Raadsvergadering d.d. 20 juni 2024

Voorstelnummer D-RVS - 24338060
Agendanummer
Zaaknummer Z23121264
Onderwerp: Vaststellen van het mobiliteitsplan Edam-Volendam
Portefeuillehouder: Wethouder Schilder

Aan de raad.

Voorstel
1. Vaststellen van het mobiliteitsplan Edam-Volendam 2024-2040.
2. Hiervoor een krediet van €200.000,- beschikbaar te stellen en te verwerken in de Programmabegroting 2025 voor het jaar 2025.

Kern van het voorstel, samenvatting
Het mobiliteitsplan 2024-2040 is de opvolger van het Verkeersplan 2018-2023. Het huidige verkeersplan loopt af en daarnaast is in juli 2023 de omgevingsvisie vastgesteld. Eén van de hoofdopgaven in de omgevingsvisie is 'mobiliteit'. We willen dat onze mobiliteit steeds duurzamer, gezonder en veiliger wordt. We zetten ons dan ook in voor een mobiliteitstransitie en een goede bereikbaarheid die meegroeit met de ontwikkeling van onze gemeente.

De gemeente Edam-Volendam groeit namelijk de komende jaren in aantal inwoners en bedrijven. In met name de kernen Edam, Volendam en Oosthuizen zijn er recent veel nieuwe woningen bijgekomen en daarnaast is de Lange Weeren als nieuwe woonwijk in ontwikkeling. Ook heeft de gemeente de ambitie om in de Purmer een nieuw bedrijventerrein te realiseren waar bedrijven van het industrieterrein Julianaweg naar uitgeplaatst kunnen worden. Op de vrijgekomen locaties op het industrieterrein Julianaweg kunnen dan vervolgens woningen gerealiseerd worden. Deze ruimtelijke ontwikkelingen zullen invloed hebben op de leefbaarheid en bereikbaarheid in de gemeente. Zonder een duidelijke visie voor de toekomst zal dit onder druk komen te staan. In dit mobiliteitsplan zal een helder kader worden opgesteld dat richtinggevend zal zijn voor toekomstig te nemen mobiliteitsmaatregelen.

Het plan richt zich op de periode 2024 tot 2040, waarbij met name de korte termijn (tot 2030) centraal staat in het uitvoeringsprogramma. Het mobiliteitsplan vormt daarmee een integrale uitwerking van de beleidsmaatregelen die nu al op korte termijn nodig zijn om de doelen uit de omgevingsvisie na te streven. Binnen een nader op te stellen Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt ook de langere termijn doelgericht nader uitgewerkt. De monitoring en evaluatie van het voorliggende mobiliteitsplan zal daar mede input aan.

Beleidsdoelstelling / Maatschappelijk effect
Het mobiliteitsplan 2024-2040 komt voort uit een uitgebreide participatie, waarbij de omgevingsvisie als basis heeft gediend. Het mobiliteitsplan geeft bijvoorbeeld richting bewoners aan waar de focus ligt vanuit de gemeente Edam-Volendam wat betreft aanpassingen van verkeerssituaties. Dit is van belang, want een gemeente kan niet alle maatregelen in één keer oplossen. Daarnaast is het mobiliteitsplan dus een uitwerking van de omgevingsvisie. Beide documenten zijn in samenspraak met bewoners,

belangengroepen en de gemeenteraad tot stand gekomen. De principiële keuzes die gemaakt worden, zijn dan ook gedragen keuzes.

Toelichting en argumenten

1. Het huidige verkeersplan loopt af

Het huidige Verkeersplan 2018-2023 loopt af. Op basis van het collegeprogramma is een nieuw verkeersplan niet voldoende en moet er breder gekeken worden. Dit komt zowel naar voren in de omgevingsvisie als in het collegeprogramma.

Het collegeprogramma geeft allereerst de opdracht om een nieuw beleidsplan te schrijven voor het verbeteren van de leefbaarheid in diverse kernen en wijken. Op gebiedsniveau met zogenaamde mobiliteitszones wordt hier uitgebreid op ingegaan in het mobiliteitsplan. Tevens wordt in het collegeprogramma speciale aandacht gevraagd voor overlast door verkeer en parkeren met oog op veiligheid. In het mobiliteitsplan worden keuzes gemaakt ten faveure van de fietser en andere kwetsbare weggebruikers.

Daarnaast vraagt het collegeprogramma om in te gaan op de combinatie van verdichting in de woonomgeving in combinatie met het mobiliteitsvraagstuk. In het mobiliteitsplan wordt erkend dat ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit hand in hand gaan. Verdichten is alleen mogelijk als we meer inzetten op duurzaam mobiliteitsbeleid.

2. Gemaakt in samenwerking met de lokale omgeving en de regio

Uitgebreide participatie met inwoners, de gemeenteraad en andere belanghebbenden heeft plaatsgevonden bij de totstandkoming van de omgevingsvisie. Deze basis is dan ook gebruikt bij het mobiliteitsplan. Niettemin is er voor het mobiliteitsplan aanvullende informatie ingewonnen. Zo is in een vroeg stadium door ruim 350 inwoners en bezoekers de online enquête ingevuld. Daarnaast zijn er diverse avonden geweest met de dorpsraad en de gemeenteraad om ook hun actief te betrekken bij het proces. Voor bestuurlijke gedragenheid zijn er verschillende ambtelijke en bestuurlijke overleggen georganiseerd met de directeuren en wethouders.

Omdat mobiliteit niet stopt bij de gemeentegrens, zijn er ook een vijftal brede projectgroepen georganiseerd waarbij zowel de gemeente, als de provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en vakinhoudelijke collega's van de eigen gemeente aangeschoven om tot een integraal gedragen plan te komen. Bijzondere aandacht is er voor de Vervoerregio Amsterdam. Het mobiliteitsplan is een gezamenlijk product van de gemeente Edam-Volendam en de Vervoerregio Amsterdam. Zij hebben 50% van de kosten gedragen en maken deel uit van het kernteam. Inhoudelijk houdt het mobiliteitsplan rekening met de inhoud van het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio uit 2023. Daarnaast is de inhoud van andere regionale beleidsstukken (het Multimodaal Toekomstbeeld vanuit de Metropoolregio Amsterdam en het Perspectief Mobiliteit van de Provincie Noord-Holland) meegenomen in de uitwerking van het plan.

3. Ruimtelijke ontwikkelingen vragen om een mobiliteitsplan

Zoals al eerder benoemd, vragen de ruimtelijke ontwikkelingen (nieuwe woonwijken en hogere verdichting) op een nieuwe blik op mobiliteit. In de praktijk houdt verkeer en met name parkeernormen met regelmaat ruimtelijke ontwikkelingen tegen. Dit mobiliteitsplan geeft aan dat het belangrijk is dat er breder gekeken moet worden dan de parkeernormen. Eén van de maatregelen is dan ook het actualiseren van het parkeerbeleid via een nieuwe parkeernota. Hierbij wordt bijvoorbeeld gekeken

naar parkeerbeleid in andere gemeenten. Het wel of niet invoeren van betaald parkeren is hierbij ook een belangrijke factor.

4. Rekening houdend met maatschappelijke ontwikkelingen

De richtinggevende keuzes zijn 11 januari 2024 besproken met de gemeenteraad. Terwijl de raad het eens was met de meeste beslissingen, was er 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 om op te merken dat onder andere Zaanstad en Amsterdam streven naar een emissievrije status tegen 2030. Dit zijn ontwikkelingen die de gemeente Edam-Volendam niet kan negeren. De vraag naar laadplekken in de eigen gemeente kan bijvoorbeeld explosief stijgen. Daarnaast is het mogelijke dat de meest vervuilende logistieke busjes in onze gemeente ingezet worden. Kortom de gemeente Edam-Volendam hoeft geen voorloper te zijn van emissievrije zones, maar we moeten als gemeente niet de ogen sluiten voor gemeente overstijgende ontwikkelingen die niet terug te draaien zijn.

5. Met het mobiliteitsplan bijdragen aan de doelstelling van de omgevingsvisie

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 blijft voor de bewoners en bezoekers. Hiermee wordt het karakter en de kwaliteit van de gemeente versterkt en blijft er voldoende ruimte voor groen om ecologie intact te houden.

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 lossen we knelpunten op door de infrastructuur aan te passen, echter hebben we te maken met beperkte ruimte en kijken we daarom ook naar het inzetten op de 'vraag'-kant van mobiliteit, namelijk de transitie van duurzame vervoerswijzen om de mobiliteitsbehoefte op te vangen.

Om deze hoofdlijnen verder te concretiseren zijn richtinggevende keuzes nodig. Kiezen voor het één, heeft consequenties voor het ander. De onderstaande richtinggevende uitspraken geven deze consequenties aan en vormen gezamenlijk de koers van het mobiliteitsplan. Deze richtinggevende keuzes zijn eerder bestuurlijk vastgesteld en gepresenteerd aan de gemeenteraad.

- 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 wat extra reistijd voor autoverkeer.

- 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.
- 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.
- Duurzaam faciliteren mobiliteit toerisme: om toerisme op een 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.
- 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 een tiental ambities opgesteld. Deze vormen een verdere uitwerking van de richtinggevende keuzes.

Conclusie:
Met het mobiliteitsplan geeft de gemeente Edam-Volendam invulling aan het collegeprogramma. Daarnaast is het in lijn met de omgevingsvisie en daarmee de visie en missie van de gemeente Edam-Volendam. Omdat het een wendbaar document is waarbij regelmatig monitoren plaatsvindt, zijn we in staat om wendbaar te reageren op nieuwe ontwikkelingen.

Kanttekeningen en alternatieven
Het mobiliteitsplan is een ambitieus document. De 24 maatregelen benoemd in de uitvoeringsagenda worden dan ook niet gelijktijdig uitgevoerd. Zo zijn er qua realisatie raakvlakken met andere projecten zoals het project Julianaweg. Andere redenen waarom de planning qua volgorde aan verandering onderhevig is:

- Financieel: Herinrichtingsmaatregelen zijn in financieel opzicht het meest kostbaar. Daarom worden deze maatregelen pas uitgevoerd als er ook een vervangingsopgave is.
- Maatschappelijk: Met name bij verkeersveiligheidsmaatregelen is het goed mogelijk dat het zicht vergroot wordt als er parkeerplaatsen verwijderd worden. Als de parkeerdruk hoog is, dan wordt gezocht naar compensatie. Maar dit zal niet in elke situatie mogelijk zijn. Ook het terugbrengen van de maximale snelheid kan zorgen voor maatschappelijke onrust.
- Personeel: Bij de totstandkoming van de uitvoeringsagenda (korte termijn) is rekening gehouden met de huidige bezetting van de afdeling Verkeer. Deze bezetting kan door onvoorziene omstandigheden kleiner worden. Daarnaast is de afdeling Verkeer voor de voorbereiding en realisatie afhankelijk van andere specialisten binnen de organisatie.
- Externe factoren: Een laatste reden waardoor de uitvoering vertraging kan opleveren zijn externe factoren zoals maatschappelijke ontwikkelingen of bepaalde incidenten waardoor de

focus verlegd wordt. Ook is het mogelijk dat bijvoorbeeld financiële bijdrage van de Vervoerregio lager uitpakt, omdat zij een andere verdeelsleutel hanteren.

Financiële middelen en effecten begroting
Voor de dekking van de kosten van het mobiliteitsplan is een kredietvoorstel van € 200.000 opgevoerd in de Kadernota 2025 voor het jaar 2025. Wanneer het voorstel wordt overgenomen, worden het krediet en de kapitaallasten verwerkt in de Programmabegroting 2025. In de Begrotingsraad van november 2024 wordt de Programmabegroting 2025 door de raad behandeld.

Het kredietbedrag is een inschatting geweest nog voor het afronden van het mobiliteitsplan. Dit wordt aangevuld met het krediet van het oude verkeersplan (€90.000,-). Met dit krediet kunnen een aantal maatregelen uitgevoerd worden, zoals kleinschalige werkzaamheden en onderzoeken. Een aantal maatregelen kunnen meegenomen worden in reconstructieprojecten vanuit het wegenbeleidsplan.

Daarnaast zijn er maatregelen waarbij het krediet niet toereikend gaat zijn. Hierbij gaat het bijvoorbeeld over het herinrichten van de voetgangersoversteekplaatsen. In 2025 wordt de gemeenteraad geïnformeerd over de totale kosten van de beoogde uit te voeren maatregelen tot en met 2030. Hierbij zal de gemeenteraad aanvullend krediet beschikbaar moeten stellen of keuzes moeten maken in de uit te voeren maatregelen en mogelijke varianten.

Bij de meeste maatregelen van de gemeente Edam-Volendam is er een substantiële bijdrage van meer dan 50% mogelijk vanuit de Vervoerregio Amsterdam. Alleen bij maatregelen die alleen het belang van de automobilist dient en niet direct de veiligheid vergroot, zal de bijdrage vanuit de Vervoerregio Amsterdam ontbreken. Een inschatting van het subsidiebedrag kan in een vroeg stadium gedeeld worden met de gemeenteraad en meegenomen worden in een eventuele kredietaanvraag.

Uitvoering of vervolgproces
De uitvoeringsagenda zal nader gespecificeerd worden en in kwartaal 4 van 2024 wordt dit medegedeeld aan de gemeenteraad.

Naast de jaarlijkse terugkoppeling richting de gemeenteraad zal het mobiliteitsplan uiteindelijk de basis zijn voor het omgevingsprogramma mobiliteit.

Participatie en communicatie
Na vaststelling in de gemeenteraad zal het mobiliteitsplan gepubliceerd worden op de website van de gemeente Edam-Volendam.

Rapportage en evaluatie
In de uitvoeringsagenda wordt de focus gericht op de kortetermijnmaatregelen (tot 2030). 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. Maar ook om bij te kunnen sturen vindt na twee jaar een monitor plaats van het Mobiliteitsplan. Deze 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. Een tweejaarlijkse monitoring en evaluatie zou daarin kunnen worden voortgezet.

Bij eventuele wijzigingen binnen de ruimtelijke ontwikkeling van onze gemeente zal onderzocht moeten worden hoe deze veranderingen zich verhouden tot de geplande maatregelen en of bijsturing noodzakelijk is. De monitor gaat onder andere 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.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten
Achtergrondinformatie en online vindbaar: Omgevingsvisie Edam-Volendam uit 2023 (Gemeente Edam-Volendam): https://omgevingsvisie.edam-volendam.nl/ Verkeersplan Edam-Volendam uit 2018 (Gemeente Edam-Volendam) https://edam-volendam.nl/download/regelgeving/Verkeer/Verkeersplan%20Edam-Volendam%202018-2023%2018-06-2018.pdf Multimodaal Toekomstbeeld uit 2022 (Metropoolregio Amsterdam) https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl/programmalijnen/multimodaaltoekomstbeeld Beleidskader Mobiliteit uit 2023 (Vervoerregio Amsterdam): https://www.vervoerregio.nl/pagina/20240125-beleidskader-mobiliteit-verbinden-in-verscheidenheid Perspectief Mobiliteit uit 2021 (Provincie NH): https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit

Bijlagen
Mobiliteitsplan Edam-Volendam 2024-2040

Edam-Volendam, d.d. 14 mei 2024

Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,
H. van der Woude

de burgemeester,
L.J. Sievers.