vast te houden aan een gebiedsontsluitingsweg van 50 km/u met een vrijliggende/aanliggende fietsvoorziening. Er wordt echter ook vermeld dat er in kwartaal 4 van 2026 een totaaloverzicht wordt gestart naar het eventueel opwaarderen van wegen naar GOW30 (30 km/u). Vraag 7) In hoeverre is dit huidige ontwerp voor de Grote Ven (met de dure aanliggende fietspaden en groenstroken) nog wel een doelmatige investering als de weg na de netwerkstudie eind 2026 onverhoopt toch alsnog zou worden afgewaardeerd naar een 30 km/u-weg? Antwoord 7: Er wordt werk-met-werk gemaakt door de onderhoudsopgave van de Grote Ven te koppelen aan de ervaren verkeersonveiligheid op de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterlaan. De voorkeursvariant gaat ervoor zorgen dat fietsers een eigen ruimte krijgen en hierdoor niet meer in de verdrukking kunnen komen. Daarnaast kan met de voorkeursvariant geen sprake meer zijn van een onduidelijke verkeerssituatie ten aanzien van de voorrangsregels. De onderzochte alternatieven boden geen van allen een gelijke toegevoegde bijdrage ten aanzien van verkeersveiligheid. Buiten het kruispunt is er over de gehele lengte een fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad van tenminste 0,5 meter. We spreken hierdoor van een aanliggend fietspad in plaats van een vrijliggend fietspad. Fietsers worden hierdoor

		gescheiden van het autoverkeer, maar hebben inderdaad minder bescherming dan wanneer ze een vrijliggend fietspad ter beschikking zouden hebben. Het alternatief, is een gebiedsontsluitende weg met een maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur in combinatie met fietsstroken. Dit is gelijk aan de bestaande situatie. Gelet op de beperkingen ten aanzien van het aanleggen van verkeersremmende maatregelen (vanwege de bus en nood- en hulpdiensten) wordt hierdoor geen aanzienlijke remming verwacht. Met de voorkeursvariant (variant 4) die nu voorligt bestaat wel de mogelijkheid deze op termijn af te waarderen naar een GOW30. Vraag 8) Kan het college bevestigen dat de Grote Ven, gelet op haar sterke verkeersfunctie en het belang voor de nood- en hulpdiensten en het busverkeer, ook na deze netwerkstudie definitief een 50 km/u-weg blijft? Antwoord 8: Nee, dat kan niet voor de netwerkstudie geconcludeerd worden. Het voorstel meldt dat bewoners verdeeld hebben gereageerd op het omwisselen van de parkeerstrook met de fietsvoorziening en dat dit kan zorgen voor "maatschappelijke reacties". Tegelijkertijd moeten er drie verkeersbesluiten worden genomen, waarna een bezwaartermijn van 6 weken start. Vraag 9) Welke aanvullende stappen gaat het college zetten tijdens het opstellen van het Definitief Ontwerp (DO) om de zorgen van de verdeelde aanwonenden weg te nemen, om een stortvloed aan formele bezwaren en daarmee kostbare vertraging van het project te voorkomen? Antwoord 9: Na een tweetal bewonersavonden en ook nog aanvullende gesprekken met omwonenden wordt geen stortvloed aan formele bezwaren verwacht. De zorgen zijn voor het grootste deel ook verwerkt in het ontwerp. Dit is met name gebeurd tussen de eerste en tweede bewonersavond. In bijlage 3 is de tweede bewonersbrief opgenomen. Daarin staat aangegeven welke aanpassingen er zijn doorgevoerd na de eerste bewonersavond. Het gaat hier om aanpassingen aan het parkeren, de ligging van het fietspad voor de woning

		(met daarbij een haagje), aanbrengen van twee verkeersdrempels en de locatie van de oversteekplaats. In het raadsvoorstel is ook toegelicht waarom er geen tweerichtingsfietspad aan één zijde mogelijk is. Ook zijn de mogelijkheden beperkt wat betreft snelheidsremmingen in de vorm van drempels of wijzigingen qua rechtstand. De bewoners van Grote Ven 7 t/m 16 hebben aangegeven geen voetgangersoversteekplaats voor hun deur te willen vanwege de loopafstand naar gecompenseerde parkeervakken. Vraag 10) Waarom is er uiteindelijk voor gekozen om de oversteekvoorziening tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7 tóch te behouden, ondanks dit expliciete signaal uit de buurtparticipatie? Antwoord 10: Het bezwaar betrof een oversteekplaats ter hoogte van Grote Ven 12 tot en met Grote Ven 16. Er is geen bezwaar op de locatie tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7. Dit is na de eerste bewonersavond aangepast.
24-08-2026	BVNL	Vraag 1. In het raadsvoorstel wordt verkeersveiligheid als belangrijkste aanleiding voor de herinrichting genoemd. Uit de stukken blijkt tegelijkertijd dat sinds 2015 zes geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden, waarvan vijf zonder letsel, en dat bij geen van deze ongevallen fietsers of voetgangers betrokken waren. Kan het college nader toelichten op basis van welke objectieve gegevens de huidige situatie als zodanig verkeersonveilig wordt beoordeeld dat de voorgestelde ingrijpende herinrichting noodzakelijk wordt geacht? Antwoord 1: In het Mobiliteitsplan Edam-Volendam uit 2024 is een lijst opgenomen van verkeerssituatie waar er een grote mate van onveilig gevoel aanwezig is bij de deelnemers. Tevens is er in 2023 vanuit het college een toezegging geweest om deze specifieke verkeerssituatie aan te pakken naar aanleiding van een motie. Het klopt dat er weinig geregistreerde ongevallen zijn. Echter klopt de verkeerssituatie in verkeerskundig opzicht niet. Er worden onder andere manoeuvres gevraagd vanuit fietsers die zeer onwenselijk zijn. Dit wordt verder toegelicht in het

		voorstel. Vraag 2. Welk deel van de verkeersveiligheidsproblematiek is gebaseerd op geregistreerde ongevallen en welk deel op ervaren of subjectieve verkeersonveiligheid? Antwoord 2: Zie antwoord 1. Vraag 3. Waarom is uiteindelijk gekozen voor ontwerpvariant 4 en welke concrete verbetering van de verkeersveiligheid wordt met deze variant verwacht ten opzichte van de huidige situatie en de andere onderzochte varianten? Antwoord 3: Vanwege verkeerskundige redenen voldoen de eerste 3 varianten allen niet. Bij ontwerpvariant 4 wordt het overzicht voor alle verkeersdeelnemers verbeterd. Ook krijgt de fietser een gescheiden voorziening los van de rijbaan. Zie voor verdere toelichting bijlage 1: Variantenstudie kruispunt Grote Ven. Vraag 4. Kan het college aangeven welke alternatieven zijn onderzocht die met minder ingrepen en lagere kosten eveneens een verbetering van de verkeersveiligheid zouden kunnen opleveren, en waarom deze alternatieven zijn afgevallen? Antwoord 4: Zie bijlage 1: Variantenstudie kruispunt Grote Ven. Vraag 5. De totale projectkosten worden geraamd op circa € 1,7 miljoen, waarvan de raad wordt gevraagd € 1,25 miljoen beschikbaar te stellen. De verwachte bijdragen van de Vervoerregio en het Rijk zijn nog niet definitief. Wanneer bestaat definitieve zekerheid over deze bijdragen en welk financieel risico loopt de gemeente indien deze lager uitvallen dan verwacht? Antwoord 5:

		Wat betreft de Vervoerregio Amsterdam zijn er gedurende het jaar enkele mogelijkheden om een aanvraag tot subsidie in te dienen. Voor 2026 is de laatste kans op 21 september. In 2027 is de eerstvolgende mogelijkheid begin februari. Omdat het ontwerp nog niet definitief is, kan de deadline van 2026 niet gehaald worden. Dit wil zeggen dat er pas enkele weken na februari 2027 een definitief subsidiebedrag wordt vastgesteld. Aangezien de Vervoerregio Amsterdam groot belang heeft bij het verkeersveilig inrichten van deze situatie, is een significante bijdrage van minimaal 40% een zekerheid bij het voorgestelde ontwerp. Wat betreft de Rijksbijdrage van maximaal €200.000,- is er geen zekerheid van toekenning aangezien meerdere gemeenten aanvragen indienen en er sprake is van een beperkt subsidiebedrag. Uitsluitsel hiervan volgt aan het einde van dit kalenderjaar. Vraag 6. Waarom wordt de raad nu gevraagd het volledige krediet van € 1,25 miljoen beschikbaar te stellen terwijl de hoogte van de externe bijdragen nog niet definitief vaststaat? Antwoord 6: Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Wanneer op een later moment bekend is welk bedrag aan subsidie wij in totaal zullen ontvangen, zal in het eerstvolgende P&C document het krediet worden bijgesteld. Zogezegd kan er sowieso gerekend worden op een significante bijdrage vanuit de Vervoerregio Amsterdam. Vraag 7. Het voorstel gaat uit van het verwijderen van het haltepaar Grote Ven. Kan het college aangeven hoeveel reizigers hierdoor daadwerkelijk verder moeten lopen en in hoeverre hierbij specifiek rekening is gehouden met ouderen, minder mobiele inwoners en andere reizigers voor wie een extra loopafstand van 200 tot 300 meter bezwaarlijk kan zijn? Antwoord 7: Volgens EBS zijn er voor het haltepaar Grote Ven 50 instappers per dag. Zie ook bijlage 2. Vraag 8.

		Is onderzocht of behoud van ten minste één van beide bushaltes mogelijk is binnen een verkeersveilige inrichting? Zo ja, wat waren daarvan de uitkomsten en kosten? Antwoord 8: Zie bijlage 2 waarin wordt ingegaan op de kosten en de mogelijkheden. Er is een grote voorkeur om halteparen te hebben in plaats van losse bushaltes. Het behoud van de bushalte nabij sportschool Atlas heeft weer ruimtelijke gevolgen voor de inpasbaarheid van een middengeleider bij de voetgangersoversteekplaats. Het realiseren van een nieuwe bushalte vergt minimaal een investering van €100.000,- en gaat ook ten koste van groen. Vraag 9. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterlaan overwegend positief wordt beoordeeld, maar dat bewoners verdeeld zijn over de aanleg van fietspaden aan beide zijden van de Grote Ven. Kan het college aangeven hoeveel bewoners zich vóór en hoeveel zich tegen deze inrichting hebben uitgesproken? Antwoord 9: In bijlage 3 zijn de participatieverslagen vindbaar. Concrete aantallen wat betreft voor- en tegenstanders zijn er niet. Mogelijke voor- en tegenstanders hebben ook hun eigen argumenten. Vraag 10. Welke concrete aanpassingen zijn naar aanleiding van de bewonersavonden in het ontwerp doorgevoerd en welke aangedragen wensen of alternatieven zijn niet overgenomen? Graag daarbij per belangrijk punt aangeven waarom hiervan is afgezien. Antwoord 10: In bijlage 3 is de tweede bewonersbrief opgenomen. Daarin staat aangegeven welke aanpassingen er zijn doorgevoerd na de eerste bewonersavond. Het gaat hier om aanpassingen aan het parkeren, de ligging van het fietspad voor de woning (met daarbij een haagje) en de locatie van de oversteekplaats. In het raadsvoorstel is ook toegelicht waarom er geen tweerichtingsfietspad aan één zijde mogelijk is. Ook zijn de mogelijkheden beperkt wat betreft snelheidsremmingen in de vorm van drempels of wijzigingen qua rechtstand.

		Vraag 11. In het voorstel staat dat nog moet worden onderzocht of alle bomen behouden kunnen blijven en dat de technische oplossing bij de duiker nog kan wijzigen, mogelijk met financiële gevolgen. Waarom wordt de raad gevraagd het krediet en de voorkeursvariant al vast te stellen voordat deze onderdelen definitief zijn uitgewerkt? Antwoord 11: Alle bomen blijven behouden in het voorgestelde ontwerp waarbij een enkele boom mogelijk verplaatst moet worden. Wat betreft het riool is de oplossing gevonden in de vorm van een brug, in plaats van een verlenging van de duiker. De financiële consequenties van deze oplossing zijn er niet, waardoor er geen sprake is van een verhoging van de totale investeringskosten. Vraag 12. Kan het college aangeven welke maximale financiële afwijking binnen het huidige krediet kan worden opgevangen wanneer de technische uitwerking rond de duiker, het riool of de bomen duurder uitvalt? Antwoord 12: Zie antwoord 11. Vraag 13. Wordt het definitieve ontwerp na verwerking van de nog openstaande technische onderzoeken opnieuw aan de raad voorgelegd, of kan het college daarna binnen het beschikbaar gestelde krediet zelfstandig wijzigingen in het ontwerp doorvoeren? Antwoord 13: Zie antwoord 11. Vraag 14. Kan het college vóór de raadsbehandeling duidelijk aangeven welke onderdelen van het nu voorliggende ontwerp nog kunnen wijzigen en welke onderdelen met het raadsbesluit definitief worden vastgelegd? Antwoord 14: De inpassing van een brug ten opzichte van een duiker leidt niet tot significante gevolgen wat betreft de locaties en

		breedtematen van de fietspaden en voetpaden. Binnen het ontwerp worden er binnen de beperkte ruimte die er is enkele significante keuzes gemaakt, waarvoor ook een verkeersbesluit nodig is. Pas als die procedure doorlopen, kan er een definitief ontwerp worden opgesteld.
03-09-2026	PRO	In het voorstel staat vermeld dat onder punt 4 dat de Grote Ven zo ingericht wordt dat de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen. De Grote Ven loopt van de Dijkgraaf de Ruiterlaan tot de rotonde Mgr. Veermanlaan. Uit de afbeelding van de voorkeursvariant blijkt dat het vrij liggende fietspad slechts voor ongeveer 70 meter van de totale lengte van 400 meter aan de inrichtingseisen gaat voldoen. Vraag 1: Kunt u aangeven waarom niet de hele gebiedsontsluitingsweg aan de eisen hoeft te volden? Antwoord 1: Over de gehele lengte is er een fysieke scheiding tussen rijbaan en fietspad van tenminste 0,5 meter. We spreken hierdoor van een aanliggend fietspad in plaats van een vrijliggend fietspad. Fietsers worden hierdoor gescheiden van het autoverkeer, maar hebben inderdaad minder bescherming dan wanneer ze een vrijliggend fietspad ter beschikking zouden hebben. Het alternatief, een gebiedsontsluitende weg met maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur in combinatie met fietsstroken is gelijk aan de bestaande situatie. Gelet op de beperkingen ten aanzien van het aanleggen van verkeersremmende maatregelen wordt hierdoor geen aanzienlijke remming verwacht. Met de voorkeursvariant (variant 4) die nu voorligt bestaat de mogelijkheid deze op termijn op te waarderen naar een GOW30. Het college heeft besloten variant 4 aan de raad voor te leggen. De motivatie tot deze keuze ontbreekt echter. Vraag 2: Kunt u gemotiveerd aangeven op welke gronden de overige varianten afgevallen zijn? Antwoord 2: De voorkeursvariant gaat ervoor zorgen dat fietsers een eigen ruimte krijgen en hierdoor niet meer in de verdrukking kunnen komen. Daarnaast kan met de voorkeursvariant geen sprake meer zijn van een onduidelijke verkeerssituatie ten aanzien van de voorrangsregels. De onderzochte alternatieven boden geen van allen een gelijke toegevoegde bijdrage ten aanzien van verkeersveiligheid, op een rotonde na. Echter, voor een rotonde was geen ruimte aanwezig. Daarvoor moet

		grondruil of aankoop plaatsvinden én bomen worden gekapt. Deze variant is daarom in een vroegtijdig stadium als niet haalbaar bestempeld. In het voorstel wordt vermeld dat er 4 weken voor het raadsbesluit een drietal verkeersbesluiten genomen moeten worden. •Het verwijderen van de bushaltes (en dus het haltepaar Grote Ven). •Het verwijderen van 1 voetgangersoversteekplaats en het aanpassen van 1 voetgangersoversteekplaats •Het toevoegen van een fietspad Vraag 3: Kunt u motiveren waarom deze verkeersbesluiten vóór de besluitvorming in de raad genomen moeten worden? Antwoord 3: Binnen 6 weken na publicatie van het verkeersbesluit kan bezwaar worden gemaakt. Mogelijk bezwaar zal behandeld worden in de commissie. Het oordeel van de commissie neemt doorgaans enkele weken in beslag. Door enkele weken voor de besluitvorming het verkeersbesluit te publiceren, wordt de kans groter om nog voor de kerstvakantie een definitief ontwerp te hebben. Indien het verkeersbesluit aangepast moet worden, dan wordt het gepubliceerde verkeersbesluit ingetrokken en na aanpassing opnieuw gepubliceerd. Vraag 4: Welke invloed heeft het eventuele niet instemmen met voorliggend voorstel op de genomen verkeersbesluiten Antwoord 4: Zie antwoord 3. Tijdens de behandeling van het mobiliteitsplan heeft de wethouder aangegeven verkeersknelpunten aan te pakken op basis van data in plaats van “onderbuikgevoel”, als voorbeeld haalde hij de situatie Hyacintenstraat/Zonnebloemstraat aan waarbij de gedachte bij een groot deel van de bevolking dit een gevaarlijk kruispunt is. Data toon echter aan dat hier bijna geen incidenten plaatsvinden.

		Vraag 5: Is het kruispunt Grote Ven/Dijkgraaf de Ruiterlaan op basis van data het knelpunt dat als eerste aangepakt moet worden? Antwoord 5: Nee, niet op basis van ongeval cijfers. Op basis van ongeval cijfers staan in het Mobiliteitsplan de 5 kruispunten en de 10 wegvakken (gerangschikt op basis van ongevallen per kilometer) met de meeste ongevallen. Het merendeel van deze locaties zijn al opgepakt de afgelopen jaren of in voorbereiding. Uitvoering is ook afhankelijk van de raakvlakken met andere projecten en dan met name het project reconstructie Julianaweg. Alleen de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterlaan komt voort uit het Mobiliteitsplan en de motie. Daarnaast maken we werk-met-werk door de onderhoudsopgave van de Grote Ven te koppelen aan de ervaren verkeersonveiligheid op de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterlaan. E.e.a. sluit hierdoor naadloos op elkaar aan. Vraag 6: Kunt u een op data gebaseerd overzicht van de 5 belangrijkste knelpunten geven? Antwoord 6: Zie antwoord 5.
03-09-2026	ONS Belang	Bedankt voor de uitgebreide beschrijving van de verkeerskundige afwegingen en het gevoerde participatieproces dat heeft geleid tot het voorliggende ontwerp. In het stuk wordt terloops een onderzoek gepresenteerd naar de ‘opwaardering’ van het gemeentelijk wegennet naar 30 km/u. Deze ‘afwaardering’ van de maximum snelheid staat niet beschreven in het Mobiliteitsplan of in de Omgevingsvisie. Dit kan echter een verregaande maatregel zijn die van impact is op het gehele gemeentelijk weggennet. Hierbij wijzen we naar de maatregel die in Amsterdam op 8 december 2023 is ingevoerd waarbij vrijwel het gehele stedelijke netwerk van ontsluitingswegen is gewijzigd naar de gebiedsontsluitingsweg 30. Hierbij zijn geen infrastructurele wijzigingen uitgevoerd (naast plaatsen van wat borden en aanpassen belijning) om de weginrichting te laten aansluiten bij de nieuwe maximale snelheid. De impact van de maatregel is beperkt aangezien de nieuwe maximum snelheid niet overeenkomt met de verkeerskundige uitstraling van de weg.

		Vraag 1: Wat is de ambitie van het college betreffende de invoer van 30 km/u op de gemeentelijke ontsluitingswegen? Antwoord 1: Die vraag kan in dit stadium niet beantwoord worden. In kwartaal 4 van 2026 wordt gestart met een totaaloverzicht van de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en wordt onderzocht welke wegen opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met wegontwerp, aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit is besproken met de Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener van het regionaal busverkeer). Uiteindelijk wordt de beslissing wel- of niet 30km per uur besproken op gemeentelijk netwerkniveau en in de gemeenteraad geagendeerd. Vraag 2: Kan het college iets zeggen over gewenste noodzakelijke aanpassingen in weginrichting voordat de maximale snelheid wordt verlaagd? Antwoord 2: Dit komt aan bod bij de netwerkstudie die wordt gestart in kwartaal 4 2026. Zoals in het raadsvoorstel wordt beschreven, staan de voorgestelde aanpassingen aan de Grote Ven geen verlaging van de snelheid in de weg. Aan de Grote Ven ter hoogte van de te verwijderen bushalte wordt een nieuwe groenstrook gerealiseerd. We zien hier kansen om bomen te plaatsen en ‘maximaal te vergroenen’. Dit in overeenstemming met de ambitie uit de omgevingsvisie en het groenbeleidsplan. Vraag 3: Kan het college aangeven of er bomen gepland worden in de groenstrook op de locatie van de oude bushalte Grote Ven? Antwoord 3: Ter hoogte van deze locatie zal een groenstrook worden aangebracht. De invulling hiervan kan nog nader bepaald worden.

Raadsvergadering

Zaaknummer Z26159751
Onderwerp: Herinrichting Grote Ven
Portefeuillehouder: Wethouder R. Veerman

Aan de raad.

Voorstel
1. Een investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar stellen voor de herinrichting van de Grote Ven en de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan met de volgende uitgangspunten:
a. Ontwerpvariant 4 als voorkeursvariant voor de herinrichting van de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterlaan
b. Het verwijderen van het haltepaar Grote Ven voor de bussen
c. Een inrichting van de Grote Ven, waarbij de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen.

Kern van het voorstel, samenvatting
Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan is in het Mobiliteitsplan Edam-Volendam opgenomen in een lijst van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. De voorkeursvariant biedt hier een oplossing voor. Daarnaast wordt een aanpassing van de inrichting van een aangrenzend wegvak voorgesteld, omdat hier asfaltonderhoud nodig is én omdat niet wordt voldaan aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50).

Beleidsdoelstelling / Maatschappelijk effect
Het realiseren van een verbeterde verkeersveiligheidssituatie vanaf het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Bewoners als ook de gemeenteraad hebben meermaals aangegeven dat een aanpassing van de verkeerssituatie op het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan wenselijk is. In combinatie met asfaltonderhoud is binnen dit voorstel werk met werk gemaakt en is er een meekoppelkans meegenomen tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Hierdoor krijgen de fietsers een eigen eenzijdig fietspad conform de inrichtingseisen van een GOW50-weg.

Toelichting en argumenten
In het Mobiliteitsplan Edam-Volendam uit 2024 is een lijst opgenomen van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan staat in deze lijst. Er is dan ook besloten dit kruispunt opnieuw in te richten, zodat de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers wordt verbeterd. In 2023 is er vanuit het college ook een toezegging geweest om deze verkeerssituatie aan te pakken naar aanleiding van een motie.

Huidige situatie
De aansluiting Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterlaan is uitgevoerd als t-aansluiting. Kenmerkend voor de Dijkgraaf de Ruiterlaan is het vrijliggend fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Dit fietspad behoort tot het regionale fietsnetwerk. Dit fietspad wordt niet uitgebogen ter hoogte van de

aansluiting met de Grote Ven, waardoor afrijdend verkeer het fietspad kan blokkeren en verkeer in de richting van de Grote Ven niet onder een haakse hoek ten opzichte van het fietspad staat.

Fietsverkeer op de Grote Ven heeft een gedeelde voorziening in de vorm van fietsstroken. Deze fietsstroken zijn ter hoogte van de t-aansluiting voorzien van een doorgetrokken streep om fietsers een eigen ruimte te bieden. Desondanks rijden grote voertuigen stelselmatig over de fietsstrook, omdat deze ruimte nodig is om de bocht te kunnen halen. Daarnaast is het voor afslaand verkeer in veel gevallen onduidelijk of fietsers in de richting van de rotonde met de Harlingenlaan rijden en kan verwarring ontstaan over wie er in dat geval voorrang moet verlenen.

In 2024 is, vooruitlopend op structurele maatregelen, een aantal kleine verkeersmaatregelen uitgevoerd. Zo is blokmarkering aangebracht ter hoogte van het fietspad, zebramarkering om voetgangers met voorrang over te laten steken en is een middengeleider aangebracht.

Ongevallen cijfers
Uit de gegevens van ViaStat (data- en monitoringsplatform dat door wegbeheerders wordt gebruikt om de verkeersveiligheid te analyseren) blijkt dat sinds het jaar 2015 zes geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Vijf van de zes ongevallen waren zonder letsel. Opvallend is de hoge subjectieve verkeersonveiligheid die wordt ervaren door fietsers. Uit de gegevens van ViaStat blijkt echter dat geen geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden waar fietsers en/of voetgangers bij betrokken waren. Wel zijn bij drie van de zes ongevallen snorfietsers betrokken geweest, waarvan eenmalig een enkelzijdig ongeval. De ongevallen hebben op verschillende dagdelen plaatsgevonden, zowel bij daglicht als in het donker. Uit de ongevallendata blijkt dat er geen sprake is van een patroon. Wel is het aantal ongevallen hoger dan op andere kruispunten wat de noodzaak tot onderzoek benadrukt.

Variantenstudie aanpassing kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan
Voor de aanpassing van de kruising zijn verschillende varianten onderzocht en schetsmatig ingetekend om voor- en nadelen inzichtelijk te krijgen. De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Aanbrengen van een rotonde
2. Aanbrengen van fietspaden in beide richtingen op de Dijkgraaf de Ruiterlaan
3. Het eerder laten oversteken van fietsverkeer op de Grote Ven
4. Het maken van een voorziening tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad in de vorm een uitbuigende en vrijliggende fietspaden ter hoogte van de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterlaan.

Uiteindelijk is voor variant 4 gekozen. Deze wordt toegelicht in dit voorstel. De studie van alle varianten, met daarbij de afwegingen en conclusies, is als bijlage 1 bijgevoegd.

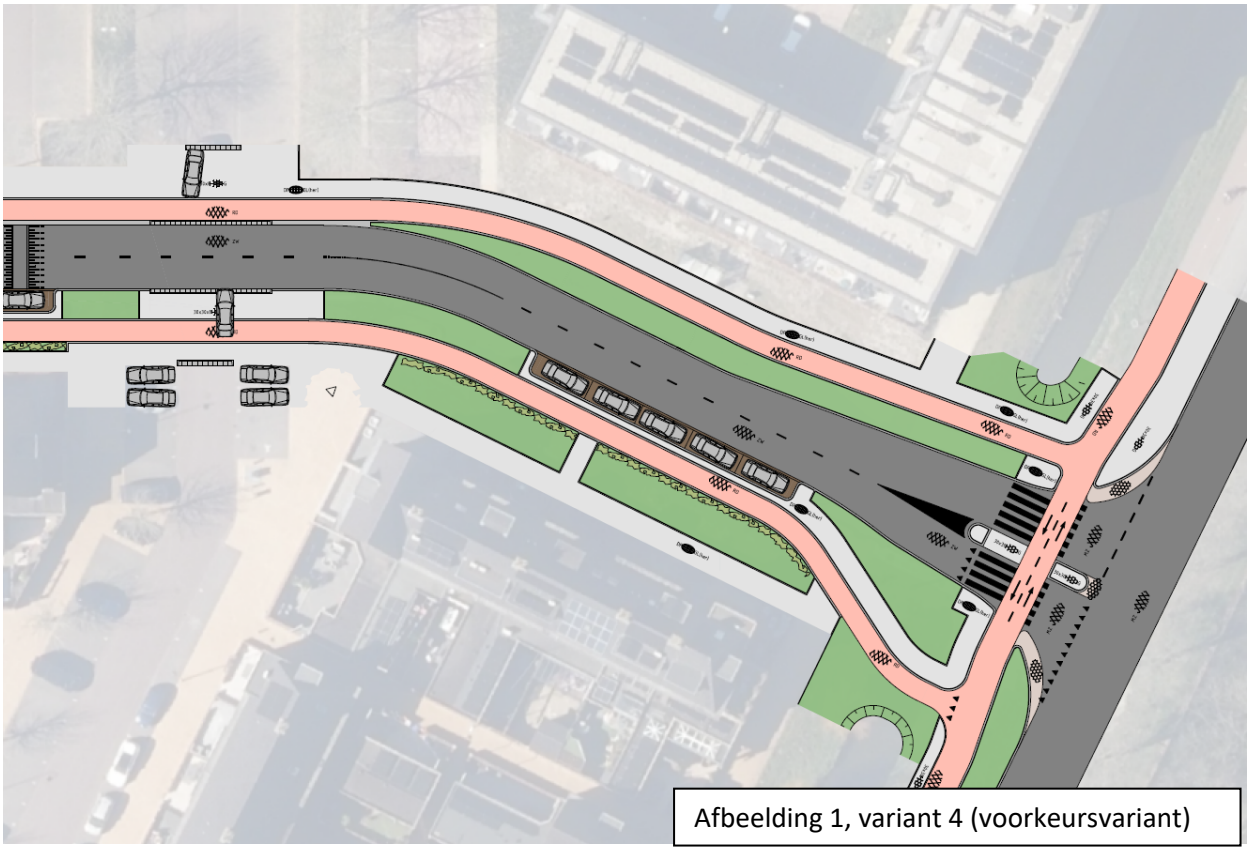
Gekozen variant: Verbinding fietsstrook en vrijliggend fietspad
Door een verbinding te maken in de vorm van uitbuigend fietspaden tussen de fietsstroken op de Grote Ven en het vrijliggende fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan kan fietsverkeer op een eigen voorziening rijden en kan worden voorkomen dat met name grote voertuigen op een gedeelde ruimte met fietsverkeer rijden.

Bewoners van het nabijgelegen huizenblok hebben gedurende het ontwerpproces een verzoek ingediend om een alternatief te beschouwen waarbij het fietspad verder van het huizenblok komt te liggen. De afstand tussen het fietspad en de percelen is circa 11 meter, waar er voorheen circa 17 meter tussen fietsstrook en de percelen zat. Het verplaatsen van het fietspad om die 11 meter te verlengen

houdt in dat ook de rijbaan verplaatst moet worden. Omdat geen sprake is van een verbeterde verkeerssituatie door het opschuiven van de rijbaan, dit mogelijk civieltechnische uitdagingen met zich meebrengt en mogelijk procedurele gevolgen kan hebben vanwege geluidnormen, is het verzoek van de bewoners niet opgenomen in het ontwerp.

Daarnaast wordt voorgesteld om het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan ten minste tot vijf meter gezien van kant van de rijbaan uit te buigen en rammelstroken aan te brengen om voldoende ruimte te faciliteren voor grote voertuigen en autoverkeer om zo veel als mogelijk haaks ten opzichte van de fietsoversteek te laten uitkomen. Verder uitbuigen leidt tot een vermindering van zichtlijnen voor afslaand gemotoriseerd verkeer op het doorgaand fietsverkeer. Gelijk aan de bestaande situatie dient het uitgevoerd te worden met een steunpunt.

Deze gekozen variant heeft tot gevolg dat de bestaande duiker in de Grote Ven verlengd moet worden en de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of opgeheven moet worden. Bij beide participatieavonden met bewoners is de gekozen variant overwegend goed ontvangen.



Afbeelding 1, variant 4 (voorkeursvariant)

Haltepaar Grote Ven

De gekozen variant voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan heeft tot gevolg dat de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of verwijderd moet worden. Het onderzoek voor de mogelijke verplaatsing of verwijdering van de halte Grote Ven (richting Amsterdam), met daarbij de afwegingen en conclusie, is als bijlage 2 bijgevoegd.

In overleg met de Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) is besloten om het haltepaar in de Grote Ven te verwijderen om de volgende redenen:

- Het instappersaantal van circa 50 passagiers op de huidige bushalte op de Grote Ven zeer gering is en de bushaltes Brederodestraat en Mgr. C. Veermanlaan op respectievelijk 200 en 300 meter van de bushalte Grote Ven liggen en hiermee kunnen fungeren als vervangende halte voor de bestaande reizigers van bushalte Grote Ven.
- Het verplaatsen van de haltekom (richting Amsterdam) naar een nieuwe locatie tegenover de halte Grote Ven (richting Edam) kent geen nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens creëert dit een logisch haltepaar met tegenover elkaar liggende haltekommen. Echter vergt de aanleg van een nieuwe haltekom een hoge financiële investering, het heeft gevolgen voor drie bomen en de ruimtelijke impact is groot voor 50 passagiers per etmaal.
- Het verplaatsen van de halte (richting Amsterdam) zodat er gehalteerd kan worden op de rijbaan zorgt er weliswaar voor dat de bomen gehandhaafd kunnen blijven, maar zal zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.
- De Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) kunnen instemmen met het verwijderen van het haltepaar Grote Ven.

Herinrichting Grote Ven tot de rotonde Mgr. C. Veermaanlaan
Naast de aanpassing van het kruispunt is er ook de noodzaak voor asfaltonderhoud vanaf het kruispunt Grote Ven en Dijkgraaf de Ruiterlaan tot aan de bushalte Grote Ven ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Dit is een stuk van 212 meter. Dit is halverwege tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde van de Mgr. C. Veermanlaan. We zien hier de mogelijkheid om werk met werk te maken. Maar dan wel over de gehele afstand tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde Mgr. C. Veermanlaan.

Wegcategorisering
Met de komst van GOW30 zijn de landelijke richtlijnen voor GOW50-wegen aangescherpt. Zo wordt gesteld dat bij wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur geen menging tussen fiets- en autoverkeer wenselijk is en fietsers daarom op een eigen voorziening in de vorm van een fietspad moeten rijden. De gemeente Edam-Volendam kent veel wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur waar fietsers rijden op een fiets(suggestie)strook. Bij wijzigingen op deze wegen zal onderzocht moeten worden of er een mogelijkheid is om fietsers een eigen voorziening te geven. Wanneer dit niet het geval is zal de maximaal toegestane snelheid conform richtlijnen omlaag moeten naar 30 km/uur.

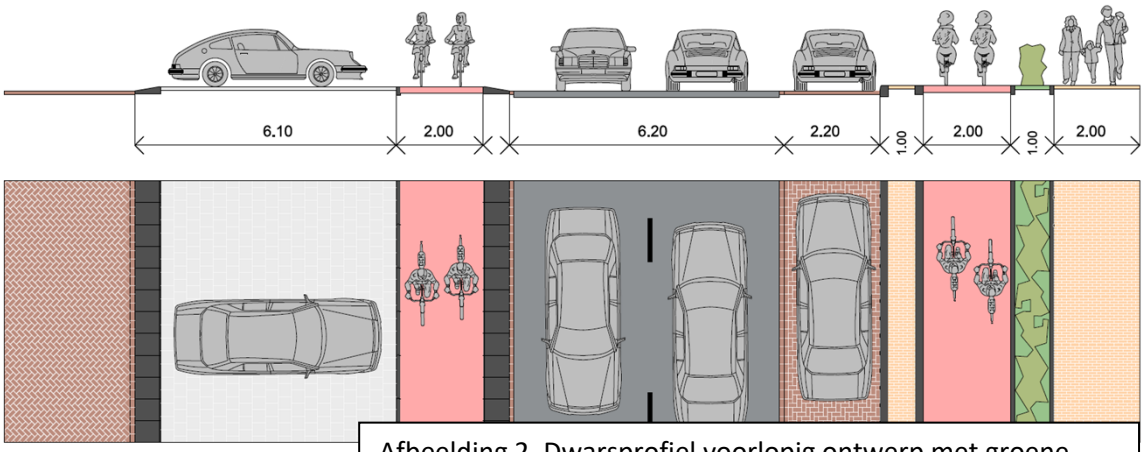
Binnen de bebouwde kom zijn twee wegtypen mogelijk. Een erftoegangsweg of een gebiedsontsluitingsweg. Bij een erftoegangsweg dient geen aanzienlijke verkeersfunctie aanwezig te zijn, dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingsweg waar juist een verkeersfunctie aanwezig dient te zijn. Het kan voorkomen dat een straat zowel een belangrijke verblijfsfunctie kent als een verkeersfunctie. In dat geval kan worden teruggevallen op een gebiedsontsluitende weg met maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur, de zogenaamde GOW30. De verkeerskundige insteek zal te allen tijde zijn om een veilige erftoegangsweg of veilige 50-weg te realiseren en pas over te stappen op een GOW30 als beide niet verkeersveilig in te passen zijn.

In het geval van de Grote Ven kan worden gesteld dat een sterke verkeersfunctie aanwezig is en slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie. Een erftoegangsweg valt hiermee af. Omdat het ontwerp

aantoont dat een gescheiden fietsvoorziening inpasbaar is en de weg slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie kent is uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg met maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Het verzoek van bewoners om de snelheid te verlagen kan daarom niet worden ingewilligd, tenzij sprake is van een onveilige situatie door de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Niettemin is het huidige ontwerp wel toekomstbestendig en kan opgewaardeerd worden naar 30km per uur (GOW30). In kwartaal 4 van 2026 wordt gestart met een totaaloverzicht van de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en wordt onderzocht welke wegen opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met wegontwerp, aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit is besproken met de Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener van het regionaal busverkeer). Uiteindelijk wordt de beslissing wel- of niet 30km per uur besproken op gemeentelijk netwerkniveau en in de gemeenteraad geagendeerd.

Positie fietsverkeer
Er is onvoldoende ruimte aanwezig om over de volledige lengte een vrijliggend fietspad aan te leggen, maar er is wel voldoende ruimte aanwezig om een aanliggend fietspad aan te leggen in beide richtingen. Daarbij is een rijbaanbreedte van 6,20 meter aangehouden en een tussenruimte van 0,50 meter tussen het fietspad en de rijbaan. In de ruimtelijke verkenning zijn fietspaden van 2,00 meter aangehouden. Het versmallen van de rijbaan is gelet op de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer niet mogelijk.



Afbeelding 2, Dwarsprofiel voorlopig ontwerp met groene barrière geprojecteerd op bestaande situatie.

Ter plaatse van bestaande parkeerplaatsen is ervoor gekozen om het fietspad achter de parkeerstrook te laten lopen. Dit houdt in dat auto's nimmer over het fietspad hoeven te rijden om van en naar de parkeerstrook te rijden. Door ook hier een bufferruimte toe te passen hebben fietsers geen last van openslaande portieren.

Na de eerste bewonersavond is de gemeente Edam-Volendam verzocht uit te zoeken of een fietspad in twee richtingen mogelijk is. En bij voorkeur aan de zijde van de tennisvereniging en het appartementencomplex, zodat voetgangers niet in conflict kunnen komen met (e-)fietsers. Verruwing van de maatschappij, gewenning van het verkeersluwe gedeelte aan de voorzijde van de woningen en toegenomen snelheid van fietsverkeer door de opkomst van elektrische trapondersteuning zorgen ervoor dat de geuite zorgen begrijpelijk zijn.

Het realiseren van een fietspad in twee richtingen aan de westzijde levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, met name voor kinderen, aan de voorzijde van de woningen. Daartegenover staan de negatieve gevolgen ten aanzien van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. Het CROW adviseert terughoudend te zijn met de toepassing van een fietspad in twee richtingen wanneer beperkt ruimte beschikbaar is. Daarbij zijn bestuurders van auto's niet gewend aan fietsverkeer in twee richtingen en zullen overstekende fietsers meer worden verspreid over de Grote Ven (zie Broekgouwstraat – Zuidpolderlaan als referentie). Daarnaast heeft de inpasbaarheid van een in twee richtingen bereden fietspad gevolgen voor de bestaande bomen en mogelijke gevolgen ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevel, in verband met een gewijzigde ligging van de rijbaan.

In het ontwerp wordt daarom de positie van de fiets gehandhaafd aan beide zijden van de rijbaan met een eigen fietspad. Om de leefbaarheid te vergroten en gevoelsmatig de afstand ten opzichte van gemotoriseerd verkeer te vergroten wordt een natuurlijk barrière gerealiseerd in de vorm van een groenstrook met haag. Daarnaast worden de parkeervakken verbreed naar 2,20 meter. Ook is de uitstapstrook tussen fietspad en parkeerplaats extra ruim opgezet. Zodat inparkeren en in- en uitstappen soepel zal gaan.



Afbeelding 3, Referentie groenvoorziening tussen fietspad en langsparkeerstrook

Voetgangersoversteekplaatsen
De bestaande inrichting van de Grote Ven voorziet op dit moment in twee solitaire oversteekpunten met zebramarkering en twee oversteekpunten nabij een kruispunt. Beide solitaire oversteekpunten liggen in de buurt van een bushalte en zijn niet voorzien van een zogenaamd steunpunt. Voetgangers moeten daarmee beide verkeersstromen bekijken bij het oversteken en hebben geen mogelijkheid tot uitrusten tussen de twee verkeersstromen.

Volgens CROW-publicatie 337 (Richtlijn toegankelijkheid) dient een oversteeklengte maximaal zeven meter te zijn. In het geval van de Grote Ven wordt deze afstand overschreden en is een steunpunt nodig. Om een steunpunt in te passen is een uitbuiging van de rijbaan nodig. Bij het verdwijnen van de haltekommen, is het nodig om opnieuw te kijken naar de locaties van deze oversteekpunten.

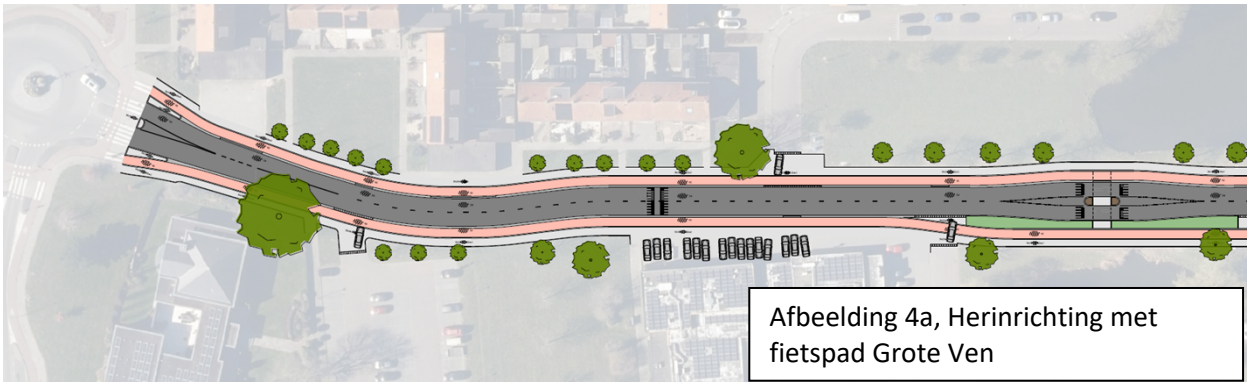
Bij de bewonersavond is een optie getoond waarbij de huidige oversteekpunten worden samengevoegd tot één logisch oversteekpunt ter hoogte van Grote Ven 13. Vanwege het noodzakelijke steunpunt en de uitbuiging van de rijbaan, gaat dit ten koste van minimaal 7 langsparkeerplaatsen. In de aftakking ter hoogte van Grote Ven 7 kunnen deze parkeervakken gecompenseerd worden. De bewonersavond wees uit dat aanwonenden van Grote Ven 7 tot en met 16 geen voetgangersoversteekplaats willen op deze locatie. Een belangrijke factor is hierbij de loopafstand naar de nieuwe parkeervakken die ter compensatie worden gerealiseerd op 50 meter afstand.

Uiteindelijk is er binnen het ontwerp gekozen om de huidige oversteekvoorziening tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7 te behouden met kanalisatiestrepen en een steunpunt. Met het verdwijnen van de bushalte zijn er naar verwachting te weinig voetgangers om een zebrapad te verantwoorden op deze locatie. De andere oversteekvoorziening met zebrapad ter hoogte van Grote Ven 17 komt niet terug in het ontwerp, omdat het steunpunt ruimtelijk gezien niet realiseerbaar is zonder het behoud van alle parkeervoorzieningen.

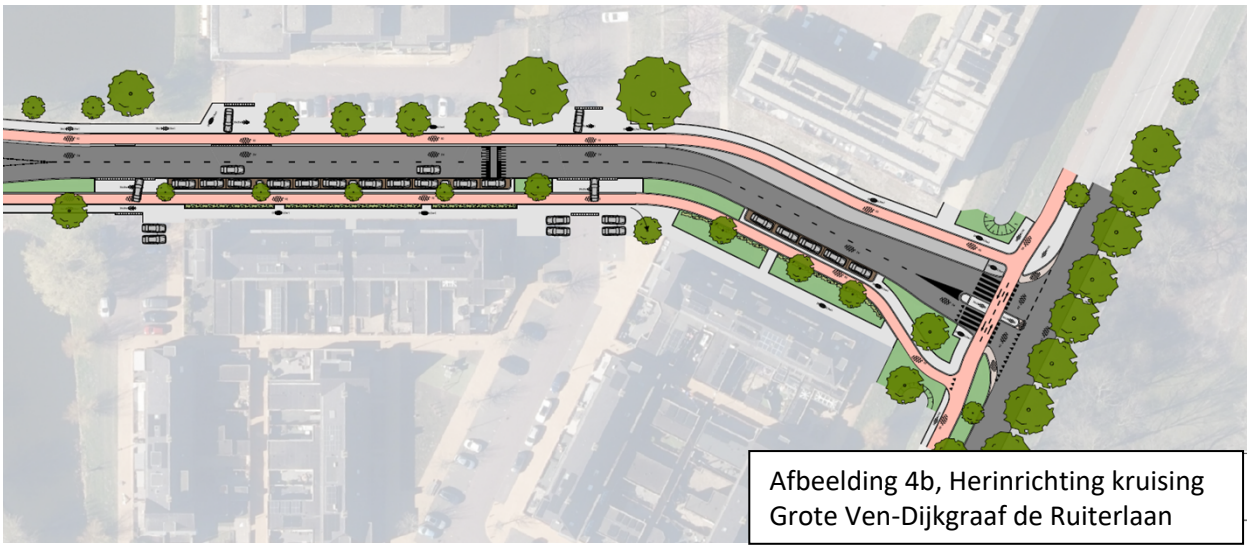
Parkeren
Aan de Grote Ven zijn er op dit moment 17 langsparkeerplaatsen. Binnen de wijk Ooster Ven bevinden zich 80 parkeervakken. Aan de Grote Ven wordt 1 langsparkeerplaats verwijderd om het zicht vanaf de uitritconstructie te verbeteren. Een verwijdering van deze langsparkeerplaats leidt niet tot een onwenselijke verhoging van de parkeerdruk boven de 85% aan deze zijde van de Grote Ven.

Bomen en groen
Het huidige ontwerp heeft als uitgangspunt het behoud van zoveel mogelijk bomen. Een definitief onderzoek moet nog uitwijzen of dat realiseerbaar is. Op de plaats van de haltekommen komt meer ruimte vrij voor groen. Ook wordt er meer groen gerealiseerd als afscheiding tussen het aanliggende fietspad en de woningen.

Overzicht herinrichting
Hieronder wordt het totaaloverzicht van de herinrichting van de Grote Ven weergegeven (zie ook bijlage 4).



Afbeelding 4a, Herinrichting met fietspad Grote Ven



Afbeelding 4b, Herinrichting kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan

Kanttekeningen en alternatieven

Planning en uitvoering

De tijdsperiode die nodig is om het totale project te realiseren zijn nog niet helder. Gezien onder andere de werkzaamheden aan de Julianaweg en het grote belang van de Dijkgraaf de Ruiterlaan, is een exacte uitvoeringsperiode nog niet vast te stellen.

Technische kanttekening

Het huidige ontwerp kan ter hoogte van het kruispunt Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterlaan nog wijzigen wat betreft de verbreding van de duiker. In verband met een aanwezig riool, wordt hierbij gezocht naar een oplossing die geen negatief effect heeft op een eerder verplaatst riool. Dit kan ook nog beperkte financiële consequenties hebben. Tevens is er nog een onderzoek nodig of alle bomen behouden kunnen blijven.

Feedback bewonersavonden

Samenvattend is het ontwerp ten aanzien van de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterlaan overwegend positief beoordeeld. Over het realiseren van een fietspad aan beide zijden van de weg is verdeeld gereageerd. Dit komt met name door het omwisselen van de parkeerstrook met de fietsvoorziening. In de toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan. Net als de reden waarom de snelheid niet naar 30km per uur wordt verlaagd én een volledige uitbuiging van de rijbaan niet de voorkeur heeft. Niettemin zijn dit wel keuzes die voor maatschappelijke reacties kunnen zorgen.

Financiële middelen en effecten begroting

Voor de voorkeursvariant is een SSK-raming opgesteld. Deze raming is gebaseerd op de Standaard Systematiek voor Kostenramingen van CROW en geeft in deze fase van het ontwerp een betrouwbaar beeld van de totale projectkosten. In de raming is een onzekerheidsreserve opgenomen om mogelijke prijs- en uitvoeringsrisico's op te vangen.

De totale investeringskosten, inclusief de voorbereidingskosten, worden geraamd op € 1.700.000 exclusief btw. In het kader van efficiënt werken kan hiervan al een bedrag van € 450.000 beschikbaar worden gesteld vanuit de jaarschijf wegen. Dit betreft reeds beschikbaar gesteld krediet. Daardoor hoeft de gemeente in het slechtste geval € 1.250.000 extra beschikbaar te stellen.

De voorbereidingskosten maken onderdeel uit van het totale krediet en bestaan uit:

- Kosten Pro Infra, civieltechnisch adviesbureau: € 34.485
- Kosten voor VO en DO: € 30.000
- Kosten voor verkeerskundige ondersteuning: € 23.000
- Kosten voor projectleiding en toezicht: € 90.000

Voor het project wordt naar verwachting een bijdrage ontvangen van de Vervoerregio Amsterdam van € 720.000 tot € 880.000. Deze bijdrage hangt samen met het belang van een veilige en toekomstbestendige fietsvoorziening op een onderdeel van het regionaal doorfietsnetwerk. Daarnaast wordt op 23 september 2026 een aanvullende rijksbijdrage voor verkeersveiligheid aangevraagd. Hiervoor kan maximaal € 200.000 worden aangevraagd. De aanvraag wordt samen met de Vervoerregio Amsterdam voorbereid.

Dit leidt tot de volgende financiële scenario's:

Scenario	**Gemeentelijke bijdrage**	**Jaarlijkse kapitaallast (afschrijving over 20 jaar)**
Geen externe bijdrage	€ 1.250.000	€ 62.500
Alleen Vervoerregio (€ 720.000)	€ 530.000	€ 26.500
Alleen Vervoerregio (€ 880.000)	€ 370.000	€ 18.500
Vervoerregio (LAAG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 424.550	€ 21.228
Vervoerregio (HOOG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 285.561	€ 14.278

Hieruit blijkt dat de jaarlijkse kapitaallast sterk kan variëren, afhankelijk van de bijdrage van derden: van € 62.500 in het minst gunstige geval tot € 14.278 in het meest gunstige geval. Deze kapitaallast zorgt vanaf 2030 wel voor een structurele verlaging van het begrotingssaldo.

Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Wanneer op een later moment bekend is welk bedrag aan subsidie wij in totaal zullen ontvangen, zal in het eerstvolgende P&C document het krediet worden bijgesteld.

Uitvoering of vervolgproces

Voor de herinrichting moeten een drietal verkeersbesluiten genomen worden door het college. Deze worden 4 weken voor de raadsbehandeling genomen. Direct betrokkenen worden geïnformeerd over de te nemen verkeersbesluiten. Bij een verkeersbesluit is er een bezwaarperiode van 6 weken. De mogelijke bezwaren worden in behandeling genomen.

Verkeersbesluiten zijn nodig voor:

- Het verwijderen van de bushaltes (en dus het haltepaar Grote Ven).
- Het verwijderen van 1 voetgangersoversteekplaats en het aanpassen van 1 voetgangersoversteekplaats.
- Het toevoegen van een fietspad.

Vervolgens wordt toegewerkt naar realisatie, rekening houdend met andere projecten in de gemeente.

Participatie en communicatie
Na de raadsvergadering wordt er een definitief ontwerp opgesteld. Dit ontwerp zal online gepubliceerd worden op de projectenpagina van de gemeente Edam-Volendam.

Rapportage en evaluatie
Hier worden de reguliere rapportages voor gebruikt.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten
Zie de bijlagen in de vorm van het Mobiliteitsplan uit 2024 en de relevante motie uit 2023.

Bijlagen
Bijlage 1: Memo varianten kruispunt Grote Ven
Bijlage 2: Memo onderzoek verplaatsen of verwijderen bushaltes Grote Ven
Bijlage 3: Overzicht participatie en communicatie van bewonersavond 1 en 2
Bijlage 4: Ontwerp Grote Ven
Bijlage 5: Ingetrokken motie verkeersveiligheid 09-11-2023
Bijlage 6: Mobiliteitsplan Edam-Volendam

Edam-Volendam, d.d.

Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
N.A. Hellingman-Kuiper	R.J. Beukers.

Dit voorstel is elektronisch ondertekend. Dit is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

Raadsvergadering

Zaaknummer: Z24143481
Onderwerp: toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval
Portefeuillehouder: Kees Schilder

Aan de raad.

Voorstel

1. Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang te verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas.
2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.
3. Geen vis gerelateerd restafval innemen op de milieustraten in Oosthuizen en Volendam.
4. Na instellen toegangscontrole milieustraat Volendam voor een periode van 2 maanden extra inzet door externe boa voor controle toegang milieustraat Volendam.
5. Kennis te nemen van de onderstaande financiële consequenties en deze verwerken in de begroting 2027:
    a. Het beschikbaar stellen van de benodigde exploitatiebudgetten, bestaande uit de volgende structurele en incidentele lasten:
        I. Software toegang milieustraten (abonnement): structureel €10.000 per jaar vanaf 2027;
        II. Gedurende openingstijden milieustraat Volendam toegangscontrole door inzet externe boa voor een periode van twee maanden: eenmalig €30.000;
    b. Het beschikbaar stellen van een investeringskrediet van €150.000 voor toegangssystemen op de milieustraten en aanpassing ingang milieustraat Volendam, dat wordt afgeschreven in 10 jaar en leidt tot een structurele kapitaallast van €15.000 per jaar vanaf 2027;
    c. De verwerking van het structurele financiële voordeel door te stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval via de gemeente: €65.000 per jaar vanaf 2027.

Kern van het voorstel, samenvatting

Voor de periode 2026-2030 wordt een nieuw grondstoffenplan opgesteld. Dit grondstoffenplan zal een andere inhoud hebben dan eerdere afvalbeleidsplannen: uitgangspunt is structureel minder restafval. Als we op de huidige voet verder gaan, komen we niet in de buurt van de landelijke en Europese doelstellingen van 100 kilogram restafval per inwoner per jaar en een recyclingpercentage van 60% in 2030 en 65% in 2035. Tevens zullen we ook vanuit financieel oogpunt minder restafval moeten gaan produceren. Door Rijksbeleid stijgen de kosten en wanneer we niet beter gaan scheiden en minder restafval produceren, gaan de kosten nog meer toenemen voor onze inwoners.

Nieuwe bestuurlijke periode

Vanwege de grote uitdagingen voor het nieuwe grondstoffenplan, de (politieke)keuzes die gemaakt moeten worden en de maatregelen die mogelijk getroffen moeten worden, heeft het huidige college besloten dat het nieuwe college het nieuwe grondstoffenplan aan uw raad moet aanbieden. Het zijn dan de keuzes van het nieuwe college en de gemeenteraad en die hebben dan vier jaar de tijd om ze te verwezenlijken.

Nu te treffen maatregelen

©ev 2020

Er zijn echter een tweetal maatregelen waar op korte termijn een besluit over kan of moet worden genomen. Dat zijn de volgende maatregelen:

- Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas:
- Het stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval via de gemeente.

Communicatie
Over de voorgenomen maatregelen met toegangscontrole vindt er algemene communicatie richting alle inwoners en bedrijven plaats. Over de maatregel om te stoppen met het inzamelen van vis gerelateerd afval zal specifieke communicatie met de visbedrijven in de gemeente plaats moeten vinden. Dit moet zo snel mogelijk gebeuren zodat men de tijd heeft om een alternatief te zoeken.

Beleidsdoelstelling, maatschappelijk effect
De doelstellingen van de voorgestelde maatregelen zijn:

- Stabiele en betaalbare inzameling van grof huishoudelijk afval op de milieustraten waarin de dienstverlening ook betaalbaar blijft en alleen voor de inwoners van de gemeente Edam-Volendam is;
- Heldere rolverdeling tussen gemeente en markt over inzameling vis gerelateerd bedrijfsafval.

Toelichting en argumenten
Zoals in de samenvatting is aangegeven zijn er een tweetal maatregelen waar op korte termijn een besluit over kan of moet worden genomen. Dat zijn de volgende maatregelen:

1. Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas.
2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.

Maatregel 1. Toegang milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen met pas.
In de huidige situatie kunnen inwoners van de gemeente onbeperkt grof huishoudelijk afval naar de milieustraten brengen en bedrijven bedrijfsafval wanneer zij een contract met de gemeente hebben. Bij de toegang van de milieustraten is er minimale controle wie de milieustraten oprijdt. Het kan dan ook gebeuren dat bezoekers van buiten de gemeente grof huishoudelijk afval naar de milieustraten brengen of dat bedrijven bedrijfsafval storten zonder een contract met de gemeente. Om dit te voorkomen en om meer inzicht te krijgen in het aantal bezoeken aan de milieustraten gaat de toegang tot de milieustraten geregeld worden met een door gemeentewege verstrekte bewonerspas en bedrijvenpas. Deze bewonerspas is de huidige afvalpas, die een groot aantal inwoners al hebben voor de ondergrondse containers en inwoners die deze nog niet hebben krijgen deze gratis verstrekt. Ditzelfde geldt voor de bedrijven.

Met de toegangspas kan de slagboom aan het begin van de milieustraat Volendam bediend worden. Wanneer er nog voldoende ruimte op de milieustraat is gaat de slagboom omhoog en kan men de milieustraat oprijden. Wanneer de milieustraat vol is met bezoekers blijft de slagboom naar beneden en moet men wachten tot een bezoeker de milieustraat heeft verlaten. Hierdoor zijn er nooit te veel bezoekers op de milieustraat en worden onoverzichtelijke situaties zoveel mogelijk voorkomen. Dit systeem past ook de gemeente Purmerend toe op de milieustraat.
Om op deze manier de toegang tot de milieustraat te regelen wordt niet alleen een toegangssysteem aangeschaft, maar wordt de ingang van de milieustraat Volendam ook fysiek aangepast. Bezoekers die geen pas hebben moeten namelijk de mogelijkheid hebben om weg te kunnen rijden. Ook willen we dat de ingang van de gemeentewerf en milieustraat Volendam gescheiden wordt, zodat

©ev 2020

vrachtauto's die op de gemeentewerf moeten zijn niet in een eventuele wachtrij voor de milieustraat komen te staan.
Op de milieustraat Oosthuizen wordt de controle geregeld door het scannen van de pas met een handscanner.

Maatregel 1.1 Tijdelijke toegangscontrole milieustraat Volendam door externe boa
Inwoners van de gemeente zijn gewend om zonder enige belemmering de milieustraat Volendam op te rijden. Wanneer men in de toekomst de milieustraat alleen maar op kan komen met een nieuwe toegangspas, kan het voorkomen dat in de beginperiode inwoners geen begrip hebben voor de maatregel of men de pas is vergeten en men toch de milieustraat op wil rijden. Dit soort confrontaties willen we niet met ons personeel op de milieustraat hebben. Het voorstel is dan ook om de eerste 2 maanden een externe boa bij de toegang van de milieustraat Volendam aanwezig te hebben. De kosten hiervoor bedragen ongeveer €30.000.

Kosten
Voor de aanschaf van passen, een toegangssysteem voor de milieustraten, programmatuur en aanpassing ingang milieustraat Volendam zijn de investeringskosten geraamd op €150.000. Voor het onderhoud van de terminal en abonnementskosten voor de software dient rekening gehouden te worden met een bedrag van €10.000 per jaar. De kosten voor een tijdelijke boa bedragen eenmalig €30.000.

Maatregel 2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.
In de huidige situatie heeft Kras Recycling op hun eigen terrein ruimte aan de gemeente Edam-Volendam beschikbaar gesteld om vis gerelateerd restafval in te nemen van visverwerkende bedrijven. Deze bedrijven hebben een overeenkomst met de gemeente en de gemeente vervolgens weer met GP Groot om het vis gerelateerde restafval af te voeren. Dit is geen gemeentelijke taak en is voor de gemeente ook niet kostendekkend.

Kras Recycling heeft aangegeven te willen stoppen met de huidige constructie dat de gemeente het vis gerelateerde visafval op hun terrein inneemt. Ze willen de inzameling van het vis gerelateerde restafval volledig overnemen en hiervoor willen ze op hun eigen terrein gaan investeren. Wanneer de gemeente het vis gerelateerde restafval zelf wil blijven innemen dient dit dan op de milieustraat in Volendam te gebeuren en dient er geïnvesteerd te worden om dit mogelijk te maken.

Voor deze maatregel is geparticipeerd met de visbedrijven en is gevraagd hoe zij tegenover een overname van Kras Recycling staan. Op deze vraag zijn weinig reacties binnengekomen. Van de ondernemers die wel gereageerd hebben bij de participatie heeft 69% aangegeven positief zijn, 23% neutraal en maar 8% negatief over de overname van Kras Recycling.

Gezien het feit dat Kras Recycling het innemen van vis gerelateerd restafval wil overnemen, het geen gemeentelijke taak is en uit de participatie naar voren is gekomen dat ondernemers positief zijn over een overname door Kras Recycling, is het voorstel om het innemen van vis gerelateerd restafval over te laten aan de markt.

Vervolg
Nadat besloten is om te stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval worden de ondernemers geïnformeerd. In de berichtgeving wordt aangegeven dat Kras Recycling het overneemt.

©ev 2020

Kras Recycling kan vervolgens contact opnemen met de ondernemers voor een eventuele overeenkomst.

Kosten
Aan het stoppen met innemen van vis gerelateerd restafval zitten geen kosten verbonden. Er zullen wel opbrengsten zijn. De inschatting is dat het stoppen met inzamelen vis gerelateerd afval bij Kras Recycling €65.000 zal opleveren.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven
Er kan besloten worden om niet te investeren in toegangscontrole bij de ingang van de milieustraat Volendam. De situatie blijft dan bestaan dat bezoekers uit andere gemeenten eventueel gebruik kunnen maken van de milieustraten in Oosthuizen en Volendam en dat bedrijven die geen contract met de gemeente hebben bedrijfsafval kunnen storten.

Voor het innemen van vis gerelateerd restafval kan ervoor gekozen worden dat wij als gemeente dit volledig blijven doen en gaan regelen op de milieustraat Volendam, omdat vis gerelateerd afval bedrijfsafval is en de gemeente bedrijfsafval inneemt op de milieustraat Volendam. Hiervoor zal dan geïnvesteerd moeten worden in plaats van dat er een besparing is van €65.000. Een tweede alternatief is dat zowel Kras Recycling als de gemeente stopt met het innemen van vis gerelateerd restafval. Het risico bestaat dan dat het vis gerelateerd restafval bij het huishoudelijk afval komt. Wanneer Kras Recycling de inname van vis gerelateerd restafval gaat regelen bestaat dit risico ook nog (in mindere mate) van bedrijven die geen contract met Kras Recycling hiervoor willen afsluiten.

Financiële middelen en effect begroting
De voorgestelde maatregelen hebben zowel incidentele als structurele financiële gevolgen. In 2027 leidt de tijdelijke inzet van een externe boa bij de toegangscontrole op de milieustraat Volendam incidenteel €30.000 aan kosten. Vanaf 2027 ontstaan structurele lasten van €10.000 per jaar voor software en abonnementskosten van het toegangssysteem en €15.000 per jaar aan kapitaallasten voor de investering in de toegangssystemen en de aanpassing van de entree van de milieustraat Volendam. Daar staat tegenover dat het stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval via de gemeente vanaf 2027 een structureel financieel voordeel oplevert van €65.000 per jaar. Per saldo resulteert dit in 2027 in een positief effect van €25.000 en vanaf 2028 in een structureel positief effect van €40.000 per jaar. Dit voordeel wordt vanaf 2027 volledig ingezet ter dekking van de stelpost voor het kostendekkend maken van het huishoudelijk en bedrijfsafval. Daarmee wordt de stelpost gedeeltelijk afgedekt en in omvang verlaagd. Het betreft een stelpost van €200.000 in 2027, €400.000 in 2028 en €600.000 vanaf 2029. Het positieve saldo uit dit voorstel wordt hierop in mindering gebracht, waardoor in 2027 nog €175.000 resteert, in 2028 €360.000 en vanaf 2029 €560.000. Het begrotingssaldo zelf wijzigt in die jaren daardoor niet, omdat de voordelen worden gebruikt om de stelpost te verlagen.
De meerjarige financiële gevolgen van dit voorstel worden verwerkt in de begroting 2027.

Overzicht financiële effecten

Maatregelen	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Stoppen innemen visafval via de gemeente	+65	+65	+65	+65
Kapitaallasten toegangssystemen milieustraten	0	-15	-15	-15
Software toegang milieustraten (abonnement)	-10	-10	-10	-10
Toegangscontrole milieustraat (Boa 2 maanden)	-30	0	0	0
Totaal saldo effect per jaar x € 1.000	**+25**	**+40**	**+40**	**+40**

©ev 2020

Stelpost kostendekkend maken huishoudelijk en bedrijfsafval	-200	-400	-600	-600
Effect op stelpost	-175	-360	-560	-560

Uitvoering en vervolgproces

Vervolg en planning

De globale planning van de voorgestelde maatregelen is:

Controlesysteem milieustraten:

Vanaf september 2026	aanschaf controlesysteem voor toegang milieustraat Volendam en aanpassing ingang milieustraat Volendam.
Oktober 2026	communicatie over aanpassingen op de milieustraat.
Februari/maart 2027	toegang milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen met pas.

Stoppen met innemen vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling:

Oktober 2026	informeren van ondernemers over stoppen met innemen vis gerelateerd restafval door gemeente.
Variabel	In overleg met Kras Recycling het innemen van vis gerelateerd restafval overnemen door Kras Recycling.

Participatie en communicatie

Over de voorgenomen maatregelen met toegangscontrole vindt algemene communicatie richting alle inwoners en bedrijven plaats. Over de maatregel om te stoppen met het inzamelen van vis gerelateerd restafval zal specifieke communicatie met de visbedrijven in de gemeente plaats moeten vinden. Dit moet zo snel mogelijk gebeuren, zodat men de tijd heeft om een alternatief te zoeken.

Rapportage, verantwoording en evaluatie

Nadat toegangscontrole milieustraten is ingesteld wordt bijgehouden hoeveel bezoekers zich melden zonder pas en registeren waar ze vandaan komen.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten

Rekenkameronderzoek afvalverwerking 2022:
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/b9717534-d8c8-4767-a1e4-da75113a7d0a?documentId=52636dd5-6f8f-4972-ad77-b8711911ebce&agendaItemId=c4e332fe-30f9-4984-ba3a-0687459ce5e3

Themaraad 28 september 2023: presentatie afvalinzameling
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/e51e621f-a094-4781-af34-a235e31a3df2?documentId=31866832-f6a0-4459-ad1c-69f53fc80915&agendaItemId=971882d3-4284-454f-b4a1-9f93ed572e4c

Themaraad 21 november 2024: presentatie grondstoffenplan
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/c3dd28c0-5851-4e70-972b-dfd6fc33e6d5

Raadsvergadering 30 januari 2025: mondelinge zienswijze grondstoffenplan
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/346eddbe-4f43-46e3-ba0b-c8b4537cddbe

©ev 2020

Raadsvergadering 25 september 2025: participatie grondstoffenplan 2026-2030
Agenda EdamVolendam - Raadsvergadering donderdag 25 september 2025 22:00 - 23:00 - iBabs Publieksportaal

Bijlagen
Geen

Edam-Volendam,

Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
N.A. Hellingman-Kuiper	R.J. Beukers.

Dit voorstel is elektronisch ondertekend. Dit is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

©ev 2020

Raadsvergadering

Zaaknummer: Z24143481
Onderwerp: toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval
Portefeuillehouder: Kees Schilder

Aan de raad.

Voorstel

1. Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang te verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas.
2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.
3. Geen vis gerelateerd restafval innemen op de milieustraten in Oosthuizen en Volendam.
4. Na instellen toegangscontrole milieustraat Volendam voor een periode van 2 maanden extra inzet door externe boa voor controle toegang milieustraat Volendam.
5. Kennis te nemen van de onderstaande financiële consequenties en deze verwerken in de begroting 2027:
    a. Het beschikbaar stellen van de benodigde exploitatiebudgetten, bestaande uit de volgende structurele en incidentele lasten:
        I. Software toegang milieustraten (abonnement): structureel €10.000 per jaar vanaf 2027;
        II. Gedurende openingstijden milieustraat Volendam toegangscontrole door inzet externe boa voor een periode van twee maanden: eenmalig €30.000;
    b. Het beschikbaar stellen van een investeringskrediet van €150.000 voor toegangssystemen op de milieustraten en aanpassing ingang milieustraat Volendam, dat wordt afgeschreven in 10 jaar en leidt tot een structurele kapitaallast van €15.000 per jaar vanaf 2027;
    c. De verwerking van het structurele financiële voordeel door te stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval via de gemeente: €65.000 per jaar vanaf 2027.

Kern van het voorstel, samenvatting

Voor de periode 2026-2030 wordt een nieuw grondstoffenplan opgesteld. Dit grondstoffenplan zal een andere inhoud hebben dan eerdere afvalbeleidsplannen: uitgangspunt is structureel minder restafval. Als we op de huidige voet verder gaan, komen we niet in de buurt van de landelijke en Europese doelstellingen van 100 kilogram restafval per inwoner per jaar en een recyclingpercentage van 60% in 2030 en 65% in 2035. Tevens zullen we ook vanuit financieel oogpunt minder restafval moeten gaan produceren. Door Rijksbeleid stijgen de kosten en wanneer we niet beter gaan scheiden en minder restafval produceren, gaan de kosten nog meer toenemen voor onze inwoners.

Nieuwe bestuurlijke periode

Vanwege de grote uitdagingen voor het nieuwe grondstoffenplan, de (politieke)keuzes die gemaakt moeten worden en de maatregelen die mogelijk getroffen moeten worden, heeft het huidige college besloten dat het nieuwe college het nieuwe grondstoffenplan aan uw raad moet aanbieden. Het zijn dan de keuzes van het nieuwe college en de gemeenteraad en die hebben dan vier jaar de tijd om ze te verwezenlijken.

Nu te treffen maatregelen

©ev 2020

Er zijn echter een tweetal maatregelen waar op korte termijn een besluit over kan of moet worden genomen. Dat zijn de volgende maatregelen:

- Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas:
- Het stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval via de gemeente.

Communicatie
Over de voorgenomen maatregelen met toegangscontrole vindt er algemene communicatie richting alle inwoners en bedrijven plaats. Over de maatregel om te stoppen met het inzamelen van vis gerelateerd afval zal specifieke communicatie met de visbedrijven in de gemeente plaats moeten vinden. Dit moet zo snel mogelijk gebeuren zodat men de tijd heeft om een alternatief te zoeken.

Beleidsdoelstelling, maatschappelijk effect
De doelstellingen van de voorgestelde maatregelen zijn:

- Stabiele en betaalbare inzameling van grof huishoudelijk afval op de milieustraten waarin de dienstverlening ook betaalbaar blijft en alleen voor de inwoners van de gemeente Edam-Volendam is;
- Heldere rolverdeling tussen gemeente en markt over inzameling vis gerelateerd bedrijfsafval.

Toelichting en argumenten
Zoals in de samenvatting is aangegeven zijn er een tweetal maatregelen waar op korte termijn een besluit over kan of moet worden genomen. Dat zijn de volgende maatregelen:

1. Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas.
2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.

Maatregel 1. Toegang milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen met pas.
In de huidige situatie kunnen inwoners van de gemeente onbeperkt grof huishoudelijk afval naar de milieustraten brengen en bedrijven bedrijfsafval wanneer zij een contract met de gemeente hebben. Bij de toegang van de milieustraten is er minimale controle wie de milieustraten oprijdt. Het kan dan ook gebeuren dat bezoekers van buiten de gemeente grof huishoudelijk afval naar de milieustraten brengen of dat bedrijven bedrijfsafval storten zonder een contract met de gemeente. Om dit te voorkomen en om meer inzicht te krijgen in het aantal bezoeken aan de milieustraten gaat de toegang tot de milieustraten geregeld worden met een door gemeentewege verstrekte bewonerspas en bedrijvenpas. Deze bewonerspas is de huidige afvalpas, die een groot aantal inwoners al hebben voor de ondergrondse containers en inwoners die deze nog niet hebben krijgen deze gratis verstrekt. Ditzelfde geldt voor de bedrijven.

Met de toegangspas kan de slagboom aan het begin van de milieustraat Volendam bediend worden. Wanneer er nog voldoende ruimte op de milieustraat is gaat de slagboom omhoog en kan men de milieustraat oprijden. Wanneer de milieustraat vol is met bezoekers blijft de slagboom naar beneden en moet men wachten tot een bezoeker de milieustraat heeft verlaten. Hierdoor zijn er nooit te veel bezoekers op de milieustraat en worden onoverzichtelijke situaties zoveel mogelijk voorkomen. Dit systeem past ook de gemeente Purmerend toe op de milieustraat.
Om op deze manier de toegang tot de milieustraat te regelen wordt niet alleen een toegangssysteem aangeschaft, maar wordt de ingang van de milieustraat Volendam ook fysiek aangepast. Bezoekers die geen pas hebben moeten namelijk de mogelijkheid hebben om weg te kunnen rijden. Ook willen we dat de ingang van de gemeentewerf en milieustraat Volendam gescheiden wordt, zodat

©ev 2020

vrachtauto's die op de gemeentewerf moeten zijn niet in een eventuele wachtrij voor de milieustraat komen te staan.
Op de milieustraat Oosthuizen wordt de controle geregeld door het scannen van de pas met een handscanner.

Maatregel 1.1 Tijdelijke toegangscontrole milieustraat Volendam door externe boa
Inwoners van de gemeente zijn gewend om zonder enige belemmering de milieustraat Volendam op te rijden. Wanneer men in de toekomst de milieustraat alleen maar op kan komen met een nieuwe toegangspas, kan het voorkomen dat in de beginperiode inwoners geen begrip hebben voor de maatregel of men de pas is vergeten en men toch de milieustraat op wil rijden. Dit soort confrontaties willen we niet met ons personeel op de milieustraat hebben. Het voorstel is dan ook om de eerste 2 maanden een externe boa bij de toegang van de milieustraat Volendam aanwezig te hebben. De kosten hiervoor bedragen ongeveer €30.000.

Kosten
Voor de aanschaf van passen, een toegangssysteem voor de milieustraten, programmatuur en aanpassing ingang milieustraat Volendam zijn de investeringskosten geraamd op €150.000. Voor het onderhoud van de terminal en abonnementskosten voor de software dient rekening gehouden te worden met een bedrag van €10.000 per jaar. De kosten voor een tijdelijke boa bedragen eenmalig €30.000.

Maatregel 2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.
In de huidige situatie heeft Kras Recycling op hun eigen terrein ruimte aan de gemeente Edam-Volendam beschikbaar gesteld om vis gerelateerd restafval in te nemen van visverwerkende bedrijven. Deze bedrijven hebben een overeenkomst met de gemeente en de gemeente vervolgens weer met GP Groot om het vis gerelateerde restafval af te voeren. Dit is geen gemeentelijke taak en is voor de gemeente ook niet kostendekkend.

Kras Recycling heeft aangegeven te willen stoppen met de huidige constructie dat de gemeente het vis gerelateerde visafval op hun terrein inneemt. Ze willen de inzameling van het vis gerelateerde restafval volledig overnemen en hiervoor willen ze op hun eigen terrein gaan investeren. Wanneer de gemeente het vis gerelateerde restafval zelf wil blijven innemen dient dit dan op de milieustraat in Volendam te gebeuren en dient er geïnvesteerd te worden om dit mogelijk te maken.

Voor deze maatregel is geparticipeerd met de visbedrijven en is gevraagd hoe zij tegenover een overname van Kras Recycling staan. Op deze vraag zijn weinig reacties binnengekomen. Van de ondernemers die wel gereageerd hebben bij de participatie heeft 69% aangegeven positief zijn, 23% neutraal en maar 8% negatief over de overname van Kras Recycling.

Gezien het feit dat Kras Recycling het innemen van vis gerelateerd restafval wil overnemen, het geen gemeentelijke taak is en uit de participatie naar voren is gekomen dat ondernemers positief zijn over een overname door Kras Recycling, is het voorstel om het innemen van vis gerelateerd restafval over te laten aan de markt.

Vervolg
Nadat besloten is om te stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval worden de ondernemers geïnformeerd. In de berichtgeving wordt aangegeven dat Kras Recycling het overneemt.

©ev 2020

Kras Recycling kan vervolgens contact opnemen met de ondernemers voor een eventuele overeenkomst.

Kosten
Aan het stoppen met innemen van vis gerelateerd restafval zitten geen kosten verbonden. Er zullen wel opbrengsten zijn. De inschatting is dat het stoppen met inzamelen vis gerelateerd afval bij Kras Recycling €65.000 zal opleveren.

Kanttekeningen, risico's en alternatieven
Er kan besloten worden om niet te investeren in toegangscontrole bij de ingang van de milieustraat Volendam. De situatie blijft dan bestaan dat bezoekers uit andere gemeenten eventueel gebruik kunnen maken van de milieustraten in Oosthuizen en Volendam en dat bedrijven die geen contract met de gemeente hebben bedrijfsafval kunnen storten.

Voor het innemen van vis gerelateerd restafval kan ervoor gekozen worden dat wij als gemeente dit volledig blijven doen en gaan regelen op de milieustraat Volendam, omdat vis gerelateerd afval bedrijfsafval is en de gemeente bedrijfsafval inneemt op de milieustraat Volendam. Hiervoor zal dan geïnvesteerd moeten worden in plaats van dat er een besparing is van €65.000. Een tweede alternatief is dat zowel Kras Recycling als de gemeente stopt met het innemen van vis gerelateerd restafval. Het risico bestaat dan dat het vis gerelateerd restafval bij het huishoudelijk afval komt. Wanneer Kras Recycling de inname van vis gerelateerd restafval gaat regelen bestaat dit risico ook nog (in mindere mate) van bedrijven die geen contract met Kras Recycling hiervoor willen afsluiten.

Financiële middelen en effect begroting
De voorgestelde maatregelen hebben zowel incidentele als structurele financiële gevolgen. In 2027 leidt de tijdelijke inzet van een externe boa bij de toegangscontrole op de milieustraat Volendam incidenteel €30.000 aan kosten. Vanaf 2027 ontstaan structurele lasten van €10.000 per jaar voor software en abonnementskosten van het toegangssysteem en €15.000 per jaar aan kapitaallasten voor de investering in de toegangssystemen en de aanpassing van de entree van de milieustraat Volendam. Daar staat tegenover dat het stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval via de gemeente vanaf 2027 een structureel financieel voordeel oplevert van €65.000 per jaar. Per saldo resulteert dit in 2027 in een positief effect van €25.000 en vanaf 2028 in een structureel positief effect van €40.000 per jaar. Dit voordeel wordt vanaf 2027 volledig ingezet ter dekking van de stelpost voor het kostendekkend maken van het huishoudelijk en bedrijfsafval. Daarmee wordt de stelpost gedeeltelijk afgedekt en in omvang verlaagd. Het betreft een stelpost van €200.000 in 2027, €400.000 in 2028 en €600.000 vanaf 2029. Het positieve saldo uit dit voorstel wordt hierop in mindering gebracht, waardoor in 2027 nog €175.000 resteert, in 2028 €360.000 en vanaf 2029 €560.000. Het begrotingssaldo zelf wijzigt in die jaren daardoor niet, omdat de voordelen worden gebruikt om de stelpost te verlagen.
De meerjarige financiële gevolgen van dit voorstel worden verwerkt in de begroting 2027.

Overzicht financiële effecten

Maatregelen	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**
Stoppen innemen visafval via de gemeente	+65	+65	+65	+65
Kapitaallasten toegangssystemen milieustraten	0	-15	-15	-15
Software toegang milieustraten (abonnement)	-10	-10	-10	-10
Toegangscontrole milieustraat (Boa 2 maanden)	-30	0	0	0
Totaal saldo effect per jaar x € 1.000	**+25**	**+40**	**+40**	**+40**

©ev 2020

Stelpost kostendekkend maken huishoudelijk en bedrijfsafval	-200	-400	-600	-600
Effect op stelpost	-175	-360	-560	-560

Uitvoering en vervolgproces

Vervolg en planning

De globale planning van de voorgestelde maatregelen is:

Controlesysteem milieustraten:

Vanaf september 2026	aanschaf controlesysteem voor toegang milieustraat Volendam en aanpassing ingang milieustraat Volendam.
Oktober 2026	communicatie over aanpassingen op de milieustraat.
Februari/maart 2027	toegang milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen met pas.

Stoppen met innemen vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling:

Oktober 2026	informeren van ondernemers over stoppen met innemen vis gerelateerd restafval door gemeente.
Variabel	In overleg met Kras Recycling het innemen van vis gerelateerd restafval overnemen door Kras Recycling.

Participatie en communicatie

Over de voorgenomen maatregelen met toegangscontrole vindt algemene communicatie richting alle inwoners en bedrijven plaats. Over de maatregel om te stoppen met het inzamelen van vis gerelateerd restafval zal specifieke communicatie met de visbedrijven in de gemeente plaats moeten vinden. Dit moet zo snel mogelijk gebeuren, zodat men de tijd heeft om een alternatief te zoeken.

Rapportage, verantwoording en evaluatie

Nadat toegangscontrole milieustraten is ingesteld wordt bijgehouden hoeveel bezoekers zich melden zonder pas en registeren waar ze vandaan komen.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten

Rekenkameronderzoek afvalverwerking 2022:
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/b9717534-d8c8-4767-a1e4-da75113a7d0a?documentId=52636dd5-6f8f-4972-ad77-b8711911ebce&agendaItemId=c4e332fe-30f9-4984-ba3a-0687459ce5e3

Themaraad 28 september 2023: presentatie afvalinzameling
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/e51e621f-a094-4781-af34-a235e31a3df2?documentId=31866832-f6a0-4459-ad1c-69f53fc80915&agendaItemId=971882d3-4284-454f-b4a1-9f93ed572e4c

Themaraad 21 november 2024: presentatie grondstoffenplan
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/c3dd28c0-5851-4e70-972b-dfd6fc33e6d5

Raadsvergadering 30 januari 2025: mondelinge zienswijze grondstoffenplan
https://edamvolendam.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/346eddbe-4f43-46e3-ba0b-c8b4537cddbe

©ev 2020

Raadsvergadering 25 september 2025: participatie grondstoffenplan 2026-2030
Agenda EdamVolendam - Raadsvergadering donderdag 25 september 2025 22:00 - 23:00 - iBabs Publieksportaal

Bijlagen
Geen

Edam-Volendam,

Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,	de burgemeester,
N.A. Hellingman-Kuiper	R.J. Beukers.

Dit voorstel is elektronisch ondertekend. Dit is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

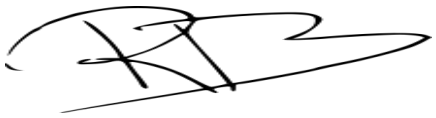
©ev 2020

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening

Hellingman (Gemeentesecretaris), N. (Nanda)
n.hellingman@edam-volendam.nl
24-09-2026 16:38
ccb9ee769080c93169d34856416bf3439a65cbe161ff10705e33edcdeb5fab18



Beukers, R.J. (Rick)
r.beukers@edam-volendam.nl
25-09-2026 11:28
7f8d2adabba1179bc667932f4bb04eb40c4d37532e0d0121c7c21ac921472686



Zaaknummer : Z24143481

De raad van de gemeente Edam-Volendam;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

B e s l u i t:

1. Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang te verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas.
2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.
3. Geen vis gerelateerd restafval innemen op de milieustraten in Oosthuizen en Volendam.
4. Na instellen toegangscontrole milieustraat Volendam voor een periode van 2 maanden extra inzet door externe boa voor controle toegang milieustraat Volendam.
5. Van de onderstaande financiële consequenties kennis te nemen en deze verwerken in de begroting 2027:
   a. Het beschikbaar stellen van de benodigde exploitatiebudgetten, bestaande uit de volgende structurele en incidentele lasten:
      I. Software toegang milieustraten (abonnement): structureel €10.000 per jaar vanaf 2027;
      II. Gedurende openingstijden milieustraat Volendam toegangscontrole door inzet externe boa voor een periode van twee maanden: eenmalig €30.000;
   b. Het beschikbaar stellen van een investeringskrediet van €150.000 voor toegangssystemen op de milieustraten en aanpassing ingang milieustraat Volendam, dat wordt afgeschreven in 10 jaar en leidt tot een structurele kapitaallast van €15.000 per jaar vanaf 2027;
   c. De verwerking van het structurele financiële voordeel door te stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval via de gemeente: €65.000 per jaar vanaf 2027.

Aldus besloten door de gemeenteraad van
Edam-Volendam in zijn vergadering
d.d. 24 september 2026

De griffier, M.C.A. Karregat-Eerdhuijzen

De voorzitter, R.J. Beukers

Dit besluit is elektronisch ondertekend. Deze is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

©ev2020

Zaaknummer : Z24143481

De raad van de gemeente Edam-Volendam;

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

B e s l u i t:

1. Op de milieustraten Oosthuizen en Volendam alleen toegang te verstrekken met een van gemeentewege verstrekte toegangspas.
2. Stoppen met inzamelen van vis gerelateerd restafval bij Kras Recycling via de gemeente.
3. Geen vis gerelateerd restafval innemen op de milieustraten in Oosthuizen en Volendam.
4. Na instellen toegangscontrole milieustraat Volendam voor een periode van 2 maanden extra inzet door externe boa voor controle toegang milieustraat Volendam.
5. Van de onderstaande financiële consequenties kennis te nemen en deze verwerken in de begroting 2027:
   a. Het beschikbaar stellen van de benodigde exploitatiebudgetten, bestaande uit de volgende structurele en incidentele lasten:
      I. Software toegang milieustraten (abonnement): structureel €10.000 per jaar vanaf 2027;
      II. Gedurende openingstijden milieustraat Volendam toegangscontrole door inzet externe boa voor een periode van twee maanden: eenmalig €30.000;
   b. Het beschikbaar stellen van een investeringskrediet van €150.000 voor toegangssystemen op de milieustraten en aanpassing ingang milieustraat Volendam, dat wordt afgeschreven in 10 jaar en leidt tot een structurele kapitaallast van €15.000 per jaar vanaf 2027;
   c. De verwerking van het structurele financiële voordeel door te stoppen met het innemen van vis gerelateerd restafval via de gemeente: €65.000 per jaar vanaf 2027.

Aldus besloten door de gemeenteraad van
Edam-Volendam in zijn vergadering
d.d. 24 september 2026

De griffier, M.C.A. Karregat-Eerdhuijzen

De voorzitter, R.J. Beukers

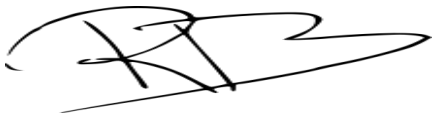
Dit besluit is elektronisch ondertekend. Deze is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.

©ev2020

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening

Karregat-Eerdhuijzen (Griffier), M.C.A. (Ingrid)
M.C.A.Karregat-Eerdhuijzen@Edam-Volendam.nl
i.o.

25-09-2026 09:22
ebbb0c5ed7df08e8c18a8e15170c57970d835bbf5a5d8784f1d34abcb42b33ff

Beukers, R.J. (Rick)
r.beukers@edam-volendam.nl

25-09-2026 11:30
0ad0d24d9708148c6bf6e38d3d63c9961aa00bfe8722b62897d5758db6cdaf35

Vraag en antwoord wegingstafel 15 september 2026		
Toegangscontrole milieustraten en stoppen met innemen vis gerelateerd restafval		
Datum vraag	Fractie(s)	Vraag en antwoord
26-08-2026	LEV	Vraag: Wat bedoelt het college voor het begrip ‘visgerelateerd bedrijfsafval’, en welke afvalstromen vallen volgens het college wel en niet onder deze definitie? Antwoord: Het visgerelateerde bedrijfsafval is de restafval container die bij het visafval op het terrein van Kras staat.
25-08-2026	D66	Vraag: Verwacht het college dat de invoering van toegangscontrole bij de milieustraten leidt tot een afname van de hoeveelheid ingezameld grof- en restafval? Zo ja, welke financiële besparing wordt hierdoor verwacht? Zo nee, waarom niet? Antwoord: Volgens het rapport Onderzoek milieustraten en inzameling bedrijfsafval, dat in 2024 door de AfvalSpiegel is opgesteld, leidt het gebruik van een toegangspas tot een afname van de hoeveelheid ingezameld grof- en restafval. Een randvoorwaarde hiervoor is dat tijdens de openingsuren voldoende medewerkers aanwezig zijn om toezicht te houden. De besparing op de verwerkingskosten wordt door de AfvalSpiegel geschat op € 85.000 per jaar.
24-08-2026	BVNL	Vraag 1. Op welke wijze voorkomt het voorgestelde toegangspassysteem dat inwoners die tevens ondernemer of ZZP’er zijn, bedrijfsmatig afval via hun bewonerspas als huishoudelijk afval op de milieustraat aanbieden? Antwoord 1: Met het toegangspassysteem wordt niet sluitend voorkomen dat inwoners van de gemeente Edam-

		Volendam die ook een bedrijf hebben hun bedrijfsafval blijven aanbieden op de milieustraten. Het toegangspassysteem alleen zal niet significant bijdragen om dat op te lossen, maar kan een belangrijk middel zijn in combinatie met andere maatregelen. Andere maatregelen waar bijvoorbeeld aan gedacht kan worden: 1. bijhouden hoe vaak een afvalpas gebruikt wordt op de milieustraat; 2. controleren van bedrijven waar zij hun afval storten; 3. instellen van een maximale aantal bezoeken of maximale omvang/gewicht per lediging; 4. instellen van een puindag in plaats van containers op de milieustraat; 5. weren van bedrijfsauto's van de milieustraat; 6. instellen van marktconforme en kostendekkende prijzen. Vraag 2. Hoe wordt bij de milieustraat in de praktijk vastgesteld of aangeboden afval huishoudelijk afval dan wel bedrijfsafval betreft? Antwoord 2: Of een bezoeker een particulier dan wel bedrijf is, wordt afgemeten aan het vervoermiddel en het wel of niet herkenbaar zijn als bedrijf. Vraag 3. Welke controle- en handhavingsmogelijkheden worden hiervoor ingezet naast de toegangscontrole met de pas? Antwoord 3: Visuele controle bij de ingang en op het terrein. Wanneer niet aan de toegangs- of aanbiedingsvoorwaarden wordt voldaan, kan de toegang tot de milieustraat worden geweigerd. Wanneer sprake is van een overtreding van de afvalstoffenverordening of de bijbehorende uitvoeringsregels, kan – afhankelijk van de aard en ernst van de overtreding – worden gewaarschuwd of handhavend worden opgetreden. Vraag 4. Is bij de keuze voor het toegangssysteem specifiek rekening gehouden met het in onze gemeente voorkomende gebruik waarbij ondernemers en ZZP’ers bedrijfsafval, waaronder bouw- en sloopafval,

		via de milieustraat aanbieden? Antwoord 4: Ja, bij de keuze voor het toegangssysteem is rekening gehouden met het voorkomende gebruik waarbij ondernemers en ZZP'ers bedrijfsafval via de milieustraat aanbieden. Vraag 5. Verwacht het college dat het voorgestelde systeem dit gebruik daadwerkelijk substantieel terugdringt? Zo ja, waarop is die verwachting gebaseerd? Antwoord 5: Het systeem alleen zal dit gebruik niet substantieel terugdringen. Het is een eerste stap, maar om het substantieel terug te dringen zijn er meer maatregelen nodig. Vraag 6. Wordt na invoering niet alleen geregistreerd hoeveel bezoekers zonder geldige pas worden geweigerd, maar ook in hoeverre bedrijfsmatig afval via bewonerspassen wordt aangeboden? Antwoord 6: Nee, na invoering wordt niet geregistreerd in hoeverre bedrijfsafval via bewonerspassen wordt aangeboden. Met behulp van de toegangspas wordt elk bezoek aan de milieustraat geregistreerd. Zo kan de gemeente beter zicht krijgen op het aantal bezoeken en hier wellicht op sturen. Er vindt geen registratie plaats van soorten of hoeveelheden afval die worden aangeboden. Vraag 7. Welke maatregelen kan het college treffen wanneer blijkt dat een bewonerspas structureel wordt gebruikt voor het aanbieden van bedrijfsafval? Antwoord 7: Het invoeren van maatregelen op de milieustraat kan invloed hebben op de andere inzamelpunten in de gemeente. Denk bijvoorbeeld aan de ondergrondse containers of het huis aan huis inzamelen van grof afval. Zie antwoord 1 voor mogelijke maatregelen. Wanneer een bedrijf geen documenten kan laten zien waar zij het bedrijfsafval storten, dan kan er een boete gegeven worden. Daarnaast wordt het afval dat aannemelijk bedrijfsafval is geweigerd op de milieustraat.

		Vraag 8. Kan het college toelichten welk deel van de investering van € 150.000 noodzakelijk is voor toegangscontrole op herkomst en welk deel specifiek bijdraagt aan het tegengaan van bedrijfsmatig gebruik van de milieustraat? Antwoord 8: Dit bedrag is geheel noodzakelijk voor de invoering van de toegangscontrole en de aanpassingen aan de milieustraat. Het bedrag is niet onder te verdelen in het wel of niet tegengaan van bedrijfsmatig gebruik van de milieustraat.
07-09-2026	VVD	Het voorstel waarschuwt op pag. 4 dat het risico bestaat dat visbedrijven die geen contract met Kras willen, hun visafval illegaal gaan dumpen of bij het huishoudelijk afval stoppen. Dit kan leiden tot enorme stankoverlast en extra kosten voor de gemeente. Vraag 1) Hoe zal hierop gehandhaafd gaat worden. Gaan de reguliere BOA's hier extra op toezien? Antwoord 1: De BOA's zien altijd toe op illegale dumpingen. Dat zal in dit geval niet anders zijn. Kosten van de externe BOA (€ 30.000 voor 2 maanden): Een bedrag van € 30.000 voor slechts twee maanden externe inzet is fors. Vraag 2) Kan dit niet efficiënter worden opgelost met onze eigen gemeentelijke BOA's via een tijdelijke verschuiving van de inzet, of door betere communicatie vooraf (zodat mensen hun pas simpelweg niet vergeten)? Antwoord 2: Een interne BOA is ingeschaald in schaal 7. Dat is zo'n €4.000 per maand voor 36 uur per week exclusief toeslagen. De milieustraat in Volendam is 8 uur per dag en 6 dagen in de week open. Dat is 48 uur per week. Door toeslagen worden er 54 uur uitbetaald per BOA. BOA's werken in teams van twee,

		waardoor het aantal uren verdubbelt. De interne loonkosten zouden daarmee komen op €24.000 voor twee maanden. Hier zitten nog geen verzekeringskosten en dergelijke bij die het bedrijf in rekening zal brengen. Daarom is de raming verhoogd naar €30.000. Handmatige controle in Oosthuizen: In Volendam lost een geautomatiseerde slagboom het werk op, maar in Oosthuizen moet er handmatig gescand worden. Vraag 3) Zorgt dit in Oosthuizen niet voor extra structurele administratieve druk of extra personeelskosten op de milieustraat die niet in de tabel zijn meegenomen? Antwoord 3: Dit zorgt inderdaad voor een extra taak voor de medewerkers op de milieustraat. Hier zijn geen extra kosten aan verbonden.
03-09-2026	ONS Belang	In het voorstel voor het invoeren van toegangscontrole van de milieustraat wordt voorgesteld een externe BOA aanwezig te hebben. We onderschrijven de meerwaarde van ondersteuning van het gemeentelijk personeel bij het invoeren van deze nieuwe manier van het controleren van de toegang van de milieustraat. De kosten van de inhuur van een BOA worden geraamd op €30.000. Vraag: Kan het college een onderbouwing leveren van deze raming? Antwoord: Een interne BOA is ingeschaald in schaal 7. Dat is zo'n €4.000 per maand voor 36 uur per week exclusief toeslagen. De milieustraat in Volendam is 8 uur per dag en 6 dagen in de week open. Dat is 48 uur per week. Door toeslagen worden er 54 uur uitbetaald per BOA. BOA's werken in teams van twee, waardoor het aantal uren verdubbelt. De interne loonkosten zouden daarmee komen op €24.000 voor twee maanden. Hier zitten nog geen verzekeringskosten en dergelijke bij die het bedrijf in rekening zal brengen. Daarom is de raming verhoogd naar €30.000.

MOTIE

Onderwerp: integraal beleidskader voor bedrijfsafval

De raad van de gemeente Edam-Volendam bijeen op 24 september 2026;

Roept het college op om:

1. Een integraal beleidskader voor bedrijfsafval en overige niet-huishoudelijke afvalstromen op te stellen en uiterlijk in het tweede kwartaal van 2027 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voor te leggen, waarin in ieder geval de uitgangspunten, verantwoordelijkheden, inzameling, toezicht en handhaving worden uitgewerkt;
2. In dit beleidskader expliciet inzichtelijk te maken of de gemeente en de gemeentelijke milieustraat in de toekomst nog een rol dienen te vervullen bij de inzameling van bedrijfsafval en overige niet-huishoudelijke afvalstromen en, zo ja, voor welke afvalstromen en onder welke voorwaarden;
3. Daarbij tevens de financiële, juridische en praktische gevolgen van het geheel of gedeeltelijk beëindigen dan wel voortzetten van de gemeentelijke rol inzichtelijk te maken, alsmede de gevolgen en onderlinge samenhang van de in 2026 reeds ingezette wijzigingen, waaronder in ieder geval de gevolgen voor ondernemers, alternatieve inzamelmogelijkheden, toezicht en handhaving, andere afvalstromen en de gemeentelijke exploitatie;
4. Bedrijfsafval en overige niet-huishoudelijke afvalstromen als afzonderlijk herkenbaar beleidskader te behandelen, waarbij verantwoordelijkheden, afvalstromen, hoeveelheden, kosten en opbrengsten afzonderlijk inzichtelijk worden gemaakt, en het toekomstige gemeentelijke grondstoffenbeleid primair te richten op de huishoudelijke afvalstromen van inwoners;
5. Het integrale beleidskader voor bedrijfsafval aan de gemeenteraad voor te leggen voordat nieuwe structurele beleidskeuzes ten aanzien van bedrijfsafval worden gemaakt, behoudens de uitvoering van reeds door de gemeenteraad genomen besluiten en maatregelen die noodzakelijk zijn ter naleving van wet- en regelgeving of aanwijzingen van het bevoegd gezag;

Toelichting:

Constaterende dat:

- binnen de gemeente verschillende vormen en stromen van bedrijfsafval en ander niet-huishoudelijk afval voorkomen;
- onder bedrijfsafval en overige niet-huishoudelijke afvalstromen in deze motie worden verstaan de afvalstromen waarvoor de gemeente momenteel een rol vervult of recent heeft vervuld bij inzameling, acceptatie, verwerking of facilitering, voor zover deze niet afkomstig zijn uit particuliere huishoudens;
- in het voorliggende voorstel maatregelen worden voorgesteld ten aanzien van de toegang tot de milieustraten en het stoppen met innemen van visgerelateerd restafval;
- per 1 september en 1 oktober 2026 aanvullende wijzigingen worden doorgevoerd in de acceptatie van verschillende bedrijfsafvalstromen op de milieustraat;
- ondernemers in beginsel zelf verantwoordelijk zijn voor de inzameling en verwerking van hun bedrijfsafval, terwijl de gemeente momenteel nog verschillende bedrijfsafvalstromen inneemt;

- het college aangeeft dat een toegangspassysteem niet sluitend voorkomt dat bedrijfsafval via de milieustraten wordt aangeboden en dat aanvullende maatregelen nodig kunnen zijn;
- het college tevens aangeeft dat het toegangssysteem op zichzelf het aanbieden van bedrijfsafval niet substantieel zal terugdringen;
- uit de voorliggende stukken en beantwoording niet blijkt van één integraal gemeentelijk beleidskader waarin de toekomstige gemeentelijke rol ten aanzien van bedrijfsafval en overige niet-huishoudelijke afvalstromen in onderlinge samenhang is uitgewerkt.

Overwegende dat:

- bedrijfsafval een andere verantwoordelijkheid en beleidsmatige benadering kent dan huishoudelijk afval;
- afzonderlijke maatregelen voor specifieke afvalstromen, locaties of groepen bedrijven gevolgen kunnen hebben voor andere afvalstromen, ondernemers, inzamelpunten, toezicht en handhaving en de gemeentelijke exploitatie;
- bedrijfsafval zich niet beperkt tot afval dat op de gemeentelijke milieustraten wordt aangeboden;
- opeenvolgende wijzigingen in de acceptatie van bedrijfsafval vragen om duidelijkheid over de toekomstige rol van de gemeente en de gemeentelijke milieustraat;
- daarbij zowel het geheel of gedeeltelijk beëindigen van de gemeentelijke inzameling als het eventueel behouden van een gemeentelijke rol gevolgen kan hebben die vooraf inzichtelijk behoren te zijn;
- het wenselijk is dat de gemeenteraad op basis van een integraal beeld kan bepalen of, en zo ja voor welke bedrijfsafvalstromen en onder welke voorwaarden, de gemeente in de toekomst nog een rol dient te vervullen;
- een afzonderlijk herkenbaar beleidskader de gemeenteraad in staat stelt duidelijke kaders te stellen en toekomstige maatregelen ten aanzien van bedrijfsafval in hun onderlinge samenhang te beoordelen.

Partijnamen en -logo’s indienende fracties:

LOKAAL
EDAM-VOLENDAM

Gemeente EDAM VOLENDAM

MOTIE

Onderwerp: Stoppen met inzamelen bedrijfsafval

De raad van de gemeente Edam-Volendam bijeen op 24 september 2026

Roept het college op om:

1. De gemeenteraad uiterlijk in het eerste kwartaal van 2027 een voorstel voor te leggen om definitief te stoppen met het inzamelen van bedrijfsafval.

Constaterende dat:

1. De gemeente Edam-Volendam afval van bedrijven inzamelt op haar milieustraten.
2. Het inzamelen en verwerken van bedrijfsafval niet kostendekkend gebeurt, waardoor de gemeente elk jaar (belasting)geld bij moet leggen voor het verwerken van deze afvalstroom.
3. Het stoppen met het inzamelen van alle vormen van bedrijfsafval de gemeente naar verwachting een bedrag van € 230.000 per jaar oplevert, in aanvulling op de besparing van het stoppen met het inzamelen van visafval. [1]
4. Het doorgaan met het inzamelen van bedrijfsafval betekent dat er € 230.000 geïnvesteerd moet worden in de milieustraten, dat de jaarlijkse kosten € 20.000 bedragen en er jaarlijks slechts € 120.000 wordt bespaard. [2]

Overwegende dat:

1. Het inzamelen en verwerken van bedrijfsafval geen gemeentelijke taak is.
2. Inwoners in de huidige situatie meebetalen aan het inzamelen en verwerken van bedrijfsafval, omdat de bedrijven geen kostendekkend tarief betalen.
3. Op 7 november 2024 een motie is aangenomen om ‘zo snel mogelijk’ te stoppen met het inzamelen van bedrijfsafval, maar hier na bijna twee jaar nog geen opvolging aan is gegeven.
4. De gemeente de komende jaren geconfronteerd wordt met een flink begrotingstekort, waarvoor kritisch moet worden gekeken naar mogelijkheden voor besparingen.

[1] Bron: Variantenstudie Grondstoffenplan 2025-2030. Genoemde bedrag: € 295.000 uit de Variantenstudie met aftrek van € 65.000 besparing door het stoppen met het inzamelen van visafval.
[2] Bron: Variantenstudie Grondstoffenplan 2025-2030.

5. Het invoeren van toegangscontrole en het stoppen met het inzamelen van visgerelateerd afval een noodzakelijk begin is, maar dat voor het stoppen met het inzamelen van alle andere vormen van bedrijfsafval meer maatregelen nodig zijn.
6. Het belangrijk is dat de gemeenteraad de keuze om te stoppen met bedrijfsafval uiterlijk in maart 2027 kan maken, met het oog op het opstellen van de volgende meerjarenbegroting.

Partijnamen en -logo's indienende fracties:

PRO

Zeevangs Belang