

Mobiliteits- programma van Eisen De Lange Weeren, Volendam

Definitief

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Kenmerk: MPvE De Lange Weeren

Datum: 05-06-2024



Colofon

Titel Rapport:	Mobiliteitsprogramma van Eisen De Lange Weeren
Opdrachtgever:	Gemeente Edam-Volendam
Projectteam Goudappel:	Anna Visser, Yorick van Pelt, Claudia de Koning, Tom Hartog, Martijn Stevens
Kenmerk:	017061.20240605.R1.01
Status:	Definitief
Datum:	5-6-2024

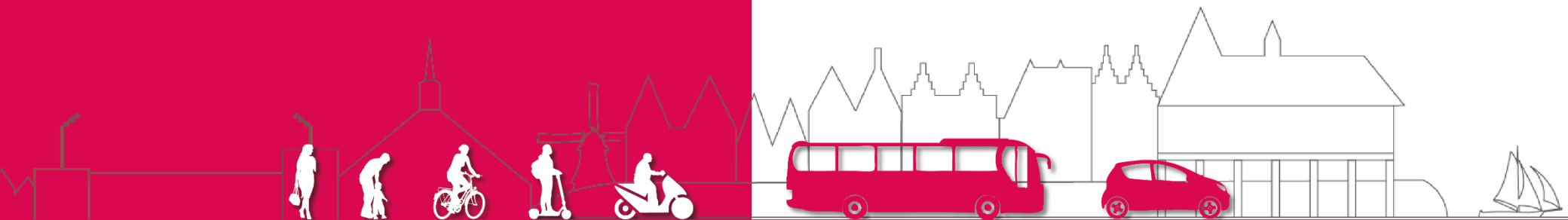


Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
2	Gebiedsontwikkeling.....	7
3	Mobiliteitsopgaven.....	16
4	Beleidsambities.....	26
5	Mobiliteitsbehoefte.....	32
6	Mobiliteitsprogramma van Eisen.....	41
	<i>Bijlagen.....</i>	50



1. Inleiding



Het Mobiliteitsprogramma van Eisen

Inhoud van het MPvE

Wat is het MPvE?

Een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) is een bundeling van uitgangspunten gericht op mobiliteit voor een bepaalde gebiedsontwikkeling. Om tot een gedragen MPvE voor De Lange Weeren te komen hebben er tijdens de totstandkoming verschillende werksessies plaatsgevonden. Vakspecialisten van de gemeente Edam-Volendam en de betrokken stakeholders vanuit de regio hebben hieraan deelgenomen.

Tijdens de werksessies zijn gesprekken gevoerd tussen deze partijen over de uitgangspunten met betrekking tot mobiliteit voor de gebiedsontwikkeling. Deze uitgangspunten zijn onder te verdelen in vier typen:

1. **Ambities:** wat willen we waarmaken met de gebiedsontwikkeling?
2. **Eisen:** welke toetsbare eisen worden aan de ontwikkelende partijen gesteld om de ambities te kunnen behalen?
3. **Wensen:** welke wensen kunnen bijdragen aan het behalen van de ambitie?
4. **Randvoorwaarden:** welke randvoorwaarden moeten door de betreffende overheden worden ingevuld om de ambitie te kunnen behalen?

Het resultaat is het voorliggende document wat onderdeel wordt van het beleidskader (SPvE) voor de gebiedsontwikkeling.

Waarom een MPvE?

Met het opstellen van een Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE) voor een gebiedsontwikkeling krijgt mobiliteit aan de voorkant een belangrijke rol in de totstandkoming van de gebiedsontwikkeling. Mobiliteit vormt hiermee een inherent onderdeel van de ontwikkeling. Het MPvE is gemaakt om het kader voor de gebiedsontwikkeling gericht op duurzame mobiliteit goed uit te werken.

Met het MPvE wordt mobiliteit op een integrale wijze onderzocht en worden de kansen en uitdagingen verkend. Het MPvE vormt zo een uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en vormt een basis voor de verdere ruimtelijke uitwerking.

Het fundament van het MPvE

De bestaande visies en beleidsstukken van de gemeente Edam-Volendam, de provincie Noord-Holland, de Vervoersregio Amsterdam (VRA) en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) vormen de basis van het MPvE. De genoemde uitgangspunten in deze documenten vormen de ruggengraat van het MPvE.

De beleidsambities zijn tijdens het proces geïnventariseerd en aangevuld en vervolgens vertaald naar uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling De Lange Weeren waarbij rekening wordt gehouden met de ruimtelijke context en wensen vanuit de betrokken stakeholders.

Een MPvE voor De Lange Weeren

Vanaf begin 2024 is het plan De Lange Weeren verder uitgewerkt naar een ontwikkelkader inclusief stedenbouwkundig plan, waarin beleidsambities worden vertaald naar een kader voor de gebiedsontwikkeling. Parallel hieraan wordt het Mobiliteitsplan Edam-Volendam opgesteld. Om ervoor te zorgen dat de beleidsambities vanuit het mobiliteitsplan goed worden geïntegreerd in dit kader, heeft de gemeente opdracht gegeven voor dit MPvE*, dat input zal leveren voor het stedenbouwkundig plan. Binnen deze kaders gaan we aan de slag met mobiliteit, waarbij het stedenbouwkundig plan wordt getoetst aan de kennis van Goudappel voor mobiliteit. Verder richt het MPvE zich op het bevorderen van duurzame mobiliteit, met als doel het verminderen van autobezit en autogebruik. Dit MPvE wordt vervolgens gebruikt om het stedenbouwkundig plan verder aan te vullen, zodat het plan voldoet aan het inzetten op duurzame mobiliteit. Hierbij wordt rekening gehouden met de kenmerken van het gebied en de inwoners om tot een plan te komen dat gedragen wordt door de gemeente, de provincie en de VRA.

**Bij dit MPvE gaan we uit van een volledige realisatie van De Lange Weeren met de ontwikkeling van 1.160 woningen en diverse voorzieningen.*

Het Mobiliteitsprogramma van Eindhoven

Inhoud van het MPvE

Leeswijzer

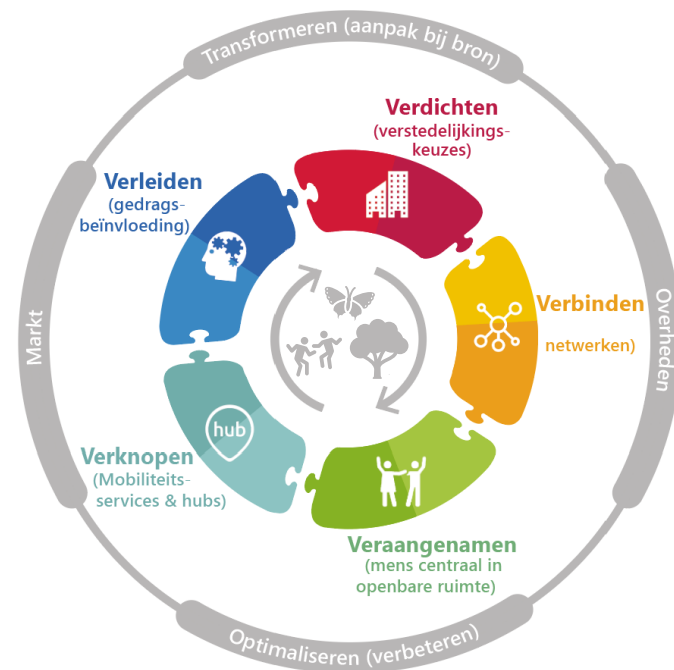
Dit MPvE is opgebouwd uit een 6-tal hoofdstukken. In het eerste hoofdstuk wordt een inleiding gegeven over wat een MPvE inhoudt en hoe het zich verhoudt tot de planvorming van de gebiedsontwikkeling. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 een introductie gegeven van de gebiedsontwikkeling door de ruimtelijke context te schetsen, de stedenbouwkundige doelen te benoemen en het ontwikkelprogramma met beoogde doelgroepen toe te lichten. Een nadere analyse van de mobiliteitskwaliteit is toegelicht in hoofdstuk 3 waaruit de mobiliteitsopgaven blijken. In hoeverre deze opgaven met huidig beleid reeds worden ingevuld is toegelicht in hoofdstuk 4, waarna in hoofdstuk 5 een vertaling is gemaakt van de te verwachten effecten op de mobiliteit in de gebiedsontwikkeling. In hoofdstuk 6 zijn tot slot de mobiliteitsambities toegelicht die nodig zijn om de stedenbouwkundige doelen te bereiken. De ambities zijn vervolgens vertaald naar een programma van concrete eisen, wensen en randvoorwaarden.

Slimme mobiliteitswiel als kapstok

In het MPvE wordt mobiliteit benaderd op een integrale wijze. Daarom is het 'Slimme Mobiliteitswiel' gebruikt als kapstok. Hierin komen verkeerskundige én ruimtelijke aspecten in samenhang tot hun recht.

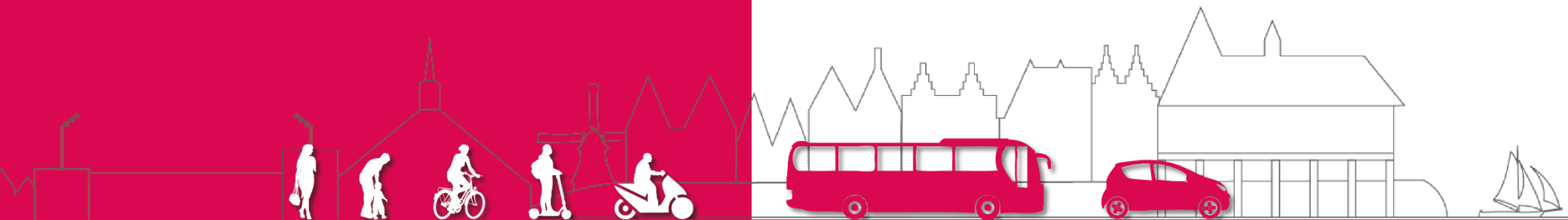
De volgende thema's zijn uitgewerkt:

1. Verstedelijkingskeuzes (verdichten): afstemming mobiliteit met ruimtelijke verdichting en functiemenging
2. Netwerken (verbinden): goede aansluitingen op omliggende mobiliteitsnetwerken waarbij er eerst wordt gekeken naar voetganger, fiets en OV en daarna pas naar de auto
3. Mens centraal in de openbare ruimte (veraangenamen): aantrekkelijke omgeving
4. Mobiliteits-services & hubs (verknopen): aanbieden van deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen
5. Gedragsbeïnvloeding (verleiden): o.a. met passende parkeernormen



Het 'Slimme Mobiliteitswiel'

2. Gebiedsontwikkeling



Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Introductie van het gebied

Plangebied

De Lange Weeren maakt deel uit van het ensemble Waterland en is gelegen op de overgang tussen Waterland en Zeevang binnen de gemeente grenzen van Edam-Volendam. Het plangebied van De Lange Weeren wordt aan de noordzijde begrensd door de Zuiderzeeweg, aan de zuidzijde door de Zeddeweg. Aan de oostzijde sluit het gebied aan op Blokhouw en aan de westzijde een open akkerlandschap, begrensd door de N247.

De naam 'De Lange Weeren' vindt zijn oorsprong in de verkaveling van het landschap; de lange, noord zuid georiënteerde sloten en de langgerekte percelen daartussen werden 'Lange Weeren' genoemd. Het ontwerp voor het polderlandschap is gebaseerd op het behoud van het bestaande slotenpatroon, wat de eigen identiteit van De Lange Weeren waarborgt en zorgt voor een naadloze overgang tussen het bebouwde gebied en het open polderlandschap.



Figuur 2.1: Locatie plangebied. Bron: B+B



Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Introductie van het gebied

Opgave

In de gemeente Edam-Volendam is er, net als in heel Nederland, sprake van een aanzienlijk tekort aan woningen. Specifiek in de kern Volendam wordt verwacht dat er tot het jaar 2040 een behoefte is aan circa 1.500 extra woningen. Deze uitdaging strekt zich ook uit tot de andere kernen van onze gemeente en de bredere regio.

Om dit tekort aan te pakken, richt de gemeente Edam-Volendam zich primair op mogelijkheden binnen de stedelijke gebieden. Tot 2030 kan naar schatting slechts een derde van deze behoeften worden vervuld met binnenstedelijke ontwikkelingen. Uitsluitend bouwen binnen bestaande gebieden is dan ook niet toereikend, zowel in kwantiteit als in kwaliteit.

Daarom is de gemeente Edam-Volendam van plan om tot ten minste 2035 uitbreidingsruimte binnen de gemeente te benutten. Het gebied De Lange Weeren is het gebied dat deze mogelijkheid voor woningbouw biedt en is al jaren de beoogde planlocatie.

Inrichting van De Lange Weeren

Stedenbouwkundigbureau B+B heeft een stedenbouwkundige visie waarin de plannen zijn opgenomen en de structuur voor de wijk is weergegeven. De hoofdstraat, het dorpscentrum en de dorpsweide vormen het hart van de wijk. Elke buurt heeft direct toegang tot groen, ook in het hart van de wijk. In de buurten zijn gezamenlijke open ruimtes om samen te komen. Dankzij een uitgebreid netwerk van fiets- en wandelpaden zijn de buurten, het centrale gedeelte en de buitenranden optimaal met elkaar verbonden.



Figuur 2.2: Voorlopige inrichting van het plangebied. Bron: B+B



Ambities van de gebiedsontwikkeling

Stedenbouwkundige ambities voor De Lange Weeren

De Lange Weeren is een ambitieuze ontwikkeling waar veel elementen samenkomen. De stedenbouwkundige ambities worden hieronder toegelicht. Mobiliteit is een onderdeel van het stedenbouwkundig plan en is onlosmakelijk verbonden met deze ambities.

1 Cultuur historisch landschap

De cultuurhistorisch waardevolle slagenverkaveling van de Lange Weeren vormt de basis voor de ontwikkeling van de nieuwe wijk.

2 Klimaat robuuste wijk van de toekomst

In De Lange Weeren komen wonen, voorzieningen en water samen in een klimaatrobuuste wijk van de toekomst. Hierbij geldt het principe van bodem en water sturend. De wijk wordt enkel opgehoogd waar noodzakelijk, bestaande sloten worden gehandhaafd en de wijk voorziet in de waterbergingsopgave van Volendam.

3 Versterken van de ecologie en biodiversiteit

In De Lange Weeren worden de nieuwe woonwijk en het landschap optimaal verweven. Het veenweidelandschap in de flanken transformeert tot een divers veenlandschap met kansen voor ecologie. De sloten en dorpsweide verweven het landschap met de wijk.

4 Nieuwe dorpsrand van Volendam

De Lange Weeren wordt de nieuwe dorpsrand van Volendam. Hierbij vormt het maken van een nieuw dorps silhouet, optimaal verweven met het landschap, het uitgangspunt.

5 Buurten met menselijke maat

De nieuwe wijk zal bestaan uit verschillende buurten en woonsferen met een sterke sociale cohesie. Iedere buurt heeft zijn eigen collectieve ruimte in de vorm van een plein of een groene natuurlijke speelruimte.

6 Duurzame mobiliteit

De Lange Weeren wordt opgebouwd op basis van de principes van duurzame mobiliteit. Een fijnmazig netwerk van paden voor voetgangers en fietsers zorgen voor een comfortabele en veilige woonwijk. Een buslijn en auto-ontsluiting zorgen voor een goede verbinding met het dorp en de regio.



Beschrijving van de gebiedsontwikkeling

Ontwikkelprogramma

Ontwikkelprogramma

Voor De Lange Weeren is het uitgangspunt om totaal 1.160 woningen te realiseren binnen het plangebied. Het uitgangspunt is een goede mix van doelgroepen, woningtypologieën, koop/huur, prijssegmenten én een kwalitatief goede inrichting van de openbare ruimte te creëren ten gunste van de leefbaarheid binnen de wijk. Hiervan wordt 33% sociale huurwoningen in eigendom van woningcorporaties De Vooruitgang en Wooncompagnie, 33% Betaalbaar (80% tot 100% van de betaalbaarheidsgrens) en 33% van de woningen wordt vrije sector. Deze verdeling geldt voor het gehele plangebied. Dit betekent dat wanneer de ontwikkeling van De Lange Weeren gereed is er een verdeling is van 1/3^e, 1/3^e en 1/3^e verdeeld over het gehele plangebied. De onderverdeling is weergegeven in tabel 2.1.

De Lange Weeren wordt een diverse woonwijk, met een aaneenschakeling van diverse woonbuurten. De buurten hebben een gedifferentieerd woonprogramma en zijn gegroepeerd rondom een gezamenlijke openbare ruimte waardoor ontmoeting en sociale cohesie wordt gestimuleerd. Binnen het programma wordt ruimte geboden aan zorgen levensloopbestendige woningen.

Aanvullend op het woningbouwprogramma worden diverse overige functies gerealiseerd zoals een school, een kinderdagverblijf, een supermarkt, een sporthal, een huisartsenpost en diverse speel- en ontmoetingsplaatsen. De voorziene volumes zijn weergegeven in tabel 2.2.

Programma woningen	Woningen	
Sociale huur:	387	
- Eengezinswoningen - Meergezinswoningen	155 232	Zorgappartementen; aanpasbare of levensloopgeschikte appartementen
Betaalbaar:	387	
Koop:	287	
- Eengezinswoningen tot 80% betaalbaarheidsgrens - Eengezinswoningen tot 100% betaalbaarheidsgrens - Appartementen tot 80% betaalbaarheidsgrens - Appartementen tot 100% betaalbaarheidsgrens	107 100 44 36	
Vrije sector (middelduur):	100	
- Eengezinswoningen - Appartementen	75 25	Corporaties zijn bereid middeldure woningen/betaalbare vrije sectorhuur te realiseren.
Koop, duur:	386	
- Rij- en hoekwoning 2-onder-1 kap - Vrije kavel	150 118 118	
Totaal	1.160	

Tabel 2.1: Concept ontwikkelprogramma woningen

Voorzieningen	Volume
Supermarkt	1300 m2 bvo
Sporthal	2350 m2 bvo
Kinderdagverblijf	120 m2 bvo
Peuteronderwijs	55 m2 bvo
BSO	55 m2 bvo
Basisschool	12 lokalen
Huisartsenpost	2 behandelkamers
Ontmoetingsruimte	60 m2 bvo
Multifunctionele accommodatie	200 m2 bvo

Tabel 2.2: Concept ontwikkelprogramma voorzieningen



Nabijheid voorzieningen

Een blik op de voorzieningen

Bereikbaarheid voorzieningen

In de plannen voor De Lange Weeren is “een leefomgeving die voorziet in de behoeften van haar bewoners” het uitgangspunt. Binnen een straal van 500 meter hemelsbreed zijn essentiële voorzieningen zoals een school, sporthal, supermarkt, huisartsenpost en ontmoetingsruimte beschikbaar. Bewoners aan de oostkant van De Blokouw hebben bovendien toegang tot twee extra scholen binnen dezelfde afstand. Vanwege de spreiding van leerlingen over de basisscholen in Volendam komen kinderen niet altijd op de school die eerste keuze is. Dit kan betekenen dat ze worden ingeloot op een school verder van huis. Bij een toenemende afstand kan dit invloed hebben op het mobiliteitspatroon.

Op 800 meter hemelsbreed breidt het aanbod uit met drie scholen, twee supermarkten, een sporthal, huisartsenpost en ontmoetingsruimte. Sportvelden en andere recreatieve faciliteiten bevinden zich op 1,7 kilometer hemelsbreed, bereikbaar via de Blokouw binnen 10-15 minuten fietsen.

Het Dijklander Ziekenhuis/poliklinisch-centrum buiten het plangebied is op 1,3 kilometer hemelsbreed bereikbaar, met goede fiets- of autoverbindingen. Speelplekken zijn op loopafstand beschikbaar.



Figuur 2.3: Voorzieningen en loopafstanden De Lange Weeren, Volendam

Verwachting sociaal geografische opbouw van bewoners en bezoekers

Toekomstige bewoners en bezoekers van De Lange Weeren

Beoogde doelgroepen en leefstijlen



De Lange Weeren is een plek waar mensen dorps kunnen wonen met de natuur op loopafstand. Mensen moeten hier een wooncarrière kunnen doorgaan, van prettig opgroeien tot fijn oud worden. Er wordt dan ook gestreefd naar een gedifferentieerd nieuwbouw aanbod dat iets toevoegt aan de huidige type woningen in de woningvoorraad. Dat betekent dat er 33% sociale huur en 33% betaalbare koop (betaalbaarheidsgrens) wordt gerealiseerd. Om kansengelijkheid in ruimtelijke zin te bevorderen is deze diversiteit ook terug te zien op het schaalniveau van nieuwbouwprojecten.

De ontwikkelingen zijn vooral gericht op:

- Starters/jongeren
- Ouderen
- (Jonge) gezinnen
- Empty-nesters

In de volgende alinea's worden per doelgroep de gemiddelde kenmerken qua vestigings- en mobiliteitsgedrag beschreven.

Starters/jongeren

Deze doelgroep zoekt woningen in het sociaal- en middensegment in koop- en huursector. Dit is afhankelijk van de burgerlijke staat, gezinssamenstelling en het niveau van welvaart. Binnen de doelgroep starters zijn verschillende subgroepen te identificeren. Jonge stellen zoeken eerder een koopwoning in het betaalbare of middeldure segment. Het autobezit ligt voor deze groep relatief laag en dus is er baat bij een goede OV bereikbaarheid en fiets- infrastructuur. Deze groep is gebaat bij een nabijheid of goede bereikbaarheid van voorzieningen zoals winkels, horeca en kantoren. Dat verkleint de kans dat zij een tweede auto aanschaffen. Daarnaast is er ook de groep jonge stellen dat wel één of meerdere auto's bezit. Ook worden bouwbusen veel gebruikt voor woon-werk verkeer vanwege het hoge aantal ondernemers in deze gemeente.

Ouderen (zorgwoningen)

Aangezien De Lange Weeren een plek moet zijn waar je oud kunt worden moet er in de ontwikkeling ook op de doelgroep ouderen worden ingezet. Ouderen zoeken vaak een flat of appartement al dan niet met een zorgfunctie. Dit kan zowel in de middeldure- huur of koop zijn, wederom afhankelijk van het welvaartsniveau. Ouderen kennen over het algemeen een hoger autobezit dan gemiddeld en doen moeilijker afstand van de auto vanwege een hoge mate van afhankelijkheid¹. Wel ligt er bij deze doelgroep een kans voor de e-bike voor de korte en middellange afstanden. Tot slot is het voor deze doelgroep belangrijk om toegang te hebben tot vervoer op maat om vervoersarmoede tegen te gaan.

(1) CBS (2018). *Autobezit 75-plussers neemt toe*.



Verwachting sociaal geografische opbouw van bewoners en bezoekers

Toekomstige bewoners en bezoekers van De Lange Weeren

(Jonge) gezinnen

Jonge gezinnen (met kinderen) zijn redelijk vergelijkbaar met starters. Ze richten zich op het sociale huursegment of het midden- en vrije sectorsegment in huur en koop, afhankelijk van het niveau van welvaart.

Het autobezit is met gemiddeld 1 of 2 auto's per gezin veelal hoger dan bij starters, afhankelijk van de autobereikbaarheid en de parkeervoorzieningen. Het percentage huishoudens met meer dan één auto is binnen deze doelgroep twee keer zo hoog als gemiddeld. Ook onder gezinnen worden bouwbussen veel gebruikt in deze gemeente. Door het gebruik van alternatieven als bijvoorbeeld de bakfiets te stimuleren kan worden gestuurd op maximaal 1 auto per huishouden. Jonge gezinnen zijn gebaat bij de nabijheid van parkjes, pleintjes en groen.

De dagelijkse mobiliteit van gezinnen wordt gekenmerkt door een mix van bestemmingen in de nabije woonomgeving en bestemmingen die ergens anders in de stad of regio liggen. Afhankelijk van het type bestemming en de afstand die daarnaartoe moet worden afgelegd, kunnen verschillende vervoerswijzen aantrekkelijk zijn voor ouders.

Empty-nesters

Empty-nesters zijn vaak stellen in de leeftijd van 50-65 jaar waarvan de kinderen het huis uit zijn. Het autobezit en inkomen ligt binnen deze groep relatief hoog. Daarnaast is er vaak overwaarde aanwezig op de huidige woning.

Kansen qua verduurzaming van mobiliteit bij empty-nesters liggen met name bij gebruik van de e-bike voor korte tot middellange verplaatsingen. Door hierop in te zetten is er kans op reductie van tweede auto's. Voor deze groep is het verder belangrijk dat basis voorzieningen (buurtsuper, pinautomaat, zorgvoorzieningen) zoveel mogelijk op loopafstand liggen.

De Lange Weeren als bestemming

Naast woningen komen er in De Lange Weeren ook andere functies/voorzieningen, zoals een onderwijslocatie, sporthal en een supermarkt. Daarmee zijn er niet alleen groepen met een herkomst in het gebied, maar zijn er ook groepen met een bestemming in het gebied. Ook deze groepen kunnen gestuurd worden in hun mobiliteitsgedrag.

- De sporthal kan mogelijk een breder publiek aantrekken dan alleen de inwoners van het gebied. Een goede aansluiting op het voetgangers- en fietsersnetwerk is daarbij belangrijk om te zorgen dat publiek van buiten de wijk niet met de auto naar deze voorziening komt.
- Ook de school in De Lange Weeren kan bijvoorbeeld kinderen van naastgelegen buurten aantrekken aangezien er wordt geloot waar kinderen op school komen in de gemeente.



Verwachting sociaal geografische opbouw van bewoners en bezoekers

Toekomstige bewoners en bezoekers van De Lange Weeren

Betekenis voor de mobiliteitsbehoefte

Uit de beschreven doelgroepen blijkt dat er met name voor starters/jongeren veel mogelijkheden zijn om het autogebruik te beperken. Deze doelgroep heeft een laag autobezit en is minder gericht op het bezit van een auto. Het fietsgebruik is hoog en de doelgroep hecht belang bij de nabijheid van voorzieningen en openbaar vervoer in de directe omgeving. Bovendien is deze doelgroep welwillend bij het gebruiken van nieuwe mobiliteitsvormen, zoals deelmobiliteit.

Bij de empty-nesters zal het autogebruik relatief hoog liggen en is het lastiger het gebruik te beperken. Deze doelgroep is vaak gehecht aan een eigen auto. Mede afhankelijk van het niveau van inkomen en welvaart ligt de behoefte om voor alternatieve mobiliteitsvormen te kiezen lager. Er zijn kansen om een deel van de autoritten te vervangen voor ritten met de e-bike wanneer dit veilig en prettig kan.

Ook in (jonge) gezinnen met kinderen is er behoefte aan autobezit. Mede afhankelijk van de gezinssituatie zijn ook twee auto's per huishouden denkbaar. Bij deze doelgroep is het met name van belang het bezit van een tweede auto te beperken door bijvoorbeeld alternatieven als een deelauto of bakfiets mogelijk te maken.

Hoewel het woningbouwprogramma op verschillende doelgroepen is gericht, bevat het programma met name grondgebonden woningen. De goedkopere appartementen zullen met name starters/jongeren aantrekken, terwijl de duurdere appartementen interessant zijn voor de gezinnen en empty-nesters.

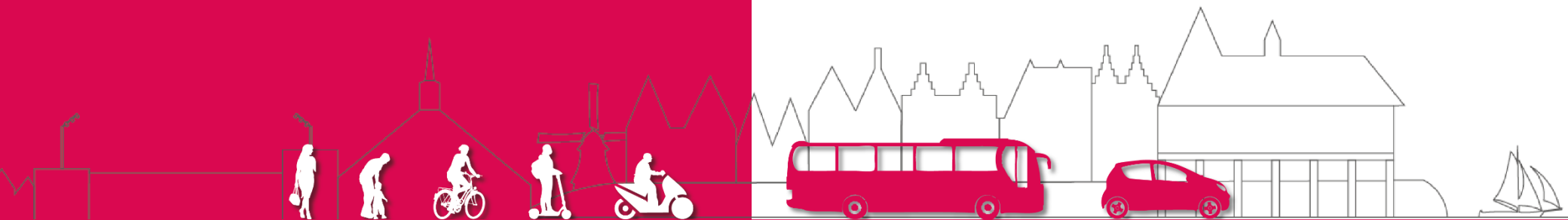
Jongeren/starters en empty-nesters vormen daarmee de meest belangrijke doelgroep om specifiek aandacht aan te besteden. Waar starters/jongeren eerder 'vanzelf' al minder gericht zijn op het bezit en gebruik van een auto, moeten empty-nesters met goede alternatieven verleid worden om het autobezit- en gebruik te beperken. Daarbij is het de uitdaging om de toekomstige mobiliteitsbehoefte van jongeren/starters op te vangen met duurzame vormen van mobiliteit zodat zij ook geen (tweede) auto aanschaffen.

Samenvattend

- ✓ Starters/jongeren, ouderen en empty-nesters vormen de belangrijkste doelgroepen voor dit MPvE.
- ✓ Bij starters/jongeren zien we kansen het autobezit te beperken en alternatieve vormen van mobiliteit te stimuleren.
- ✓ Aandachtspunt zijn de empty-nesters: aanbieden van hoogwaardige mobiliteitsalternatieven is noodzakelijk om autobezit te beperken.
- ✓ Ook bezoekers van De Lange Weeren kunnen worden gestuurd in hun mobiliteitsgedrag door lopen en fietsen aantrekkelijker te maken dan het gebruik van de auto.



3. Mobiliteitsopgaven



Mobiliteitskwaliteit

Een blik op de infrastructuur nabij de gebiedsontwikkeling De Lange Weeren

Plangebied in het bestaande netwerk

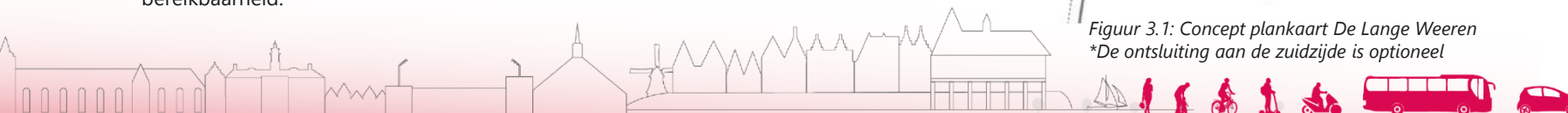
Voor de analyses van de mobiliteitskwaliteit is er allereerst gekeken naar de huidige netwerken en vervolgens een doorkijk gemaakt naar de bereikbaarheid van de Lange Weeren wanneer de wijk is gerealiseerd. Hierbij is gekeken naar verschillende modaliteiten, zoals de aanwezigheid van bestaande infrastructuur voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, deelmobiliteit en gemotoriseerd verkeer.

Voordat er ingezoomd wordt op de mobiliteitskwaliteit is het van belang het gebied te positioneren in de regionale context. De Lange Weeren ligt ten noordoosten van de kruising tussen N247 (Monnickendammerjaagweg) en de N517 (Zeddeweg). Via de N247 is in noordelijke richting o.a. Edam en Hoorn te bereiken en in zuidelijke richting o.a. Monnickendam en Amsterdam. De N244 zorgt voor een verbinding met Purmerend in westelijke richting. Via de Zuiderzeeweg in oostelijke richting is zowel Volendam als Edam te bereiken en via de N517 is in oostelijke richting het centrum van Volendam te bereiken.

Op de volgende pagina's is de mobiliteitskwaliteit verder geanalyseerd voor de verschillende modaliteiten. De bereikbaarheidsanalyses zijn uitgevoerd met behulp van de MapItOut-tool beschikbaar via <https://mapitout.iamsterdam.com/>. Dit is een tool die uit gaat van het huidige netwerk, en reistijden geeft op basis van een free-flow situatie, zonder verstoringen in het netwerk zoals congestie. In de huidige situatie is er geen wegennetwerk in het plangebied. Daarom nemen we voor de bereikbaarheidsanalyse van De Lange Weeren het middelpunt van het plangebied als startpunt, en zoekt de tool naar het dichtstbijzijnde beschikbare netwerk als eerste deel van de route. De reistijden dienen hiermee in een bandbreedte te worden geanalyseerd en vormen een indicatie van de bereikbaarheid.



Figuur 3.1: Concept plankaart De Lange Weeren
*De ontsluiting aan de zuidzijde is optioneel



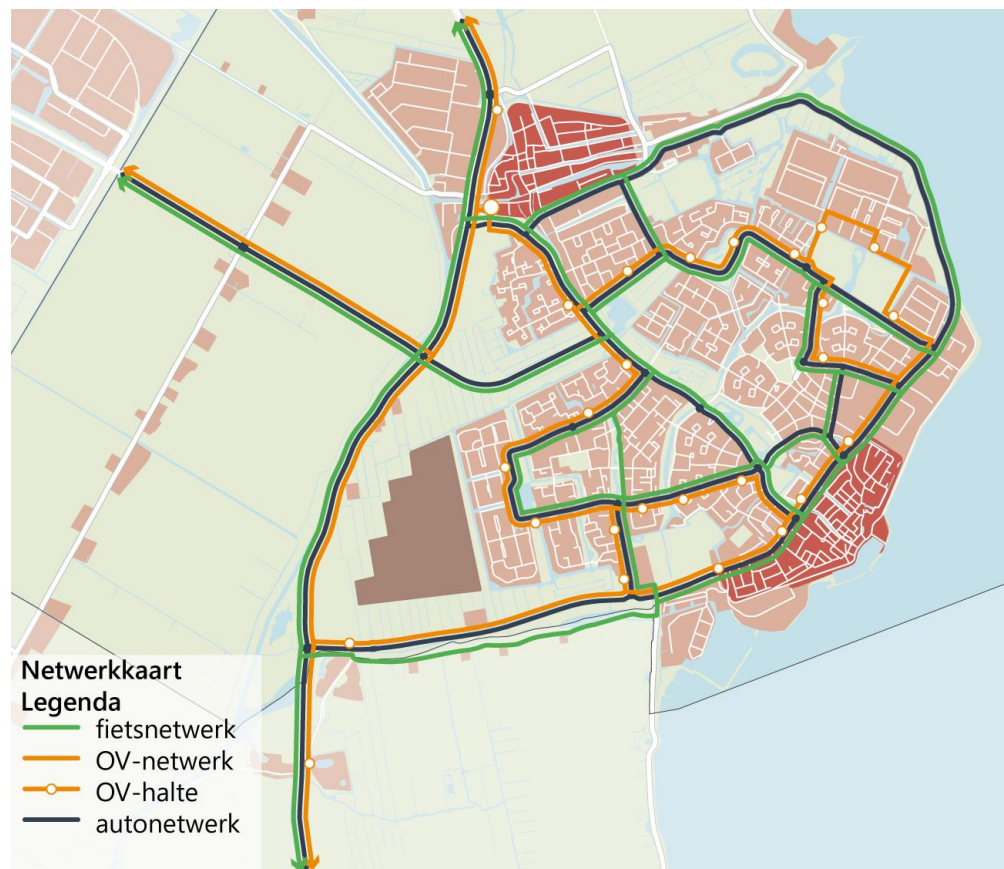
Mobiliteitskwaliteit

Netwerken en bestemmingen in beeld

Netwerken rondom het plangebied

Gezien de afwezigheid van woningen en functies in De Lange Weeren in de huidige situatie is er op dit moment geen voetgangers, fiets, auto of OV-netwerk beschikbaar in het gebied. Daarom wordt hier het huidige netwerk rondom het gebied beschreven waar het gebied op zal worden aangesloten wanneer het is ontwikkeld. In figuur 3.2 is de netwerkkaart van Volendam weergegeven.

Binnen de gemeente Edam-Volendam zijn verschillende **fietsnetwerken**, waarmee belangrijkste bestemmingen te bereiken zijn. Aan de westzijde van het plangebied ligt de provinciale weg de N247. De gemeente is aangesloten op het regionale **OV-netwerk**. De 314 en 316 zijn regionale buslijnen naar Amsterdam, Edam, en Hoorn en deze rijden met een hoge frequentie van 6x/u in de spitsperiodes. Deze busverbindingen maken veelal gebruik van de provinciale wegen en kennen op de N247 een vrije busbaan in enkele richting voor lijnbussen. Het plangebied van De Lange Weeren wordt kijkend naar het **auto-netwerk** geflankeerd aan de noordzijde door de Zuiderzeeweg, aan de zuidzijde door de Zeddeweg en aan de westzijde door de N247.



Figuur 3.2: Netwerkkaart Edam-Volendam (Bron: Mobiliteitsplan Edam-Volendam 2024)



Mobiliteitskwaliteit

Doorstroming N247

Studies doorstroming N247

De doorstroming van de N247 staat onder druk. Dit is een regionaal probleem. In de regio Waterland is een aantal knelpunten op het gebied van de doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Een van deze knelpunten in het gebied is de doorgang in Broek en Waterland. Ook op de N247 ter hoogte van Volendam ontstaan tijdens de ochtend- en avondspits (OS en AS) files vanwege knelpunten bij Monnickendam. Om die knelpunten op te lossen, werken de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam nauw samen met de gemeenten Waterland, Purmerend, Edam-Volendam en Amsterdam.

Ondanks dat de knelpunten relatief ver buiten het plangebied van dit MPvE liggen zijn de doorstromingsproblemen op de N247 niet helemaal los te koppelen van de planontwikkeling. De ontwikkeling in De Lange Weeren zorgt namelijk voor extra motorvoertuigen op deze provinciale weg en meer druk op de doorstroming.

Arcadis heeft in het kader van de N247 studie Broek in Waterland met een dynamisch verkeersmodel berekeningen uitgevoerd om de knelpunten in kaart te brengen op de N247 tijdens de spitsituatie. Daarbij werden nog geen grote knelpunten geconstateerd op de N247 ter hoogte van de gemeente Edam-Volendam. In deze studie zaten echter maar 740 woningen opgenomen en niet de 1.160 woningen waar we in dit plan gebied vanuit gaan. Om het effect van 1.160 woningen te berekenen heeft Goudappel aanvullend een studie uitgevoerd gebruikmakend van het verkeersmodel van de gemeente Edam-Volendam met verdiepende kruispuntanalyses.

Resultaten aanvullend onderzoek Goudappel

Uitgaande van 1.160 woningen in De Lange Weeren en een ontsluiting van het plangebied op de Zuiderzeeweg (noordkant) is er een toename tussen de 4.6% en 7.5% extra verkeer op de N247 tussen Volendam en Edam. In absolute aantallen gaat het hier om een toename van +-1.000 motorvoertuigen op etmaalbasis. Op basis van deze verkeersaantallen is vervolgens de verkeersafwikkeling berekend op de rotonde Zeddeweg – N247 in de studie ‘Verkeersonderzoek ontsluiting De Lange Weeren’, 2023. Deze rotonde is vormgegeven als een enkelstrookrotonde met bypass, een vrijliggende busbaan in zuidelijke richting op de N247 en doseerlichten voor bussen. De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabel, waarbij de verliestijden en maximale wachtrijen zijn beoordeeld met de kleuren blauw (goed), geel (matig) en rood (slecht).

Spits		Zeddeweg	N247 (zuid)	N247 (noord)
OS	Gem. verliestijd (sec)	10	5	30
	Max. wachtrij (meters)	55	25	180
AS	Gem. verliestijd (sec)	40	5	25
	Max. wachtrij (meters)	120	80	150

Tabel 3.1: verliestijden en wachtrij op de rotonde N247- Zeddeweg

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling matig is in de plansituatie. In de ochtendspits bedraagt de verliestijd circa 30 seconden op de N247-Noord. In de avondspits is de verliestijd met 40 seconden het grootste op de Zeddeweg. Het verkeer staat tijdens de spitsen als gevolg van drukte dus iets langer te wachten op deze maatgevende takken, maar de verliestijden zijn te overzien en kan bestaande rotonde op de N247 (nabij het Van der Valkhotel, Volendam) het verkeersaanbod verwerken. Dit kan wel in drukke situaties zorgen voor een verminderde verkeersafwikkeling, maar vormt geen structureel knelpunt. Dit onderschrijft de conclusies van de berekeningen van Arcadis.



Mobiliteitskwaliteit

Bestemmingen van inwoners

Bestemmingen

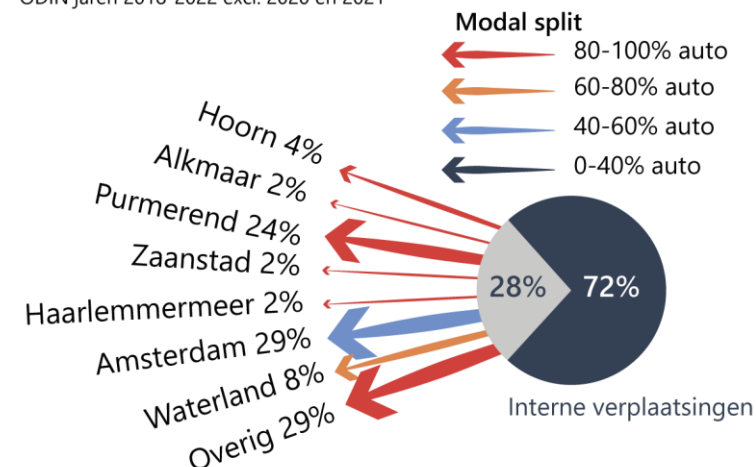
Met behulp van data uit het onderzoek Onderweg In Nederland (ODiN, CBS) is een analyse uitgevoerd naar de mobiliteitspatronen van de gemeente Edam-Volendam ten opzichte van de omliggende steden en regio's. Hieruit blijkt dat circa 70% van de verplaatsingen van bewoners van Edam-Volendam blijft binnen 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%.

Interne verplaatsingen

Op dit moment zijn veel logistieke functies gevestigd aan de Julianaweg in Volendam, waar ook een deel van het woon-werkverkeer binnen de gemeente naartoe gaat. In de Omgevingsvisie streeft de gemeente ernaar om deze functies te verplaatsen naar buiten de kernen, bijvoorbeeld naar het gebied De Purmer. Het gebied de Purmer ligt aan de noordwest zijde van Volendam en is goed te bereiken via de N244. Bij de (her)ontwikkeling van werkgebieden zoals industriegebied de Purmer en de Julianaweg wordt dan ook gezocht naar een menging van functies (woon-werk-vrijtijdsvoorzieningen) waarbij er werkgelegenheid en voorzieningen dicht bij huis wordt gehouden om in te zetten op duurzame mobiliteit zoals fietsen.

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

Figuur 3.3: Bestemmingen inwoners Edam-Volendam. Bron: ODiN

Bereikbaarheidsanalyse

Het voetgangersnetwerk

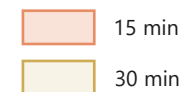
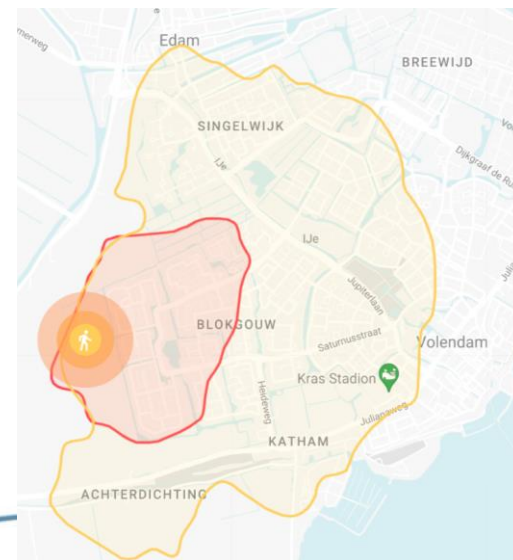
Lopen

In de nieuwe plansituatie zal naar verwachting een basisschool, sporthal, huisartsenpraktijk, buurtkamer, kantoorlocatie en supermarkt gerealiseerd worden in het plangebied. Indien deze functies wordt gerealiseerd, zijn er voldoende faciliteiten op loopafstand. Voor een acceptabele loopafstand wordt maximaal 15 minuten aangehouden. Vanwege de aantakkingen van wandelroutes naar de Blokgoew (zie figuur 3.4) kan er ook in dit gebied gebruik worden gemaakt van de basisscholen en supermarkten. Voor een deel van de inwoners van De Lange Weeren ligt dit op loopafstand.

Een groot deel van Volendam en deel van Edam is binnen 30 min lopen te bereiken. Dit is aantrekkelijk voor recreatief lopen. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen binnen 15 minuten lopen draagt bij aan de auto-onafhankelijkheid van een gebied. Figuur 3.5 geeft het gebied weer dat is te bereiken binnen 15 en 30 minuten lopen met als herkomst De Lange Weeren.



Figuur 3.4: Concept netwerkkaart lopen De Lange Weeren. Bron: B+B



Figuur 3.5: Bereikbaarheidskaart lopen Bron: MapitOut

Bereikbaarheidsanalyse

Het fietsnetwerk

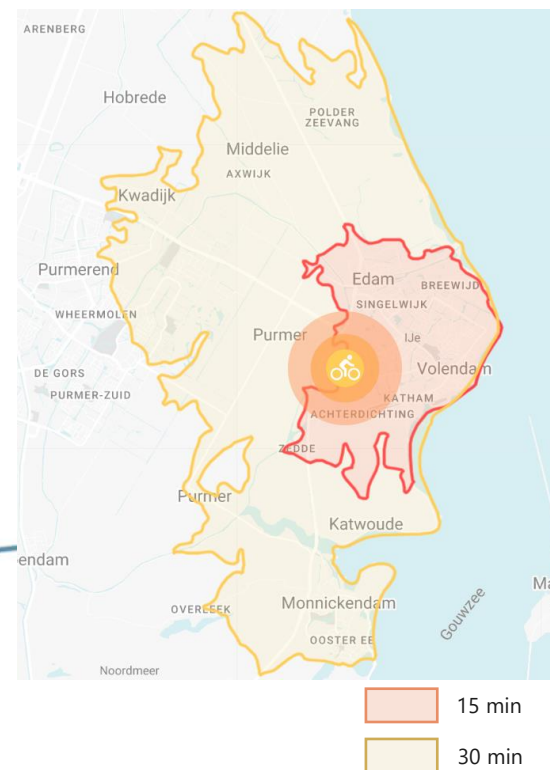
Fietsen

Binnen 15 minuten fietsen is heel Volendam en Edam bereikbaar. Binnen 30 min fietsen is een groot deel van de gemeente en deel Purmerend bereikbaar. Hiermee zijn 6 tot 10 basisscholen, middelbare scholen en MBO scholen bereikbaar binnen een acceptabele fietsafstand van 30 minuten. Vanwege ontbrekende schakels is het fietsnetwerk niet optimaal ontsloten (*conclusie Mobiliteitsplan*). Rondom de belangrijke bestemmingen en in de centrumgebieden is de oversteekbaarheid van wegen extra van belang (*verkeersveiligheid*).

Figuur 3.7 geeft het gebied weer dat is te bereiken binnen 15 en 30 minuten fietsen met als herkomst De Lange Weeren. 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 (*potentie*). De vormgeving van de regionale hoofd fietsroutes (doorfietsroutes) is nog niet op alle plekke optimaal, wat van invloed is op de aantrekkelijkheid van de fietsverbindingen. De Lange Weeren wordt ontsloten met fietsverbindingen aan de Blokgoew, de Zedweg en de Zuiderzeeweg.



Figuur 3.6: Concept netwerkkaart fiets De Lange Weeren. Bron: B+B



Figuur 3.7: Bereikbaarheidskaart fiets Bron: MapitOut

Bereikbaarheidsanalyse

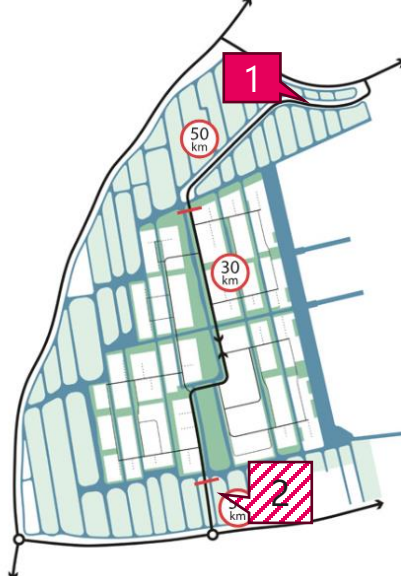
Het auto-netwerk

In de eerste stedenbouwkundige conceptuitwerking van de netwerken wordt er vanuit het plangebied rekening gehouden met twee mogelijke ontsluitingsopties voor gemotoriseerd verkeer:

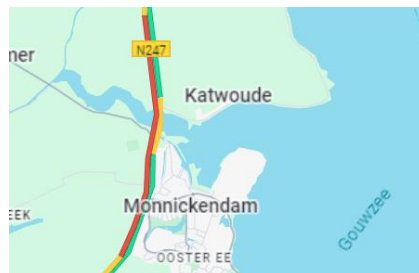
1. Aansluiting op de Zuiderzeeweg aan de noordzijde van het plangebied: voor regulier autoverkeer en openbaar vervoer;
2. Aansluiting op de Zeddeweg (N517) aan de zuidzijde van het plangebied: voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten.*

De autobereikbaarheid van het plangebied is goed buiten de spitsstijden. Zonder files is men binnen 30 min in Purmerend, Zaandam, Amsterdam Noord en Hoorn zoals te zien op figuur 3.13. Echter zijn er veel verstoringen in de ochtend- en avondspits op de N244, N247 en A7 waardoor de reistijden over het algemeen een stuk hoger uitvallen dan zonder deze verstoringen zoals beschreven op dia 19. Vanuit de analyses die zijn gedaan in het kader van het Mobiliteitsplan Edam-Volendam blijkt dat Volendam een sterke woon-werk pendel kent voornamelijk richting Amsterdam. Dit zorgt voor een relatief hoge piekbelasting in het netwerk. Daarnaast is het aandeel bedrijfswagens in de gemeente hoger dan gemiddeld in Nederland en speelt dit een belangrijk aandeel op de files die elke dag voorkomen op de N247 richting Amsterdam. Op figuur 3.11 is een gemiddeld beeld van de ochtendspits te zien waar het vaststaat op de N247 ten westen van Monnickendam. In de avondspits is het meer verdeeld over de uren, maar op het figuur 3.12 hiernaast is te zien dat de avondspits al vroeg begint (rond 15:30) en dat dit voor Broek in Waterland bij het kruispunt Schouw (N247/N235) voor grote verstoringen zorgt.

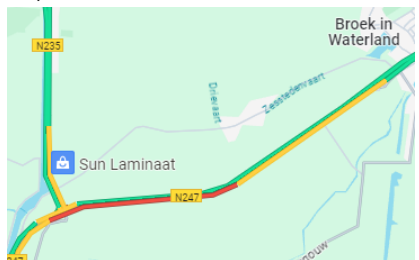
**In het voorlopige stedenbouwkundig ontwerp is er rekening gehouden met twee ontsluitingen. Echter adviseren wij in dit MPvE om één ontsluiting voor autoverkeer te realiseren aan de noordzijde, en de zuidzijde alleen te ontsluiten voor OV en nood- en hulpdiensten.*



Figuur 3.10: Hoofdstraat Bron: B+B



Figuur 3.11: *Gemiddeld beeld ochtendspits (dinsdag). Bron: Google Maps



Figuur 3.12: *Gemiddeld beeld avondspits (dinsdag). Bron: Google Maps



Figuur 3.13: Bereikbaarheidskaart auto
Bron: MapitOut

Conclusie

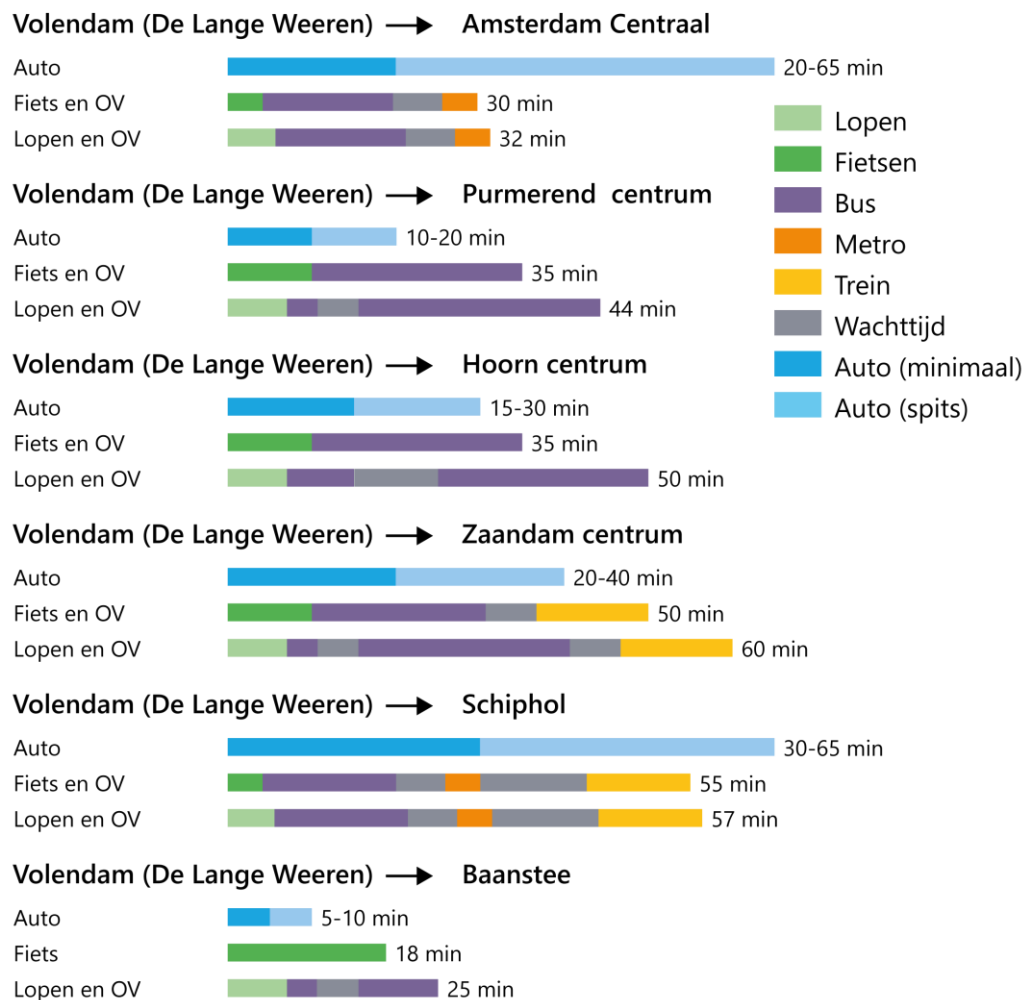
Mobiliteitskwaliteit van verschillende modaliteiten

Goede bereikbaarheid voor auto, OV-beperkt

Er zijn relatief grote verschillen zichtbaar kijkend naar de mobiliteitskwaliteit van de verschillende modaliteiten. Met behulp van een reistijdanalyse is in figuur 3.14 een vergelijking gemaakt van de reistijden van verschillende modaliteiten van toekomstige inwoners.

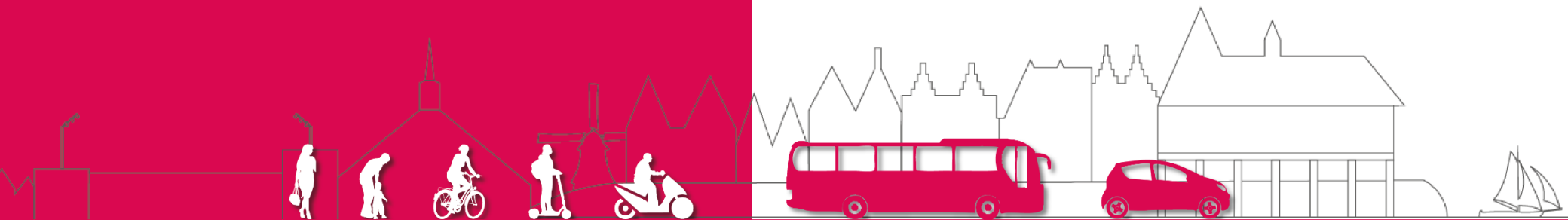
Gezien de nabijheid van voorzieningen kunnen de meeste dagelijkse verplaatsingen te voet of met de fiets worden afgelegd. Dat betekent dat inwoners van De Lange Weeren vooral van de auto afhankelijk zijn voor woon-werkverplaatsingen. Voor verplaatsingen die naar buiten de gemeente worden gemaakt is men grotendeels afhankelijk van de auto en het OV. Het merendeel van de verplaatsingen vanuit Volendam gaat richting Amsterdam. In het reistijd diagram in figuur 3.14 is te zien dat de reistijd met de auto voor de meeste locaties lager ligt dan de reistijd met OV, behalve naar Amsterdam Centraal en Schiphol. Het OV naar Amsterdam heeft een sterke concurrentiepositie tegenover de auto. In de spitsperiodes ligt de reistijd met de auto naar Amsterdam Centraal zelfs 2x zo hoog als met het OV.

Zoals eerder genoemd is de OV-verbinding naar Purmerend niet optimaal vanwege lange reistijd en meerdere overstappen en kiezen daarom veel mensen voor het gebruik van de auto wanneer ze naar Purmerend gaan. Kijkend naar de reistijden in figuur 3.14 is de reistijd buiten de spits naar Purmerend met het OV ongeveer 3x zo lang als met de auto. Voor verplaatsingen van en naar Hoorn centrum en Zaandam centrum is de reistijd buiten de spits met het OV meer dan 2 keer zo lang als met de auto. Tijdens de spits is de reistijd nog steeds langer met het OV dan met de auto. Voor de verplaatsingen van en naar Purmerend, Hoorn en Zaandam is de concurrentiepositie van het OV op dit moment te zwak als alternatief voor de auto.



Figuur 3.14: Reistijdanalyses vanuit De Lange Weeren

4. Beleidsambities



Het Slimme Mobiliteitswiel

Toelichting op de 5 thema's

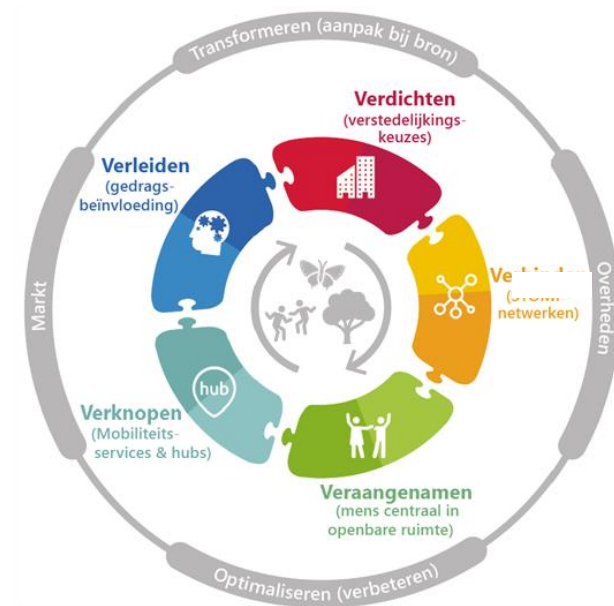
De 4 hogere kwadranten van het mobiliteitssysteem

Het 'Slimme Mobiliteitswiel' geeft een overzicht van de integrale visie op mobiliteit, welke is opgebouwd uit 5 thema's die zijn ingedeeld over twee assen.

De verticale as start bovenin bij de bron van mobiliteit en eindigt onderin bij het verbeteren van mobiliteit. De horizontale as start rechts bij het beleidsdomein (wat regelen overheden) en eindigt links bij de markt-zijde, oftewel bij welke aspecten hebben marktpartijen ook een grote rol.

De 5 thema's in perspectief van de reiziger

Te beginnen bij 'Verdichten', waar vestigt een reiziger zich en welke verplaatsing maakt hij dagelijks naar werk en/of voorzieningen? Vervolgens naar 'Verbinden' waar de reiziger verplaatsingen maakt via een netwerk waarbij eerst wordt gekeken naar de voetganger, de fietsers en het OV en dan pas naar de privéauto. De inrichting van de openbare ruimte bepaald de belevingswaarde en veiligheid tijdens de verplaatsing op het netwerk. Op dat netwerk kan de reiziger gebruik maken van mobiliteitsdiensten op locaties als hubs door te 'Verknopen'. Tot slot naar 'Verleiden', welk mobiliteitsgedrag vertoont de reiziger en welke triggers spelen daar een rol?



Het 'Slimme Mobiliteitswiel'

1

Verdichten: meedenken over differentiatie in ruimtelijke dichtheden, functiemix en ambitieniveaus per mobiliteitsmilieu. Verstedelijkingskeuzes vormen immers de bron van mobiliteitsgedrag.

2

Verbinden: zorgen dat (de deels bovenplanse) structuren voor wandelen, fietsen, OV en autoverkeer optimaal aansluiten op de gebiedsambities, waarbij elke vervoerwijze de juiste plek krijgt. Hierin wordt bepaald welke infrastructurele aanpassingen randvoorwaardelijk zijn.

3

Veraangename: zorgen dat de uitstraling en prioriteiten aansluiten op het gewenste mobiliteitsgedrag. Denk aan fijnmazige wandel- en fietsroutes, sociale veiligheid en levendigheid in het ontwerp (rust, ruis en reuring) en de omgang met gemotoriseerd verkeer.

4

Verknopen: het is belangrijk om nieuwe mobiliteitsvormen goed te faciliteren. Denk hierbij aan de opkomst van deelmobiliteit en MaaS, het realiseren van voorzieningen in mobiliteitshubs, het faciliteren van nieuwe elektrische vervoerwijzen en logistieke ontwikkelingen zoals pakketbezorging.

5

Verleiden: het is mogelijk om met gedragsprikkels het mobiliteitsgedrag al aan de voorkant te beïnvloeden. Denk hierbij aan parkeerbeleid, parkeernormen, aantrekkelijke fietsstallingen en afspraken over selectieve toegankelijkheid, bijvoorbeeld rondom logistiek en pakketbezorging.

Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Beleidsdocumenten

Om de mogelijkheden voor de verschillende modaliteiten in de gebiedsontwikkeling te bepalen is het vigerende mobiliteitsbeleid onderzocht. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende documenten:

- A) Omgevingsvisie Edam-Volendam (2023)
- B) Multimodaal toekomstbeeld MRA
- C) Perspectief mobiliteit PHN (2021)
- D) Beleidskader mobiliteit VRA (2023)

Het mobiliteitsbeleid voor De Lange Weeren wordt aan de hand van het Smart Mobility wiel puntsgewijs toegelicht. De bron is aangeduid met de letters A t/m D die corresponderen met de verschillende documenten.

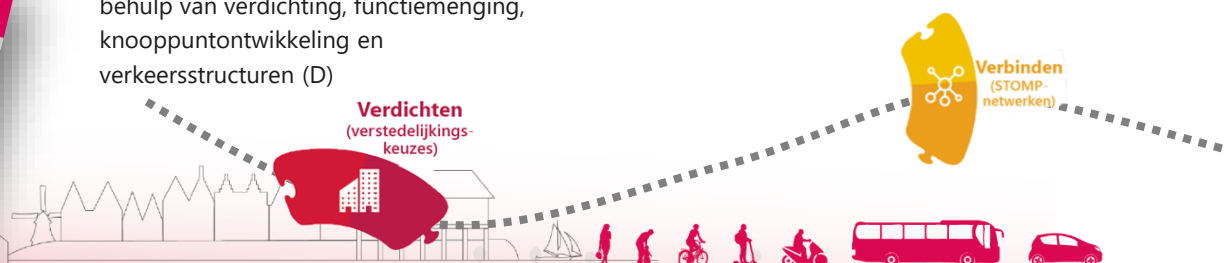


Verdichten

- Om het woningaanbod te vergroten en aan te laten sluiten op de vraag, wordt De Lange Weeren getransformeerd naar een wijk met circa 1.160 woningen, voornamelijk grondgebonden en 33% sociale huur, om zo de doorstroming te bevorderen (A)
- Nieuwe voorzieningen worden gebundeld in De Lange Weeren om het gebied te voorzien. Hierbij wordt vastgehouden aan een breed aanbod van toekomstbestendige voorzieningen (A)
- De gemeente werkt samen met onderwijs en bedrijfsleven voor het aanbieden van werkgelegenheid in de regio dat aansluit met het (toekomstig) profiel van inwoners (A)
- Het ruimtegebruik van het mobiliteitssysteem is efficiënt. Dit geldt zowel voor verbindingen als voor knooppunten en parkeervoorzieningen (D)
- Ruimtelijke ontwikkelingen dragen bij aan een efficiënter mobiliteitssysteem met behulp van verdichting, functiemenging, knooppuntontwikkeling en verkeersstructuren (D)

Verbinden

- Autoverkeer gaat zoveel mogelijk naar de randen zodat er voldoende en veilige ruimte is voor voetganger en fietser (A)
- De basisstructuur draagt zorg voor een goed netwerk van lokale wandel – en fietsverbindingen in de gemeente (A)
- Gemotoriseerd verkeer gaat zoveel mogelijk naar de randen om veel en veiligere ruimte voor voetgangers en fietsers (A)
- Inzetten op een doorlopend regionaal (snel)fietsnetwerk (A,C)
- Regionaal samenwerken met de regio Waterland voor een goede bereikbaarheid van de gemeente (A)
- Een acceptabele en betrouwbare reistijd van deur tot deur, ongeacht de vervoerwijze (C)
- Benutten van bestaande infrastructuur (C,D)



Ambitie mobiliteitskwaliteit

Inventarisatie mobiliteitsbeleid

Veraangenamen

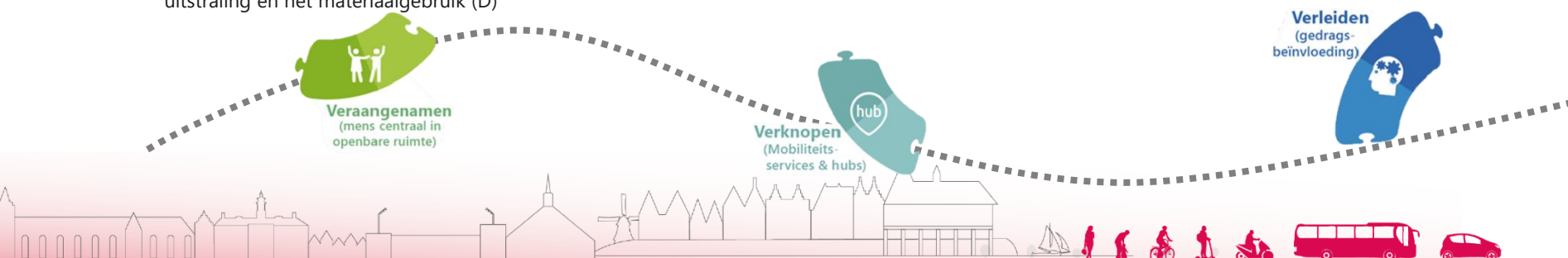
- Toegankelijkheid van de openbare ruimte wordt in stand gehouden en waar nodig verbeterd, met extra aandacht voor kwetsbare doelgroepen. Bij groot onderhoud wordt gekozen voor een toegankelijke inrichting voor voorzieningen en gebouwen (A)
- Tweejaarlijks top tien knelpunten inzichtelijk maken en aanpakken (A)
- Fietsstraten inrichten en voorzieningen voor de fiets toevoegen (A)
- De inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de mobiliteitstransitie (B)
- Een CO2-neutraal mobiliteitssysteem vanaf 2050. CO2-neutraal regionaal openbaar vervoer vanaf 2030 (D)
- Het mobiliteitssysteem is goed ingepast in de omgeving. Dit geldt zowel voor de snelheid en de functionaliteit als voor de uitstraling en het materiaalgebruik (D)

Verknopen

- Deelmobiliteit aanbieden in gebieden met ruimtelijke ontwikkelingen om gebruik te stimuleren (A)
- Bereikbaarheid van lokale en regionale fietsverbindingen verbeteren (A, D)
- Bereikbaarheid van regionale OV-verbindingen verder verbeteren (A, D)
- Onderzoek naar een extra elektrisch busstation in Volendam ter bevordering van bereikbaarheid OV (A)
- Aansluiten op en faciliteren van een (regionaal) netwerk van deelhubs (A, B)
- Inzetten op een schaa sprong naar het OV om de mobiliteitstransitie op te vangen (B)
- Stimuleren van de ketenreis (C)

Verleiden

- Onderzoek naar betaald parkeren om de parkeerdruk in centra van de gemeente op te lossen (A)
- Parkeren als knop om aan te draaien voor ander gedrag en de potentie van de ketenreis (B)
- Voldoende ruimte voor fietsparkeren en goede stallingsmogelijkheden om fietsen te stimuleren (B)
- Veilig en toegankelijk reizen (C)
- Steeds meer mensen bereiken hun dagelijkse activiteiten op loop- en fietsafstand (D)



Omgevingsvisie Edam-Volendam

Koers voor een goede leefomgeving

Opgaven omgevingsvisie

De omgevingsvisie Edam-Volendam, vastgesteld in juli 2023, omvat het beleid voor de leefomgeving van de gemeente Edam-Volendam. Wonen (*opgave 1*), Warmte, Energie & Klimaat (*opgave 2*) en mobiliteit (*opgave 5*) vormen hierbij drie van de hoofdpogaves van de Uitvoeringsstrategie en hebben veel aanknopingspunten met de ontwikkeling van De Lange Weeren.

In de omgevingsvisie worden daarom verschillende maatregelen genoemd om deze opgaves in te vullen om bij te dragen aan de 7 doelstellingen van de omgevingsvisie:

Duurzaam, Gezond, Sociaal, Veilig, Kwalitatief, Bereikbaar en Ecologisch. In onderstaande tekst worden de drie opgaves toegelicht die betrekking hebben op het gebied De Lange Weeren.



Doelen Omgevingsvisie



Wonen

Woningvoorraad kwantitatief en kwaliteit in evenwicht

Voor voldoende woningvoorraad inbreiden en deels uitbreiden om het karakter van de kernen in tact te houden. Daarmee zorgen voor voldoende huisvesting binnen de gemeente en tegelijkertijd de bestaande woningvoorraad verduurzamen en 'wonen in de juiste woning' stimuleren.

Levendige kerngebieden

Door middel van nieuwe initiatieven te stimuleren, de levendigheid en het voorzieningenniveau in de kernen te ondersteunen en de kwaliteit van de openbare ruimte in kerngebieden blijven verbeteren.

Voorzieningen nabij

Decentraal een breed aanbod vasthouden van voorzieningen zoals onderwijsvoorzieningen, sportvoorzieningen en maatschappelijke en culturele accommodaties. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op basis van behoefte nieuwe voorzieningen realiseren om dit te blijven faciliteren.



Verademend groen

De hoofdgroenstructuur met recreatieve mogelijkheden uitbreiden en verbinden op lokaal en regionaal niveau. Daarnaast het bomenareaal uitbreiden ter bevordering van duurzaamheidsdoelstellingen van de gemeente.

Edam-Volendam in beweging

Sportvoorzieningen binnen handbereik faciliteren ter bevordering van de gezondheid en sociale verbondenheid.

Sociaal verbonden en veilig

Zorgen dat er in elke kern minimaal één plek is om samen te komen en investeren in sociale veiligheid samen met bewoners, ondernemers en instellingen.

Omgevingsvisie Edam-Volendam

Koers voor een goede leefomgeving



Warmte, Energie & Klimaat

Afvalvrij in 2050

Afval inzetten als grondstof en meer gebruik maken van circulaire grondstoffen om in 2050 afvalvrij te zijn. Starten met Houtbouw en aansluiten bij de MRA greendeal.

Energieneutraal en aardgasvrij in 2050

Alle woningen gaan van het gas af voor 2050, in uiterlijk 2030 zijn de eerste 4 wijken aardgasvrij. Daarnaast is alle nieuwbouw gasvrij. Na 2030 stapsgewijs inzetten op de transitie van fossiele brandstof naar duurzame energie.

Biodiversiteit stimuleren

Ecologisch verdichten in dorpen en kernen om biodiversiteit te ondersteunen. En daarnaast meer vergroenen op bijvoorbeeld daken, in gevelnesten en geveltuinen.

Klimaatadaptatie

Bij ruimtelijke ontwikkeling rekening houden met de verandering van het klimaat, De Lange Weeren inzetten als waterbufferingsgebied.



Mobiliteit

De mobiliteitstransitie in Edam-Volendam

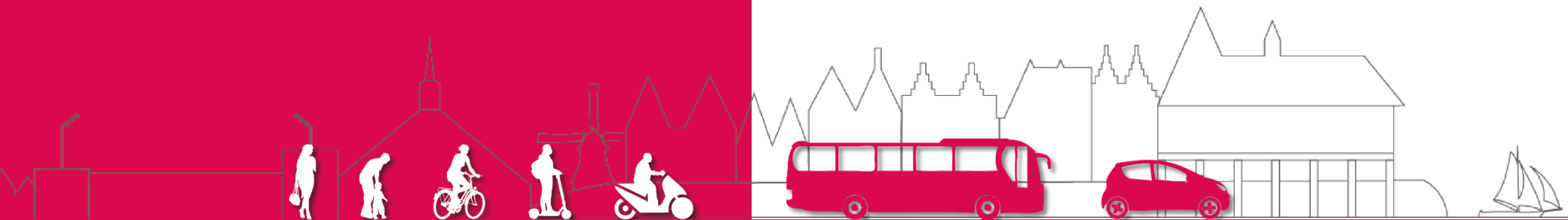
Deze maatregelen zijn gericht op mobiliteitstransitie, bestaande uit het bevorderen van emissievrije mobiliteit zoals stimuleren van lopen en fietsen, maar ook elektrisch rijden. Het heeft de voorkeur om eerst in te zetten op alternatieven, in plaats van de auto beperkingen opleggen. Een handboek wegen moet zorgen voor een kader dat gebruikt kan worden bij de inrichting van wegen bij groot onderhoud dat meer rekening houdt met fietsers en voetgangers. Hiermee wordt bij het inrichten van de openbare ruimte het belang van de voetganger en fietser voorop gesteld, gevolgd door het openbaar vervoer en MaaS modaliteiten. Op de laatste plaats komt de privéauto. Naast dit handboek wordt de invoering van betaald parkeren onderzocht en wordt gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk naar de randen van de centrumgebieden verplaatst.

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 "vraag"-kant van mobiliteit, namelijk de transitie naar meer duurzame vervoerswijzen om de mobiliteitsbehoefte op te vangen. Een goed lokaal en regionaal fietsnetwerk is daarbij de hoofdambitie, zodat belangrijke bestemmingen zoals Edam busstation en ook Purmerend veilig en efficiënt kunnen worden bereikt. Met een onderzoek naar de inpasbaarheid van een (extra) elektrisch busstation wordt hier eveneens aan bijgedragen. Ook wordt omschreven dat het aanbod van deelmobiliteit wordt uitgebreid om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.



5. Mobiliteitsbehoefte



Mobiliteitsbehoefte

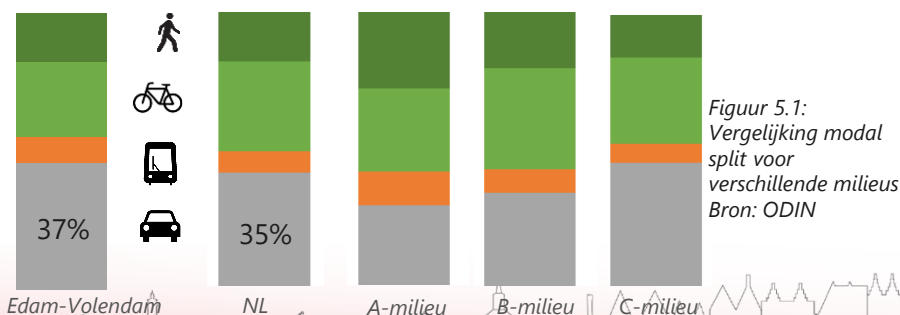
Verstedelijkingskeuzes

De toekomstige mobiliteitsbehoefte in De Lange Weeren hangt samen met de verstedelijkingskeuzes, de mobiliteitsbehoefte van de huidige inwoners van de gemeente, de beleidsambities en trends en ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit.

Verstedelijkingskeuzes

Gebiedsontwikkeling binnen een sterk stedelijk milieu biedt grote kansen voor duurzame mobiliteit. Het mobiliteitsgedrag en ruimtelijk milieu zijn namelijk aan elkaar gekoppeld. Over het algemeen wandelen mensen meer in centrummilieus (A-milieu), fietsen mensen meer in gemengde stadsdelen (B-milieu) en kennen buitenwijken en het buitengebied een hoog aandeel autoverplaatsingen (C-milieu). Dit blijkt uit het ODIN-onderzoek.

De zonering van het gebied is dan ook een vertrekpunt voor de verkeerskundige opgave. De zonering geeft namelijk aan welke verblijfskwaliteit wenselijk is en welke modaliteit de voorkeur krijgt in een gebied. De zonering voor Volendam is te zien in figuur 5.2. Figuur 5.3 geeft een overzicht van passend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid bij de verschillende milieus. De ontwikkelgebieden in De Lange Weeren zijn onderdeel van het B milieu, wat betekent dat in deze gebieden ingezet moet worden op een mix van verplaatsingsmogelijkheden. In figuur 5.1 is de gemiddelde verdeling tussen de modaliteiten te zien voor de verschillende milieus.



Figuur 5.1: Vergelijking modal split voor verschillende milieus
Bron: ODIN



Figuur 5.2: Zonering Volendam (Mobiliteitsplan Edam-Volendam)

Gebied	Locatie	Vervoerswijze-mix
A	Centrum Volendam, Edam en Raadhuisstraat Oosthuizen	
B	Woonwijken, gemengd woon/werken, voorzieningen	
C	Lintdorpen en kleine kernen	
D	Bedrijventerreinen	

Figuur 5.3: Mobiliteitsbeleid en ruimtelijk beleid passend bij de verschillende milieus. (Bron: Mobiliteitsplan Edam-Volendam)

Mobiliteitsbehoefte (zonder gebiedsontwikkeling)

Huidige mobiliteitsbehoefte

Om inzicht te geven in de huidige mobiliteitsbehoefte, is de modal split voor de gemeente Edam-Volendam geanalyseerd. Een modal split geeft de verdeling van verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen weer. De gepresenteerde modal split betreft de verplaatsingen binnen Edam-Volendam en verplaatsingen van of naar Edam-Volendam samen.

Modal split algemeen

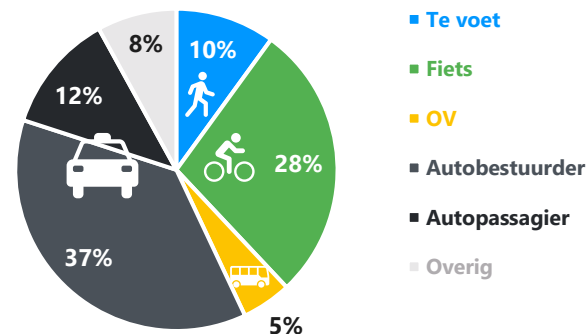
We hebben de modal split analyse uitgevoerd met behulp van data uit het Onderweg in Nederland (ODiN) onderzoek. Dit is een landelijk dekkende en regio specifieke databron van mobiliteit van inwoners in Nederland, uitgevoerd door het CBS.

De gekozen waarden zijn pre-corona (2018-2019) omdat tijdens corona verplaatsingsgedrag zeer afwijkend was. Daarbij kijken we naar de dominante vervoerswijze binnen een verplaatsing. Fietsen naar een bushalte is dus geen losse fietsrit maar een OV-rit.

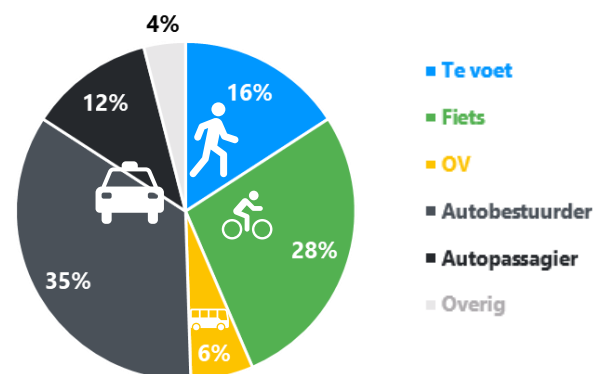
De modal split voor de gemeente Edam-Volendam is weergegeven in figuur 5.4. Figuur 5.5 geeft de gemiddelde modal split van heel Nederland weer. Als we beide diagrammen vergelijken, vallen de volgende zaken op:

- Het aandeel lopen in Edam-Volendam ligt **6% lager** dan het landelijk gemiddelde.
- Het aantal fietsverplaatsingen is met 28% gelijk aan dat van het Nederlands gemiddelde. Van alle verplaatsingen binnen de gemeente wordt 50% te fiets afgelegd.
- Openbaar vervoer ligt ongeveer gelijk (met 5%) met het landelijke gemiddelde (6%);
- De auto wordt relatief **veel gebruikt** in Edam-Volendam. Binnen Edam-Volendam wordt 49% van de verplaatsingen met de auto (bestuurder + passagier) afgelegd. Dat ligt gemiddeld iets hoger dan het landelijk gemiddelde (47%)

Op de volgende dia wordt de modal split per afstandsklasse toegelicht. Dit geeft een indicatie van de mobiliteitsbehoefte van toekomstige inwoners zonder mobiliteitsmaatregelen. Dit geeft inzicht in welke afstandsklassen en voor welke modaliteiten er kansen liggen voor het inzetten op een ander mobiliteitsgedrag.



Figuur 5.4 Modal Split Gemeente Edam-Volendam* (binnen en van/naar). Bron: ODiN



Figuur 5.5: Modal Split Nederland* (bron: ODiN 2018-2019)

*Onder de categorie overig vallen scooters, brommers etc.

Mobiliteitsbehoefte (zonder gebiedsontwikkeling)

Huidige mobiliteitsbehoefte

Modal split naar afstandsklasse

Naast de algemene modal split, hebben we ook gekeken naar de verdeling per afstandsklasse. Hiermee wordt duidelijk welke vervoerswijze op welke afstand dominant is.

Tot 1 km

- Ongeveer 12% van alle verplaatsingen valt in deze categorie.
- Het verplaatsingsgedrag op de korte afstand is veelal per fiets en er wordt weinig gelopen (41% tov 57% in Nederland gemiddeld)
- Een aandachtspunt is dat op deze korte afstand **10% autoverplaatsingen** is.

Tussen 1 km en 3,75 km (+/- 15 minuten fietsen)

- Relatief gezien is dit de **grootste categorie**: 34% van de verplaatsingen binnen of van/naar Edam-Volendam valt hier binnen.
- **Fietsaandeel is hoog (53%)** ten opzichte van het landelijk gemiddelde. Dit fietsaandeel zien we terug in steden als Zwolle en Amersfoort. Onze verklaring hiervoor is de compacte opbouw van Edam-Volendam, waardoor veel woningen en voorzieningen op fietsafstand van elkaar liggen.
- Het aandeel wandelen is ook hier lager dan het Nederlandse gemiddelde (10% t.o.v. 17%).

Tussen 3,75 km en 7,5 km

- **Auto dominant** met 60% van de verplaatsingen in deze afstandsklasse. Dit ligt fors hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 53%.
- Het fietsaandeel is lager dan het landelijke beeld, namelijk 20%.
- Het aandeel wandelen ligt wat lager dan het landelijk gemiddelde (7% versus 9%).

Tussen 7,5 km en 15 km

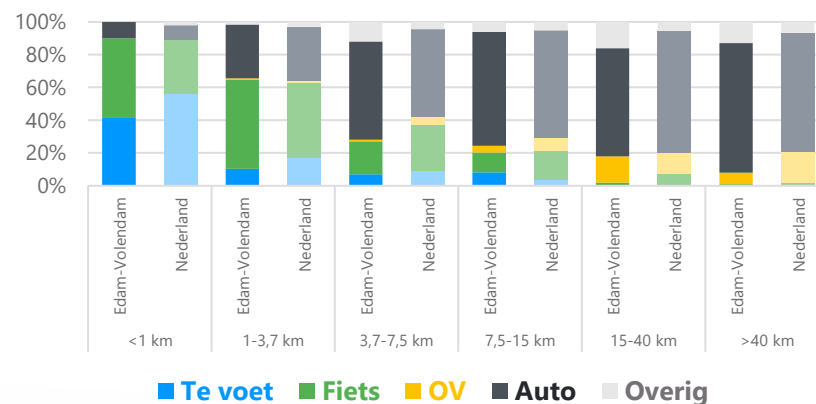
- **Auto dominant** met 69% van de verplaatsingen in deze afstandsklasse. Dit ligt hoger dan het Nederlandse gemiddelde van 65%.
- OV-gebruik is laag. Het aandeel (4%) is de helft van het landelijk gemiddelde (8%).
- Het aandeel fiets is wat lager (12%) dan het landelijk gemiddelde (17%).

Tussen 15 en 40 km

- **Auto dominant** met 66% van de verplaatsingen in deze afstandsklasse. Dit ligt een stuk lager dan het landelijk gemiddelde van 74%.
- OV-aandeel ligt met 16% hoger dan het gemiddelde van Nederland (13%).

Langer dan 40 km

- **Auto dominant** met 79% van de verplaatsingen in deze afstandsklasse. Ten opzichte van het Nederlands gemiddelde (73%) wordt de auto meer gebruikt in Edam-Volendam.
- OV-aandeel is met 7% significant lager dan het landelijke gemiddelde (19%).



Figuur 5.6: Modal Split naar afstandsklasse van Edam-Volendam en Nederland (bron: ODin 2018-2019)

Mobiliteitsbehoefte in gemeente Edam-Volendam

Toekomstige mobiliteitsbehoefte

Om de ambities voor de toekomstige mobiliteitsbehoefte te bepalen is het effect van de voorgenomen beleidsambities op de modal split bepaald. Daarvoor zijn er verschillende maatregelen beschreven die (zie tabel 5.1) die bijdragen aan het stimuleren van duurzame vormen van mobiliteit. Vervolgens hebben we een inschatting gemaakt hoe de toekomstige modal split van De Lange Weeren eruitziet wanneer deze maatregelen goed worden ingezet.

In de tabel hiernaast zijn maatregelen weergegeven. In de tekst worden de maatregelen verder toegelicht en wordt het verwachte effect op het mobiliteitsgedrag besproken.

Laag autobezit

De eerste betreft inzetten op laag autobezit. Uit onderzoek blijkt dat autobezit leidt tot autogebruik¹. En als de auto eenmaal voor de deur staat, dan wordt deze ook gebruikt voor extra ritjes en nieuwe bestemmingen die van te voren niet bedacht waren.

Een van de belangrijkste knoppen om aan te draaien is daarom de parkeernorm. Een lagere parkeernorm inclusief regulering en handhaving draagt sterk bij aan lager autobezit en –gebruik.

(1) KiM (2022). *Het wijdverbreide autobezit in Nederland*.

(2) KiM (2022). *Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets*.

Voor korte afstanden is de fiets hét alternatief en op (middel)lange afstanden neemt het OV een belangrijke rol in samen met de auto.

Verbeterde OV-verbinding

De tweede maatregel betreft het verbeteren van de betrouwbaarheid van de busverbinding van en naar Edam-Volendam (bus of HOV). Dit maakt de bus een goed alternatief voor de auto op (middel)lange afstanden. Vooral richting Amsterdam waar de reistijd voor de bus concurreert met die van de auto en daarom een aantrekkelijk alternatief biedt.



Figuur 5.7: HOV-lijn 316 naar Volendam-Edam

Maatregel	Korte afstand	Middellange en lange afstand
Lager autobezit (lage parkeernorm, parkeren op afstand)	▲ Fiets	▲ OV ▼ Auto
Verbetering OV verbinding en betrouwbaarheid		▲ OV ▼ Auto
Hoge kwaliteit netwerk actieve mobiliteit nabij De Lange Weeren	▲ Lopen ▲ Fietsen ▼ Auto	
Openbare, hoogwaardige en zichtbare fietsenstalling	▲ Fietsen ▼ Auto	
Stimuleren e-fietsgebruik	▲ Fietsen ▼ Auto	▲ Fiets (e-fiets) ▼ Auto
Aanbieden deelmobiliteit en MaaS		▲ OV ▲ Deelmobiliteit (auto) ▼ Privéauto

Tabel 5.1: Voorgenomen maatregelen en hun effect

Mobiliteitsbehoefte in gemeente Edam-Volendam

Toekomstige mobiliteitsbehoefte

Actieve mobiliteit stimuleren

Lopen en fietsen zijn goed voor mens en milieu. Daarnaast nemen deze vervoerswijzen beduidend minder ruimte in dan auto's. De ligging van De Lange Weeren met een nieuwe fietsring door en rondom het gebied bieden kansen om gezonde mobiliteit te stimuleren. Deze kansen verzilveren we met een kwalitatief hoogstaand loop- en fietsnetwerk, inclusief goede ontsluiting (maatregel 3).

De vierde en vijfde maatregel zetten specifiek in op de fiets. Immers, vrijwel heel Edam-Volendam is binnen 10 minuten fietsen te bereiken. Naast het fietsnetwerk is het belangrijk dat de fietsenstallingen hoogwaardig, makkelijk te bereiken en zichtbaar zijn. Door het makkelijk en aantrekkelijk te maken om de fiets te pakken, neemt het fietsgebruik toe (maatregel 4), zeker als het minder moeite kost dan de auto.

De e-bike is een alternatief tot ongeveer 10 tot 15 km (afhankelijk van het reisdoel). Mogelijkheden om e-bikegebruik te stimuleren zijn hoogwaardige en veilige stalvoorzieningen (maatregel 4) en bewustwording creëren rondom de mogelijkheden en voordelen van de e-bike².

Deelmobiliteit en MaaS

De laatste maatregel is het aanbieden van deelmobiliteit en Mobility-as-a-Service (MaaS). Deelmobiliteit betekent dat reizigers voor een bepaalde tijd een vervoersmiddel gebruiken en voor dat gebruik betalen. MaaS is een breed aanbod van openbaar vervoers- en deelmobiliteitsdiensten op één platform en/of app die reizigers naar eigen inzicht inzetten en combineren.

Inzetten op deelmobiliteit moet gepaard gaan met maatregelen om autobezit te reduceren. Alleen deelauto's (of andere vormen van deelmobiliteit) neerzetten gaat niet 'vanzelf' leiden tot vervanger van eigen autobezit en – gebruik. Maatregel 1 is daarom voorwaardelijk voor deze maatregel.

Daarnaast is het nodig om toekomstige bewoners van De Lange Weeren al vroeg (bij voorkeur tijdens koop- of huurproces) te informeren en motiveren over deelauto's. Hierdoor weten bewoners waar ze aan toe zijn en kunnen zij al vroeg overwegen hun autobezit te verlagen. Het aanbieden van een langdurig kennismakingsaanbod werkt daarbij sterk drempelverlagend.



Figuur 5.8: Een deelauto met eigen parkeerplek



Ambitie mobiliteitsbehoefte De Lange Weeren

Eindbeeld

Om de ambitie voor de toekomstige mobiliteitsbehoefte te bepalen is het effect van de maatregelen op de modal split bepaald.

Geschatte verwachte effect van trends en ontwikkelingen op mobiliteitsbehoefte*

Op de korte afstand (tot 3,75 km) wordt het autogebruik tot een minimum beperkt (25%) en is de fiets de belangrijkste vervoerswijze. De Lange Weeren is goed gelegen in het fietsnetwerk van Edam-Volendam en de regio. Het grootste gedeelte van Edam-Volendam ligt dan ook binnen 10 tot 15 minuten fietsen. De potentie van wandelen is voor De Lange Weeren is redelijk (15%), doordat een aantal voorzieningen op loopafstand liggen. De nieuwe OV-halte binnen het plangebied De Lange Weeren ligt ook binnen wandelafstand (maximaal 600 meter).

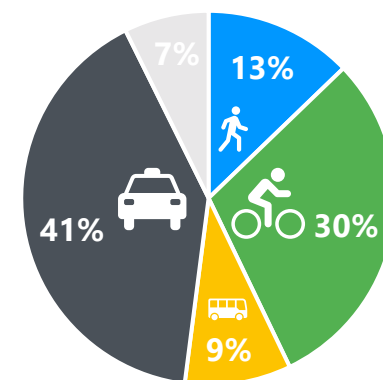
Verplaatsingen tussen 3,75 en 7,5 km zullen voornamelijk met de fiets en auto worden afgelegd. De e-bike is hierin een kans, aangezien dit vervoersmiddel comfort en een relatief korte reistijd biedt voor deze afstandsklasse. Openbaar vervoer in de vorm van de lokale buslijnen zijn een alternatief voor de auto en (e-)fiets, maar wordt relatief weinig gebruikt voor deze afstandsklasse.

Verplaatsingen tussen de 7,5 en 15 km vanuit De Lange Weeren zijn grotendeels gericht op de rest van de gemeente, Monnickendam en Purmerend. De e-bike is een belangrijke factor, maar het maximale bereik wordt hiermee wel bereikt. De regionale buslijnen vormen een connectie tussen Edam-Volendam en de genoemde plaatsen. Dit is interessant voor een gedeelte van de reizigers vanuit De Lange Weeren, ook omdat het busstation op loopafstand ligt. Desalniettemin wordt de auto voor de meeste verplaatsingen gebruikt vanwege comfort en gemak.

Tussen 15 en 40 km wordt de bus een interessante optie door de (HOV-)busverbinding met Amsterdam. De auto blijft voor de meeste bewoners het gekozen vervoersmiddel. Voor verplaatsingen langer dan 40 km wordt door slechts 11% de bus gebruikt. De meerderheid van de verplaatsingen wordt desalniettemin met de auto afgelegd, omdat veel bestemmingen niet nabij bushaltes liggen.

** Disclaimer: Dit is het verwachte effect van beleid, trends en ontwikkelingen op de modal split gebaseerd op cijfers uit literatuur (KiM) en expert judgement.*

In onderstaand diagram (figuur 5.9) is de modal split weergegeven die wordt verwacht wanneer de benoemde maatregelen worden uitgevoerd. Met het inzetten van de mobiliteitsmaatregelen wordt verwacht dat het autogebruik van 49% naar 41% kan worden teruggedrongen. Dat is een reductie van 16% op basis van het gedrag wat wordt verwacht zonder inzet van mobiliteitsmaatregelen.



■ Te voet ■ Fiets ■ OV ■ Auto ■ Overig

Figuur 5.9: Ambitie voor toekomstige mobiliteitsbehoefte (modal split) De Lange Weeren

Ambitie mobiliteitsbehoefte De Lange Weeren

Parkeerbehoefte

Werken met passende parkeernormen

Wij adviseren om een passend parkeeraanbod te realiseren, afgestemd op het mobiliteitsgedrag van de toekomstige doelgroepen, zoals eerder toegelicht in de vorige sheets met behulp van de modal split. Dit parkeeraanbod moet aansluiten op het te verwachte autobezit, om zo een overmaat aan parkeerplaatsen en de overlast door hoge parkeerdruk te voorkomen.

Goudappel geeft invulling aan dit maatwerk op basis van CBS-microdata. Hiermee is voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in de gemeente Edam-Volendam. Bij het autobezit kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- Eigendomssituatie;
- Woningtype;
- Leeftijd;
- Oppervlakte van de woning.

Door de te hanteren parkeernorm af te stemmen op het daadwerkelijke autobezit is er sprake van vraagvolgend parkeerbeleid. In de berekeningen voor de passende parkeernorm is er expliciet rekening gehouden met het hoge percentage bestelwagens in de gemeente. Dit wordt toegelicht in de bijlage.

Te hanteren normen

In tabel 5.2 staat de passende parkeernorm per woning op basis van deze methode. Dit is exclusief bezoekers parkeren.

In de bijlage bevinden staan de achtergrond documenten met informatie hoe de passende parkeernorm is opgebouwd en de analyse die daarvoor is uitgevoerd. Daarnaast wordt ook het benodigd parkeeraanbod op basis van CROW publicatie 318 beschreven om het verschil tussen beide methodes inzichtelijk te maken.

Functieprogramma opdrachtgever	Parkeernorm
Sociaal eengezinswoningen	1
Sociaal Meergezinswoningen	0,7
Koop Eengezinswoningen tot 80% betaalbaarheidsgrens	1,6
Koop Eengezinswoningen tot 100% betaalbaarheidsgrens	1,6
Koop Appartementen tot 80% betaalbaarheidsgrens	1,3
Koop Appartementen tot 100% betaalbaarheidsgrens	1,3
Huur Eengezinswoningen	1,3
Huur appartementen	1
Koop rij- en hoekwoning	1,6
Koop 2-onder-1 kap	1,7
Koop vrije kavel	1,9

Tabel 5.2: Passende parkeernorm op basis van autobezit

Benodigde Parkeeraanbod met dubbelgebruik

Zoals eerder beschreven is het benodigd parkeeraanbod afhankelijk van de mate waarin dubbelgebruik wordt toegepast. Om een bandbreedte te geven van het minimaal en maximaal te realiseren parkeerplaatsen, is het benodigd parkeeraanbod zonder dubbelgebruik en met maximaal dubbelgebruik berekend op het maatgevend moment (werkdag avond). De resultaten worden weergegeven in tabel 5.3. Het benodigd parkeeraanbod conform de parkeernormen gebaseerd op de CROW kengetallen ligt met dubbelgebruik dus 235 lager dan zonder dubbelgebruik. Hierbij zijn we ervan uit gegaan dat er alleen dubbelgebruik mogelijk is op openbare parkeerplekken bij verschillende type functies die binnen acceptabele loopafstand van elkaar zijn gelegen (op basis van CROW kengetallen uit publicatie 381).

Regulier	Zonder dubbelgebruik	Werkdag avond
Totaal openbaar	1.603	1.368
Totaal privé	472	472
Totaal parkeeraanbod	2.075	1.840

Tabel 5.3: Benodigd parkeeraanbod De Lange Weeren met passende parkeernorm Goudappel

Ambitie mobiliteitsbehoefte De Lange Weeren

Kansrijkheid deelmobiliteit

Op korte termijn effecten deelauto's beperkt

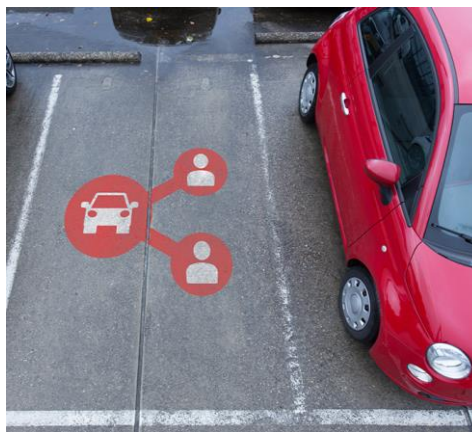
De inzet van deelauto's kan de parkeerbehoefte verlagen, voornamelijk als vervanging van de tweede auto. Dit biedt kansen om bij te dragen aan het verminderen van het autobezit in de ontwikkellocaties, wat samenhangt met de parkeerbehoefte. Uit onderzoek blijkt dat vanwege het meer efficiënte ruimtegebruik van deelauto's ten opzichte van privéauto's elke 1 deelauto de parkeerbehoefte van 5 privéauto's vervangt, tot een bepaald maximum.

Dit maximum is afhankelijk van verschillende randvoorwaarden:

- De nabijheid van voorzieningen;
- Het aanbod van alternatieven voor dagelijkse verplaatsingen;
- Een voldoende passende doelgroep;
- Geen overschot aan parkeerplaatsen;
- Parkeerregulering in omliggende gebieden binnen loopafstand.

Uit de bereikbaarheidsanalyse blijkt dat de projectlocatie voldoet aan de randvoorwaarden van een auto-onafhankelijke leefomgeving. Dagelijkse voorzieningen zijn binnen 1km loopafstand gelegen en er is een ruim aanbod aan educatie en sportvoorzieningen op loop- en fietsafstand. Daarnaast wordt er voor verschillende doelgroepen gebouwd in De Lange Weeren.

Door passende parkeernormen toe te passen wordt een overschot aan parkeerplekken voorkomen. De laatste randvoorwaarde, namelijk parkeerregulering in gebieden binnen loopafstand, is nog onzeker. Wel is het niet mogelijk om met de auto van De Lange Weeren naar de Blokhouw te rijden. Daarvoor moet men eerst de wijk uit en via de provinciale weg naar de aangrenzende wijk rijden. Dit is een barrière en kan verhinderen dat mensen dit doen wanneer ze op zoek zijn naar een parkeerplek. Bij het inzetten van deelmobiliteit om het autobezit in een buurt te verlagen, is het essentieel dat aan alle randvoorwaarden wordt voldaan. Deelauto's kunnen anders zorgen voor juist meer parkeerplekken.

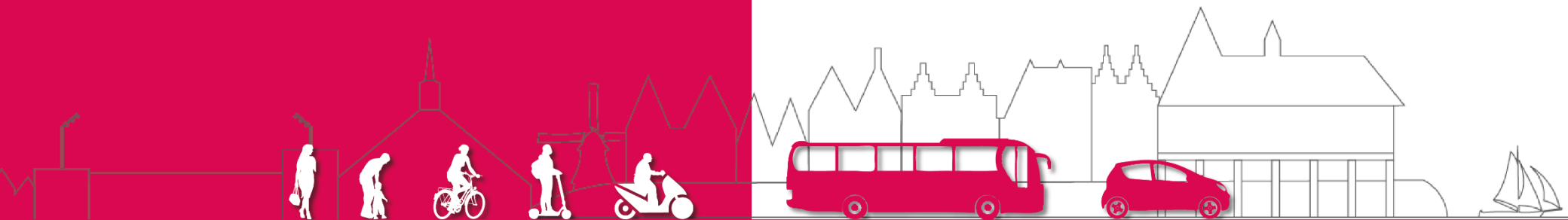


Figuur 5.10: Gereserveerde parkeerplek voor deelauto's

Deelauto's kansrijk op lange termijn

Een nieuwe gebiedsontwikkeling biedt de kans om inwoners te verleiden tot een nieuw mobiliteitspatroon en het aantal tweede of derde auto's te verminderen door alternatieven aan te bieden. Met behulp van stimulerende maatregelen zoals gereserveerde parkeerplekken voor deelauto's kan het gebruik aantrekkelijker worden gemaakt (figuur 5.10). In de gemeente Edam-Volendam is er momenteel nauwelijks aanbod van deelmobiliteit, maar beleid vanuit Omgevingsvisie en Mobiliteitsplan onderzoekt wel de mogelijkheden. Omdat inwoners nog niet gewend zijn aan dit concept, is het belangrijk dat nieuwe inwoners goed worden geïnformeerd over de beschikbare alternatieven, aangezien Lange Weeren als voorbeeld kan dienen voor de rest van de gemeente. De verwachting is dat deelauto's in de toekomst een grotere rol zullen spelen, mede door trends richting 'shared-economy' en elektrische deelauto's als batterijen.

6. Mobiliteits Programma van Eisen



Uitwerking MPvE

Van ambities naar eisen, wensen en randvoorwaarden

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de mobiliteitsambities voor De Lange Weeren. Deze beschrijving vormt een overzicht van de relevante ambities opgehaald uit de inventarisatie van de huidige mobiliteitskwaliteit, beleidsanalyse en werksessies met de stakeholders.

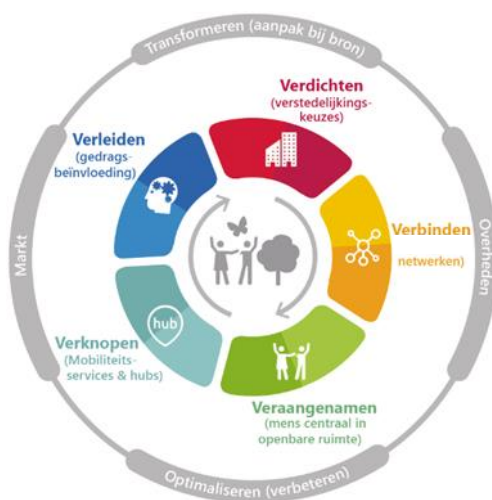
Op de volgende pagina's volgt per thema steeds een beschrijving van de ambities. Daarnaast staat een overzicht van de eisen, wensen en randvoorwaarden in tabelvorm als vertaling van de mobiliteitsambities.

De structuur van dit hoofdstuk is geordend aan de hand van de vijf thema's van het Smart Mobility wiel:

1. Verdichten (verstedelijgingskeuzes)
2. Verbinden (netwerken)
3. Veraangename (mens centraal in de openbare ruimte)
4. Verknopen (mobiliteitservices & hubs)
5. Verleiden (gedragsbeïnvloeding)

De ambities, eisen, wensen en randvoorwaarden zijn onderverdeeld bij het thema waar deze het best passen. Binnen de thema's wordt ook gebruik gemaakt van subthema's zoals weer gegeven in het 'smart mobility wiel'.

Met de beschrijving van de eisen en wensen geeft de gemeente een kader mee aan de ontwikkelende partijen om in een vervolgstadium van de planontwikkeling verder in te vullen en uit te werken. Voor het realiseren van de randvoorwaarden staat de gemeente aan de lat.



Definities

- **Ambitie:** beschrijving van de doelen binnen De Lange Weeren op hoofdlijnen
- **Eis:** toetsbare eis die wordt gesteld aan de ontwikkelende partijen om de ambitie te kunnen behalen (punt waar het plan aan moet voldoen)
- **Wens:** kan bijdragen aan het behalen van de ambitie (punt waar de ontwikkelende partijen bij voorkeur aan voldoen)
- **Randvoorwaarde:** moet door de gemeente worden ingevuld om de ambitie te behalen (vaak buiten het plangebied)

De invulling van de eisen en wensen is de verantwoordelijkheid van de gemeente en projectontwikkelaars samen (ontwikkelende partijen). De gemeente is verantwoordelijk voor de invulling van de randvoorwaarden.

Verdichten

Verstedelijingskeuzes



Ambities

- In De Lange Weeren is er ruimte voor mix van verschillende voorzieningen (woningen, supermarkt, zorg, onderwijs, sport). De mix aan functies maakt het gebied aantrekkelijk en (sociaal) veilig.
- Daarnaast zorgt de mix aan voorzieningen in het gebied ervoor dat inwoners geen lange afstanden hoeven af te leggen om hun dagelijkse bestemmingen te bereiken. Voetgangers en fietsers hebben hiermee prioriteit binnen De Lange Weeren.
- Het gebied bevat een gedifferentieerd aanbod dat iets toevoegt aan de huidige type woningen in de woningvoorraad. De ontwikkeling levert een belangrijke bijdrage aan de behoefte aan betaalbare woningen. Een goede mix aan type woningen biedt plaats voor mensen uit verschillende levensfasen, en biedt doorgroeimogelijkheden binnen de buurt.

Verdichten (VK = verstedelijingskeuzes)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
VK-1	Wonen	Eis	Sociale huurwoningen zijn gelegen in de nabijheid (<400 meter) van een HOV-halte.
VK-2		Wens	Er is een gezonde mix van type woningen met voldoende ruimte voor verschillende woonsamenstellingen om de buurten levensloopbestendig in te richten.
VK-3		Eis	De Lange Weeren bevat met gelijk verdeelde mix van sociale huurwoningen, betaalbaar tot de betaalbaarheidsgrens en woningen in de vrije sector.
VK-4	Voorzieningen	Eis	Voorzieningen liggen in het gezichtsveld van een (H)OV-halte
VK-5		Eis	Voorzieningen (sporten, school, winkels) liggen zoveel mogelijk centraal in het gebied zodat de korte afstanden per voet of fiets gemaakt kunnen worden voor een zo groot mogelijke doelgroep.
VK-6	Omgeving	Randvoorwaarde	Essentiële voorzieningen als zorg, onderwijs en supermarkten zijn voor elke bewoner in de wijk binnen 10 minuten met de fiets of te voet bereikbaar

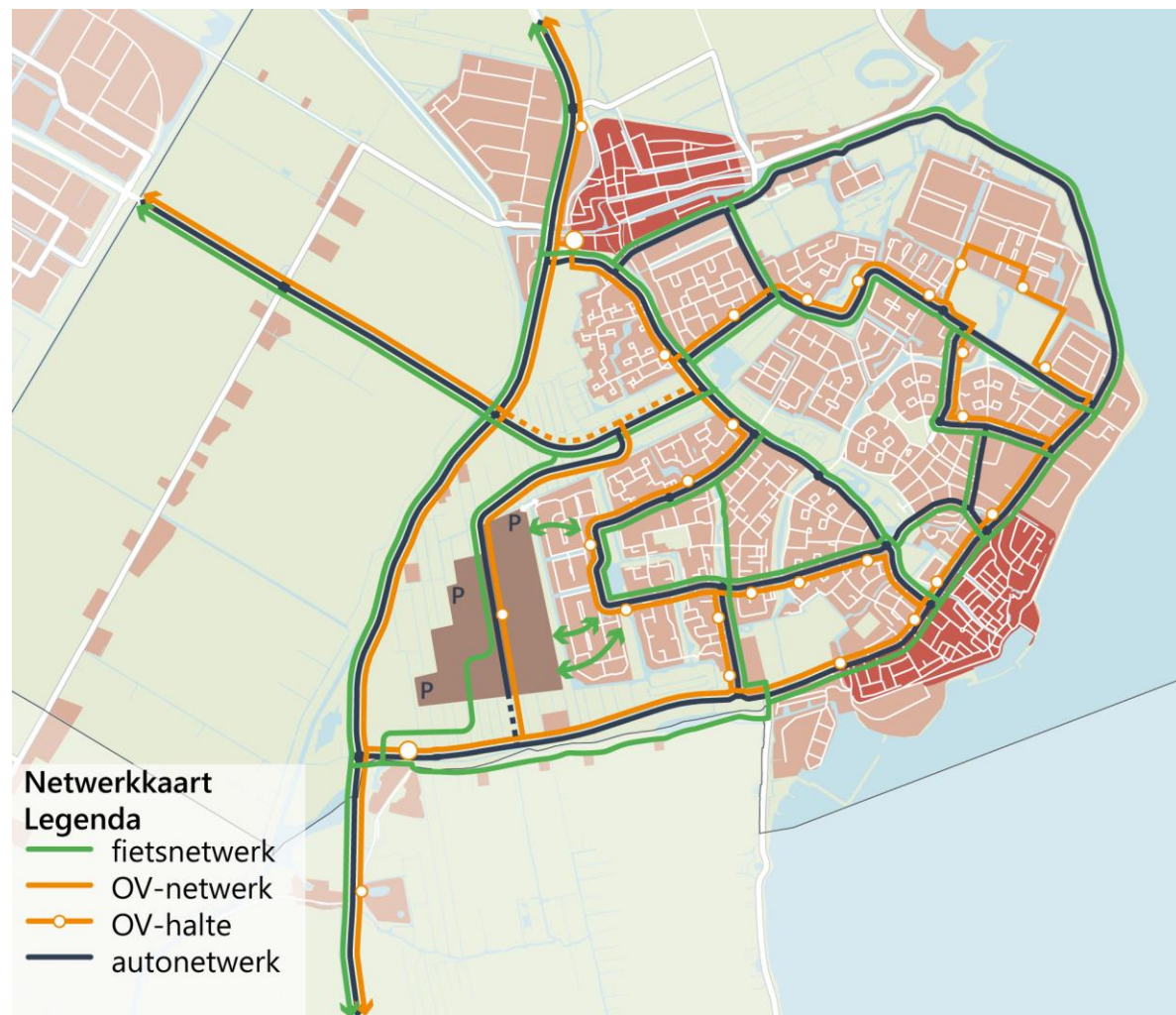


Verbinden

Netwerken

Ambities

- Bij het inrichten van de openbare ruimte en netwerken wordt eerst gekeken naar het belang van de voetganger en de fietser. Dit betekent de aanwezigheid van een fijnmazig, toegankelijk en (sociaal) veilig voetgangers- en fietsnetwerk met goede aansluitingen op de bestaande infrastructuur. Er zijn goede routes richting de belangrijke voorzieningen in de omgeving, zoals de HOV-knoop.
- De fietsroutes naar het centrum van Volendam zijn aanzienlijk korter dan autoroutes, waardoor duurzame mobiliteit wordt gestimuleerd.
- Het is van belang dat er door de wijk een OV-lijn loopt met een halte in de wijk zodat de loopafstand tot OV minimaal is en alle inwoners van het gebied snel toegang hebben tot het OV-netwerk ter bevordering van het gebruik.
- Met de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk wordt de rol van de HOV-halte aanzienlijk belangrijker. De HOV halte is makkelijk en goed te bereiken voor voetgangers en fietsers waardoor OV-gebruik wordt gestimuleerd.



Figuur 6.1: Netwerkkkaart Volendam inclusief ambities

Ambities

- Er is sociale cohesie tussen De Lange Weeren en de Blokrouw. Lange Weeren is geïntegreerd in het bredere netwerk van Volendam en wordt niet alleen beschouwd als een aparte wijk, maar als een integraal onderdeel van de gemeenschap.
- Vanwege de dienstregeling van de bus is het essentieel dat de bus zo min mogelijk vertraging ondervindt van het overige verkeer. De bus-route ligt hiermee in de voorrang.
- De wegen binnen De Lange Weeren worden ingericht als autoluwe woonstraten en erftoegangswegen met een lage snelheid van het autoverkeer. Kruispunten op de bestaande infrastructuur worden robuust en veilig vormgegeven met voldoende afwikkelingskwaliteit.

Verbinden (NW = netwerken)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
NW-1	Stappen	Eis	De Lange Weeren bevat een fijnmazig (50m) voetgangersnetwerk met directe looproutes.
NW-2		Eis	Het voetgangersnetwerk is toegankelijk voor iedereen, uitgangspunten zijn: een goede oriëntatie, brede en rolstoeltoegankelijke voetpaden, comfortabele verharding en duidelijke zichtlijnen.
NW-3		Eis	Het voetgangersnetwerk is (sociaal) veilig met zicht vanuit woningen/voorzieningen en goede verlichting.
NW-4		Eis	Er zijn hoogwaardige en vrijliggende wandelpaden naar HOV-knoop tbv bereikbaarheid HOV-knoop.
NW-5		Eis	Er zijn vier verbindingen voor voetgangers, waarvan drie ook voor fietsers, tussen de Blokrouw en De Lange Weeren.
NW-6		Wens	De Lange Weeren heeft een recreatief voetgangersnetwerk met routes van, naar en binnen groen/blauwstructuren.
NW-7	Trappen	Eis	Ten behoeve van de bereikbaarheid van de HOV-knoop is deze verbonden met De Lange Weeren door middel van hoogwaardig en vrijliggend fietspad*.
NW-8		Randvoorwaarde	Fietstunnel onder Zedde weg ter hoogte kruispunt Zedde weg- N247 vlakbij de HOV-halte Hotel Volendam
NW-9		Eis	Het fietsnetwerk takt direct aan op het bestaande fietsnetwerk (bij Zuiderzeeweg en Zedde weg) richting de regionale hoofd fietsroute langs de N247.
NW-10		Eis	Het fietsnetwerk takt direct aan op het bestaande fietsnetwerk (bij drie aantakkingen op de Blokrouw)
NW-11		Eis	Het fietsnetwerk takt ter hoogte van Hotel Volendam aan op de geplande hoogwaardige regionale fietsroute tussen Amsterdam-Noord en Edam-Volendam**
NW-12		Eis	Een hoogwaardig en fijnmazig fietsnetwerk verbindt de woningen met de voorzieningen die zijn gelegen in De Lange Weeren.
NW-13		Eis	Fietspaden zijn (sociaal) veilig met goede verlichting en in de bebouwde omgeving zicht vanuit woningen/voorzieningen.
NW-14		Wens	De Lange Weeren heeft een recreatief fietsnetwerk met routes van, naar en binnen groenstructuren

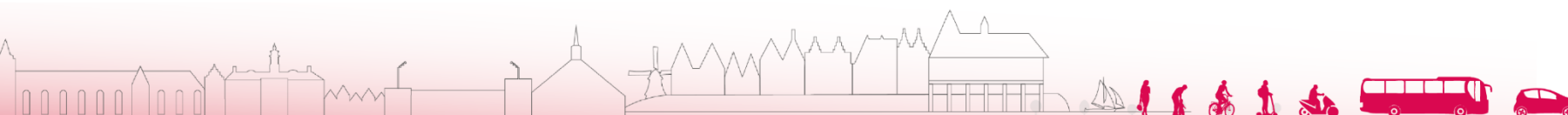
* Zie "Ontwerprijzer Fietsverkeer" – CROW voor kwaliteitseisen voor fietsverkeer

** Voor informatie over de regionale fietsroute: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Projecten_Verkeer_en_Vervoer/N235_N247_Bereikbaarheid_Waterland_Van_Monnikendam_tot_Edam_Volendam

Verbinden (NW = netwerken)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
NW-13	Openbaar vervoer	Randvoorwaarde	Er is een hoge mate van betrouwbaarheid van de OV diensten.
NW-14		Wens	Combineren van de HOV-haltes voor de lijnen 314 en 316 om overstap te faciliteren bij halte Katwoude, Hotel Volendam.
NW-15		Eis	Er komt een OV-lijn door De Lange Weeren*
NW-16		Eis	Er komt een OV-halte bij het voorzieningen cluster in De Lange Weeren
NW-17	Auto	Eis	De hoofdontsluiting in De Lange Weeren is een erftoegangsweg met een maximale snelheid van 30km/u met genoeg snelheidsremmende maatregelen.
NW-18		Eis	Straten in de buurten zijn ingericht als woonstraten (max. 15 km/u) of erftoegangswegen (max. 30 km/u).
NW-19		Eis	De Lange Weeren is voor autoverkeer alleen ontsloten aan de noordzijde op de Zuiderzeeweg.**
NW-20		Eis	De Lange Weeren bevat minimaal twee ontsluitingen voor nood- en hulpdiensten voor een optimale en snelle bereikbaarheid van het gebied.

*In de bijlage wordt toegelicht wat de mogelijkheden zijn voor een OV-lijn door De Lange Weeren

** In de bijlage wordt uitgebreider onderbouwd wat de voordelen zijn van één ontsluiting voor De Lange Weeren en waarom dit als eis is opgenomen in het MPvE



Veraangenamen

Mens centraal in de openbare ruimte

Ambities

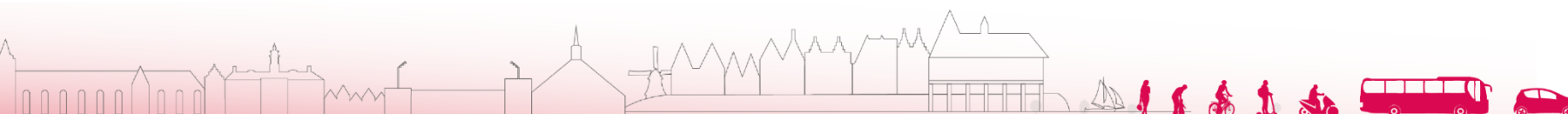
- De openbare ruimte in De Lange Weeren is aantrekkelijk om te verblijven (groen, rust, ruimte, uitstraling) met een goede balans tussen de verblijfs-, stallings- en verkeersruimte.
- De inrichting van het gebied geeft prioriteit aan actieve mobiliteit. Voetgangers en fietsers hebben prioriteit op straat. Straten zijn autoluw en auto's worden snel aan de randen afgevangen. Parkeren vindt met name uit het zicht plaats.

Veraangenamen (OR = openbare ruimte)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
OR-1	Openbare ruimte	Eis	De openbare ruimte en straten zijn groen ingericht met voldoende mogelijkheden voor klimaatadaptiviteit (o.a. hitte, droogte en regenval)
OR-2		Eis	De openbare ruimte en fiets-/wandellozevoorzieningen zijn sociaal veilig met goede verlichting en met zicht vanuit woningen/voorzieningen
OR-3		Wens	Groenstructuren zijn speels, gevarieerd en functioneel. 'kale' groenstroken worden geminimaliseerd.
OR-4		Wens	De openbare ruimte draagt bij aan ontmoeten, sociale veiligheid en intimiteit.
OR-5		Eis	De inrichting van de openbare ruimte sluit aan op logische loop- en fietsroutes naar de (H)OV-haltes
OR-6		Wens	Parkeren van auto voor woningen gebeurt uit het zicht (bijvoorbeeld ingepakt in groen) om de verblijfskwaliteit te verhogen
OR-7	Straten	Eis	Op woonstraten zijn auto, fiets en wandelen gemengd en is er de mogelijkheid om veilig op straat te spelen.
OR-8		Wens	Waar mogelijk is infrastructuur zacht (bijvoorbeeld grasbeton in woonstraten), waar nodig is deze hard (bijvoorbeeld geasfalteerde doorfietsroutes).
OR-9		Eis	Wegen zijn ingericht als woonstraten of erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 15 km/h of 30 km/h
OR-10		Wens	Recreatieve routes hebben een functie in de wateropvang bij extreme neerslag. Cruciale infrastructuur als doorfietsroutes en de gebiedsontsluitingswegen liggen verhoogd en blijven altijd bereikbaar.
OR-11		Wens	Op woonstraten zijn auto, fiets en wandelen gemengd en is er de mogelijkheid om veilig op straat te spelen
OR-12		Eis	Alle straten zijn toegankelijk ingericht voor nood- en hulpdiensten, met voldoende breedte voor rijcurves en voldoende opstelruimte

Ambities

- De HOV-halte krijgt een cruciale rol voor het gebied en moet een veilige en sociale omgeving worden om het gebruik ervan aan te moedigen. Het streven is naar een omgeving waar mensen zich comfortabel voelen en waar de sociale veiligheid gewaarborgd is.
- Er worden duurzame alternatieven aangeboden om het autobezit van de inwoners te beperken. Dit gebeurt onder andere door het realiseren van een mobiliteitshub waar verschillende vormen van deelmobiliteit worden aangeboden op flexibele wijze.
- Het gebruik van deelmobiliteit wordt gestimuleerd. Toekomstige bewoners worden in een vroeg stadium geïnformeerd en meegenomen.

Verknopen (MH = mobiliteitshubs)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
MH-1	(H)OV-halte	Eis	Gelijke spreiding van activiteiten over de dag (ochtend-middag-avond). Er is een mix van voorzieningen (bv kleinschalige horeca) volgens het OMA-principe, (Ochtend, Middag, Avond) die op elk moment van de dag bezoekers aantrekken wat middels reuring ten goede komt aan de sociale veiligheid.
MH-2		Eis	Veilige fietsstallingsvoorzieningen (bijvoorbeeld kluizen, camera's)
MH-3		Eis	De OV-haltes zijn sociaal veilig, goed verlicht, bieden bescherming tegen weersomstandigheden.
MH-4		Eis	De OV-halte zijn toegankelijk ingericht, zowel voor fysieke als visuele handicaps.
MH-5		Wens	Pakketten worden zoveel mogelijk bezorgd en afgehaald bij publiek-toegankelijke pakketwanden, bijvoorbeeld bij de HOV-halte of bij het voorzieningencluster.
MH-6		Wens	Onderzoeken van mogelijkheid naar het realiseren van een gedeelde halte van de buslijnen 314 en 316 als overstaplocatie.
MH-7		Wens	Combineren van HOV-knoop met Hotel Volendam voor meer levendigheid
MH-8	Deelmobiliteit	Wens	In De Lange Weeren worden verschillende vormen van deelmobiliteit (deelauto's en deelbakfietsen) aangeboden
MH-9		Wens	Het aanbod deelmobiliteit in De Lange Weeren is flexibel/aanpasbaar, inspeland op veranderende marktomstandigheden en mobiliteitsbehoeften
MH-10		Wens	Deelmobiliteit heeft een vaste standplaats (met laadvoorzieningen)
MH-11		Wens	Het aanbod deelmobiliteit is gericht op het reduceren van autobezit en autoritten, onder andere door het aanbieden van elektrische auto's en elektrische bakfietsen
MH-12		Eis	Toekomstige bewoners zijn in een vroegtijdig stadium geïnformeerd over de beschikbaarheid en mogelijkheden van deelmobiliteit binnen de wijk



Verleiden

Gedragsbeïnvloeding

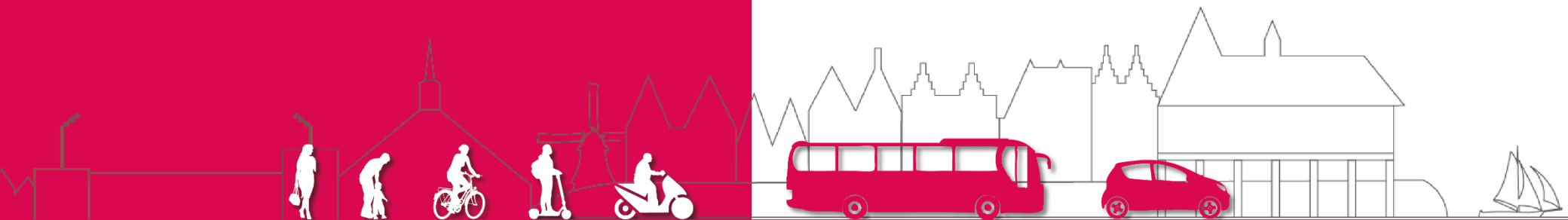
Ambities

- In De Lange Weeren wordt een passende parkeernorm gehanteerd om overlast te voorkomen en de leefbaarheid van de wijk te waarborgen. Dit zorgt ervoor dat het aantal parkeerplaatsen in verhouding staat tot de behoeften van de bewoners en bezoekers.
- Om de impact van parkeren tot een minimum te beperken, worden tweede auto's en bestelbusjes op afstand aan de rand van het gebied opgevangen. Dit helpt om de straten vrij te houden van overmatig geparkeerde voertuigen.
- Ruimtegebruik door parkeren wordt zoveel mogelijk beperkt. De parkeervoorzieningen van verschillende functies worden samengebracht om het dubbelgebruik te stimuleren.
- Het stallen van de fiets in De Lange Weeren is makkelijk. De fietsparkeervoorzieningen zijn goed bereikbaar, op korte afstand van voorzieningen en bieden veel comfort en veilige opties tot stallen.

Verleiden (GB = gedragsbeïnvloeding)			
Nr.	Subthema	Soort	Uitwerking
GB-1	Autoparkeren	Randvoorwaarde	Passende parkeernormen toepassen, rekening houdend met de busjes en het autobezit van de toekomstige bewoners.
GB-2		Eis	Het daadwerkelijk autobezit in de directe omgeving van De Lange Weeren is als uitgangspunt gebruikt en als maximum gehanteerd voor de parkeernormen
GB-3		Eis	De tweede auto & bestelbusjes worden geclusterd en op afstand opgevangen
GB-4		Wens	Openbare ruimte reserveren om bij een te hoge parkeerdruk adaptief extra parkeeraanbod te realiseren
GB-5		Eis	Routes voor langzaam verkeer korter maken dan de routes voor autoverkeer om de keuze voor langzaam verkeer aantrekkelijker te maken.
GB-6		Eis	Beveiligde geclusterde parkeeropvang voor de bestelbusjes aan de randen van het gebied
GB-7		Eis	Bij voorzieningencluster dubbelgebruik van parkeergelegenheid faciliteren om overmaat aan parkeren te voorkomen
GB-8		Eis	Voldoende openbare parkeerplekken zijn voorzien van een laadpunt voor elektrische voertuigen voor fiets en auto (op basis van parkeerbeleid/Bouwbesluit)
GB-9		Eis	Er is in de openbare ruimte binnen buurten voldoende ruimte om indien benodigd gehandicaptenparkeerplaatsen toe te voegen.
GB-10		Wens	Parkeervoorzieningen zijn binnen acceptabele loopafstand van functies/voorzieningen gerealiseerd (zoals opgenomen in CROW-richtlijnen)
GB-11	Fietsparkeren	Eis	Fietsenstallingen zijn op kortere afstand van de voorzieningen gerealiseerd in vergelijking met de autoparkeerplaatsen en zijn daarmee beter bereikbaar
GB-12		Eis	Fietsenstallingen bieden comfort met ligging op maaiveldniveau en de mogelijkheid om buitenmodelfietsen en e-bikes op een veilige manier te stallen
GB-13		Eis	Bij grondgebonden woningen is fietsparkeren gerealiseerd op eigen terrein
GB-14		Wens	Bij voorzieningen in het plangebied zijn voldoende veilige en toegankelijke stallingen voor de fiets aanwezig met een aanbod aan plekken conform de CROW kencijfers voor fietsparkeren.*

* Zie 'Bouwbrief Gemeentelijke fietsberging bij woongebouw Amsterdam voor inrichting gemeenschappelijke fietsenberging

Bijlagen



Bijlage 1: Mobiliteitsambities De Lange Weeren

Eén of twee ontsluitingen bij De Lange Weeren

Op deze pagina beschrijven we het verschil tussen één en twee ontsluitingen voor De Lange Weeren. Vanuit het MPvE adviseren we om De Lange Weeren te ontsluiten met één ontsluiting. We leggen echter ook uit wat het verschil is met twee ontsluitingen en waarom wij aanraden op één ontsluiting te realiseren.

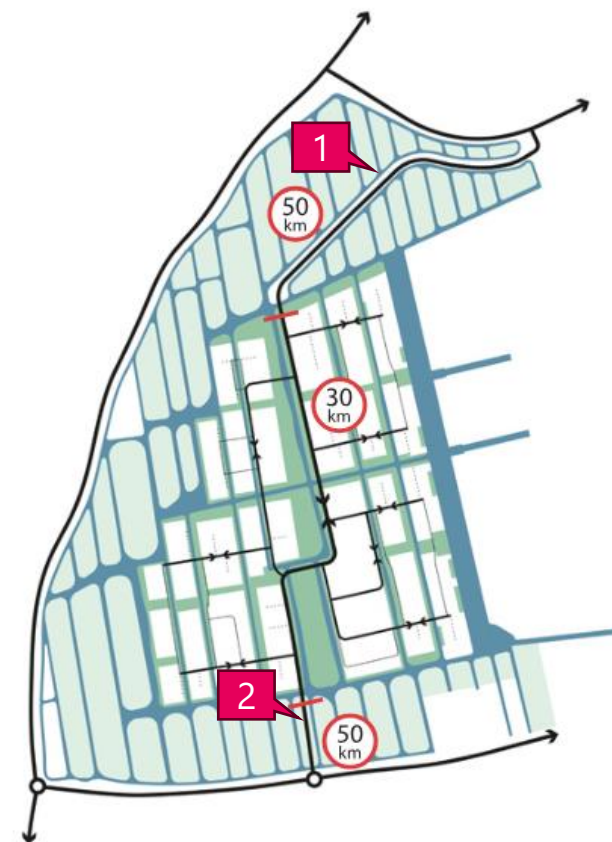
Eén ontsluiting De Lange Weeren

Met het oog op het inzetten op duurzame mobiliteit is het gunstiger om te kiezen voor één auto-ontsluiting voor De Lange Weeren, en deze te laten verlopen via de Zuiderzeeweg aan de noordzijde van het gebied. De reden hiervoor is tweeledig. Allereerst bevindt de HOV-halte zich aan de zuidkant van het gebied, in de richting van Amsterdam. Als men met de auto naar Amsterdam wil reizen, vereist dit een omweg via de noordkant van het gebied, wat extra reistijd met zich meebrengt en het openbaar vervoer als aantrekkelijker alternatief naar voren schuift. Bovendien is de fietsreistijd naar het centrum van Volendam korter ten opzichte van de auto wanneer er slechts één ontsluiting is, waardoor ook het gebruik van fietsen wordt gestimuleerd. Wel wordt de zuidkant van het gebied ontsloten voor openbaar vervoer en voor nood- en hulpdiensten. Dit laatste is een vereiste vanuit de veiligheidsregio.

Uit de resultaten van het verkeersmodel blijkt dat bij één ontsluiting een lichte toename van het verkeer op de N247 tussen Edam en de Zeddeweg wordt waargenomen. Deze toename kan deels worden verminderd door de eisen, wensen en randvoorwaarden uit dit MPvE correct toe te passen in de planuitwerking.

Twee ontsluitingen De Lange Weeren

Een keuze voor twee ontsluitingen betekent dat het autoverkeer zich vanuit De Lange Weeren verdeelt over de Zuiderzeeweg (aan de noordzijde) en op de Zeddeweg (aan de zuidzijde). Het autoverkeer heeft hiermee twee opties om de wijk te bereiken, waarmee het aantrekkelijker wordt om de auto te gebruiken. Hierdoor zal ten opzichte van één ontsluiting het verkeer van en naar De Lange Weeren zich meer op het netwerk aan de zuidkant van het plangebied afwikkelen. Uit de modelberekeningen blijkt dan ook dat er hiermee een toename van verkeer is op de Julianaweg. Dit hoeft niet voor grote afwikkelingsproblemen te zorgen maar het wordt er wel drukker wat een negatief effect op de leefbaarheid kan hebben.



Figuur B.1: Plangebied De Lange Weeren inclusief beide ontsluitingen

Bijlage 1: Mobiliteitsambities De Lange Weeren

OV-lijn door het gebied

Op deze pagina beschrijven we een eerste beeld van de mogelijkheden voor de OV-lijn door De Lange Weeren.

Zoals eerder beschreven, zijn er diverse lokale en regionale buslijnen actief in de gemeente Edam-Volendam, die verbindingen bieden met omliggende gebieden en steden. Het is een vereiste dat er binnen De Lange Weeren ook een buslijn en halte komt, zodat de wijk goed ontsloten en verbonden is met de rest van de gemeente via het openbaar vervoer en het gebruik van OV wordt gestimuleerd. Deze buslijn dient langs het centrum van de wijk rijden en verschillende voorzieningen aan de route verbinden om ook voor bezoekers van voorzieningen openbaar vervoer aantrekkelijk te maken.

EBS heeft aangegeven dat een HOV-lijn niet rendabel genoeg is om door het gebied te leggen, maar dat er mogelijkheden zijn om een bestaande OV-lijn om te leggen. Een optie lijkt het omleggen van lijn 110, die dan afwisselend tussen de Blokgouw en De Lange Weeren kan rijden. In samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en EBS moet in het vervolgtraject in overleg worden getreden om de juiste inpassing van deze buslijn te realiseren.



Figuur B.2: Opties OV door De Lange Weeren Bron: B+B



Bijlage: Benodigd parkeeraanbod

Leeswijzer

Deze bijlage dient als onderbouwing voor de parkeercijfers in het hoofdrapport. De bijlage is opgedeeld uit drie onderdelen:

- 1. Benodigd parkeeraanbod conform CROW-kencijfers;
- 2. Benodigd parkeeraanbod bij het toepassen van maatwerk (passende parkeernorm);
- 3. Onderzoek naar de kansrijkheid van deelauto's.

De parkeerbalans geeft het aantal benodigde parkeerplekken met volledig en zonder dubbelgebruik weer. Dit vormt de bandbreedte van de potentie van dubbelgebruik. De parkeervraag van de passende parkeernorm verschilt enkel van het CROW bij bewoners van woningen op openbare parkeerplekken (De parkeerplekken op privé terrein worden naar boven afgerond). Tabel B.1 geeft de openbare parkeervraag met en zonder dubbelgebruik en met beiden methodes weer. Op eigen terrein bij woningen zijn er per woning twee parkeerplekken en in totaal 472 plekken nodig. De benodigde plekken voor halen en brengen zijn ook niet in de tabel opgenomen.

	Zonder dubbelgebruik	Met dubbelgebruik
CROW-kencijfers	1783	1530
Maatwerk: passende parkeernorm	1603	1368

Tabel B.1: Aantal benodigde openbare parkeerplekken in de Lange Weeren



Benodigd parkeeraanbod conform CROW kencijfers

Het functieprogramma

Tabel B.2 geeft de het functieprogramma, de bijbehorende CROW-typering en de parkeernorm uit CROW-publicatie 381 weer.

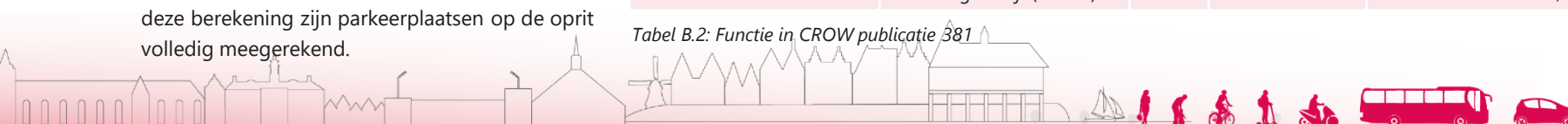
Niet elke functie is opgenomen in de CROW publicatie. De functies zijn toegewezen op basis van de meest overeenkomstige functie. De multifunctionele accommodatie zal een onderwijsfunctie hebben met een parkeervraag vergelijkbaar aan een kinderdagverblijf. De ontmoetingsruimte zal plaats bieden aan flexwerkplekken. Hier is gekozen voor de CROW-functie 'kantoor met baliefunctie', die de hoogste parkeernorm heeft en eerder tot een overschatting dan onderschatting leidt.

De gemeente Edam-Volendam hanteert het gemiddelde van de parkeerkencijfers voor matig stedelijk gebied als norm. Voor De Lange Weeren geldt de rest van de bebouwde kom.

*Voor 'Koop, huis, 2-onder-1 kap' en 'Koop, huis, vrijstaand' wordt het bewonersparkeren privé op de oprit gerealiseerd. De normen van 1,8 en 1,9 zijn afgerond naar 2. Opritten worden vaak niet volledig benut voor parkeren, dus soms wordt 1 parkeerplaats op de oprit als halve plek gerekend, wat elders extra plekken vereist. In deze berekening zijn parkeerplaatsen op de oprit volledig meegerekend.

Woonfuncties	CROW-functie	Aantal	Eenheid	Parkeernorm		
				Bewoners	Bezoekers	Eenheid
Sociale huur, meergezinswoningen	Huur, appartement, midden/goedkoop	232	woningen	1,1	0,3	per woning
Sociale huur, eengezinswoningen	Huur, huis, sociale huur	155	woningen	1,3	0,3	per woning
Huur, appartementen	Huur, appartement, midden/goedkoop	25	woningen	1,1	0,3	per woning
Huur, eengezinswoningen	Huur, huis, vrije sector	75	woningen	1,6	0,3	per woning
Koop, appartementen	Koop, appartement, midden	80	woningen	1,5	0,3	per woning
Koop, eengezinswoningen	Koop, huis, tussen/hoek	357	woningen	1,6	0,3	per woning
Koop, 1-onder-1 kap	Koop, 2-onder-1 kap	118	woningen	1,8 (2)*	0,3	per woning
Koop, vrije kavel	Koop, huis, vrijstaand	118	woningen	1,9 (2)*	0,3	per woning
Voorzieningen	CROW-functie	Aantal	Eenheid	Parkeernorm		Eenheid
Supermarkt	Buurtsupermarkt	1300	m2 bvo		3,5	per 100m2 bvo
Sporthal	Sporthal	2350	m2 bvo		2,85	per 100m2 bvo
Kinderdagverblijf	Kinderdagverblijf (crèche)	120	m2 bvo		1,4	per 100m2 bvo
Peuteronderwijs	Kinderdagverblijf (crèche)	55	m2 bvo		1,4	per 100m2 bvo
BSO	Basisonderwijs	3	leslokalen		0,75	per leslokaal
Basisschool	Basisonderwijs	12	leslokalen		0,75	per leslokaal
Huisartsenpost	Huisartsenpraktijk (-centrum)	3	behandelkamers		2,95	per behandelkamer
Ontmoetingsruimte	Kantoor met baliefunctie	60	m2 bvo		2,85	per 100m2 bvo
Multifunctionele accommodatie	Kinderdagverblijf (crèche)	200	m2 bvo		1,4	per 100m2 bvo

Tabel B.2: Functie in CROW publicatie 381



Dubbelgebruik van parkeerplekken

Aanwezigheidspercentages en loopafstanden

Niet elke functie genereert op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan is dat de parkeervraag van woningen het grootst is op een werkdag nacht, terwijl de bedrijvigheid dan juist geen enkele parkeervraag heeft. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplekken door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Tabel B.3 geeft de gebruikte aanwezigheidspercentages uit CROW 381 weer.

Om gebruik te kunnen maken van dubbelgebruik moeten functies op acceptabele loopafstand van elkaar worden gerealiseerd. De volgende loopafstanden zijn acceptabel:

- Wonen: 100 meter (bezoekers 100-250 meter);
- Winkelen 200-600 meter;
- Werken 200-800 meter;
- Ontspanning 100-600 meter;
- Zorg 100 meter;
- Onderwijs 100 meter.

Binnen De Lange Weeren zijn er meerdere functies waarbij het gebruik van de parkeerplekken goed bij elkaar past. Door deze functies binnen acceptabele loopafstand te plaatsen, passen we dubbelgebruik toe. Het benodigde parkeeraanbod zal liggen tussen het benodigde parkeeraanbod met maximaal dubbelgebruik en zonder dubbelgebruik. Als de restructuurte op piekmomenten van de functies maximaal wordt benut, wordt dubbelgebruik optimaal benut.

Uit een analyse van het huidige functieprogramma komen de volgende optimale combinaties naar voren:

- De sporthal, basisschool, kinderopvang, BSO, peuteronderwijs en huisartsenpost dienen binnen 100 meter loopafstand van elkaar te worden gerealiseerd;
- De supermarkt, basisschool, kinderopvang, BSO en peuteronderwijs dienen ook binnen 100 meter van elkaar te worden gerealiseerd;
- Voldoende woningen moeten binnen 100 meter van de multifunctionele accommodatie, huisartsenpost, basisschool, kinderopvang, BSO, peuteronderwijs en supermarkt worden gerealiseerd.

Regulier	Zonder dubbelgebruik	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	100%	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	100%	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Sportfuncties binnen	100%	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Supermarkt	100%	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Dagonderwijs	100%	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Sociaal medisch:	100%	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	100%	5%	0%	5%	100%	0%	100%

Tabel B.3: Aanwezigheidspercentages in CROW publicatie 381

Benodigd parkeeraanbod conform CROW kencijfers

Parkeerberekening halen en brengen

Voor basisscholen en kinderopvangcentra geldt dat de bezoekersnormen exclusief parkeerplaatsen voor halen en brengen zijn (ook wel kiss&ride genoemd).

Het berekenen van het aantal benodigde halen en brengen plekken vergt maatwerk. Op basis van de aangeleverde informatie door de gemeente Edam-Volendam is berekend hoeveel halen en brengen plekken benodigd zijn voor de basisschool en de kinderopvangcentra. Hiervoor zijn kengetallen toegepast uit de CROW-publicatie 182.

Bij het berekenen van het benodigd parkeeraanbod voor kiss&ride wordt rekening gehouden met:

- Het aantal leerlingen;
- Het percentage kinderen wat met de auto gebracht wordt uitgesplitst naar onderbouw en bovenbouw;
- De parkeerduur uitgesplitst naar onderbouw en bovenbouw;
- Het gemiddeld aantal kinderen per auto.

De resultaten voor alle functies uit het functieprogramma waarvoor halen en brengen nodig zijn staan weergegeven in tabel B.4. Dit is het maximaal aantal benodigde aantal parkeerplekken per functie. De momenten waarop het halen en brengen van kinderen verschilt per functie, hierdoor is er dubbelgebruik van de halen en brengen plekken mogelijk indien de functies in elkaars nabijheid worden gerealiseerd.

Functie voor kiss&ride	Aantal benodigde plekken
Kinderdagverblijf	4,7
Peuteronderwijs	2,7
BSO	1,4
Basisschool	26,0
MFA	4,9

Tabel B.4: Benodigd parkeeraanbod kiss&ride



Benodigd parkeeraanbod conform CROW kencijfers

Bandbreedte parkeervraag

Tabel B.5 geeft de parkeervraag per functie per moment weer. Het aantal benodigde parkeerplekken hangt af van de mate waarin dubbelgebruik wordt toegepast. Om een bandbreedte te geven van het minimaal en maximaal te realiseren parkeerplaatsen, is het benodigd parkeeraanbod zonder dubbelgebruik én met maximaal dubbelgebruik berekend. In de Lange Weeren zijn minimaal 1.530 openbare parkeerplekken met volledig dubbelgebruik op basis van het piekmoment op een werkdag avond en maximaal 1.783. Dit is exclusief het aantal benodigde parkeerplekken voor halen en brengen.

Functies	Zonder dubbelgebruik	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Meergezinswoningen	255	128	128	230	255	204	153	204	179
Eengezinswoningen	202	101	101	181	202	161	121	161	141
Appartementen	28	14	14	25	28	22	17	22	19
Eengezinswoningen	120	60	60	108	120	96	72	96	84
Appartementen	120	60	60	108	120	96	72	96	84
Eengezinswoningen	571	286	286	514	571	457	343	457	400
Totaal bewoners openbaar	1295	648	648	1166	1295	1036	777	1036	907
Bezoekers woningen	348	35	70	278	0	244	209	348	244
Totaal woningen openbaar	1643	683	717	1444	1295	1280	986	1384	1150
2-onder-1 kap	236	236	236	236	236	236	236	236	236
Vrije kavel	236	236	236	236	236	236	236	236	236
Totaal bewoners prive	472	472	472	472	472	472	472	472	472
Supermarkt	46	14	27	18	0	36	46	18	0
Sportthal	67	33	33	67	0	67	67	67	50
Kinderdagverblijf	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Peuteronderwijs	1	1	1	0	0	0	0	0	0
BSO	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Basisschool	9	9	9	0	0	0	0	0	0
Huisartsenpost	9	9	7	1	0	1	1	1	1
Ontmoetingsruimte	2	2	2	0	0	0	2	0	2
Multifunctionele accommodatie	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Totaal voorzieningen	140	74	86	86	0	104	115	86	53
Totale parkeervraag openbaar	1783	757	803	1530	1295	1384	1101	1470	1203

Tabel B.5: Benodigd parkeeraanbod De Lange Weeren conform CROW 318



Maatwerk voor bewonersparkeren

Maatwerk op o.b.v. CBS-microdata

De CROW-kencijfers bieden een bandbreedte voor de parkeernorm en doet dit met landelijk kencijfers. Het CROW beschrijft dat het maatwerk vereist om tot een passende parkeernorm te komen. In de praktijk blijkt dat gemeenten en projectontwikkelaars dit maatwerk vaak achterwege laten. Goudappel geeft invulling aan dit maatwerk op basis van CBS-microdata. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het autobezit is. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in de gemeente Edam-Volendam. Bij het autobezit kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- Eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- Woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- Leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- Oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo, > 125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). Bij het hanteren van het daadwerkelijke autobezit als parkeernorm, is sprake er van volledig vraagvolgend beleid. Het is nog mogelijk om vanuit bepaalde beleidsdoelstellingen hogere of lagere parkeernormen toe te passen.

Leaseauto's, grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit eerdere onderzoeken van Goudappel blijkt dat het aandeel grijze en buitenlandse kentekens (seizoenarbeiders vallen hier ook onder) gemiddeld circa 8% is. Echter, in de gemeente Edam-Volendam ligt het aandeel grijze kentekens hoger. Daarom wordt op basis van CBS data en referentieprojecten met een percentage grijze kentekens van 16% gerekend. Dit percentage dient daarom opgeteld te worden bij het werkelijke autobezit van bewoners. Dit is ook meegenomen in de passende parkeernorm.

Trend in autobezit

In de microdata wordt vanzelfsprekend geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt immers iets over het huidige autobezit, maar zegt niks over het toekomstige autobezit. De huidige trend in autobezit door de jaren is daarom verdisconteerd met de microdata per woningtype.

Buurtindeling

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is inbegrepen in de data.



Analyse naar autobezit

Passende parkeernormen

Tabel B.6 geeft de passende parkeernorm op basis van maatwerk per woontype weer. Zonder dubbelgebruik zijn er bij het toepassen van de passende parkeernorm 1.603 openbare parkeerplekken nodig, dit zijn 180 parkeerplekken minder dan bij het toepassen van de CROW-normen. Tabel B.7 geeft de parkeervraag per moment weer. Op het piekmoment zijn er 1.368 parkeerplekken nodig, 162 minder dan bij het toepassen van de reguliere normen. Dit is exclusief het aantal benodigde parkeerplekken voor halen en brengen.

Woonfuncties	Aantal	Passende parkeernorm	CROW-parkeernorm
Sociale huur, meergezinswoningen	232	0,7	1,1
Sociale huur, eengezinswoningen	155	1,0	1,3
Huur, appartementen	25	1,0	1,1
Huur, eengezinswoningen	75	1,3	1,6
Koop, appartementen	80	1,3	1,5
Koop, eengezinswoningen	357	1,6	1,6
Koop, 1-onder-1 kap	118	1,7	1,8
Koop, vrije kavel	118	1,9	1,9

Tabel B.6: Passende parkeernormen per type woning (exclusief bezoekers)

Functies	Zonder dubbelgebruik	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Meergezinswoningen	162	81	81	146	162	130	97	130	114
Eensgezinswoningen	155	78	78	140	155	124	93	124	109
Appartementen	25	13	13	23	25	20	15	20	18
Eengezinswoningen	98	49	49	88	98	78	59	78	68
Appartementen	104	52	52	94	104	83	62	83	73
Eengezinswoningen	571	286	286	514	571	457	343	457	400
Totaal bewoners openbaar	1115	558	558	1004	1115	892	669	892	781
Bezoekers woningen	348	35	70	278	0	244	209	348	244
Totaal woningen openbaar	1463	592	627	1282	1115	1136	878	1240	1024
2-onder-1 kap	236	236	236	236	236	236	236	236	236
Vrije kavel	236	236	236	236	236	236	236	236	236
Totaal bewoners prive	472	472	472	472	472	472	472	472	472
Supermarkt	46	14	27	18	0	36	46	18	0
Sporthal	67	33	33	67	0	67	67	67	50
Kinderdagverblijf	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Peuteronderwijs	1	1	1	0	0	0	0	0	0
BSO	2	2	2	0	0	0	0	0	0
Basisschool	9	9	9	0	0	0	0	0	0
Huisartsenpost	9	9	7	1	0	1	1	1	1
Ontmoetingsruimte	2	2	2	0	0	0	2	0	2
Multifunctionele accommodatie	3	3	3	0	0	0	0	0	0
Totaal voorzieningen	140	74	86	86	0	104	115	86	53
Totale parkeervraag openbaar	1603	667	713	1368	1115	1240	993	1326	1077

Tabel B.7: Benodigd parkeeraanbod De Lange Weeren conform de passende parkeernormen



Onderzoek kansrijkheid deelauto's

Randvoorwaarden voor een reductie van het autobezit

Auto-onafhankelijkheid

De inzet van deelauto's kan bijdragen aan een lager autobezit. De inzet van deelauto's leidt niet vanzelfsprekend tot een reductie van het autobezit. Deelauto's worden nauwelijks gebruikt voor dagelijkse verplaatsingen en zijn niet geschikt voor woon-werk verkeer. Er dient spraken te zijn van een auto-onafhankelijke leefomgeving waarin de deelauto een aanvulling op het mobiliteitsaanbod is, maar op zich zelf geen alternatief voor de auto.

In een auto-onafhankelijke leefomgeving liggen dagelijkse voorzieningen binnen een loopafstand van 1km. Dagelijkse verplaatsingen naar werk en school dienen binnen acceptabele tijd te bereiken zijn. Voor de fiets geldt een maximale afstand reistijd van 30 minuten. Voor het openbaar vervoer geldt dat de meeste banen binnen 45 minuten bereikbaar moeten zijn met een max van 80 minuten.

Het OV dient een sterke concurrentiepositie te hebben t.o.v. de auto, waarbij het OV maximaal 50% langzamer is dan de auto.

Auto-onafhankelijkheid van De Lange Weeren

Uit de bereikbaarheidsanalyse blijkt dat de projectlocatie voldoet aan de randvoorwaarden van een auto-onafhankelijke leefomgeving. Dagelijkse voorzieningen zijn binnen 1km loopafstand gelegen. Er is een ruim aanbod aan educatievoorzieningen binnen acceptabele loop- en fietsafstand. Hoge scholen en universiteiten zijn binnen acceptabele tijd te bereiken met het OV. Het merendeel van de huidige bewoners in de gemeente Edam-Volendam reist naar Amsterdam.



Onderzoek kansrijkheid deelauto's

Randvoorwaarden voor een reductie van het autobezit

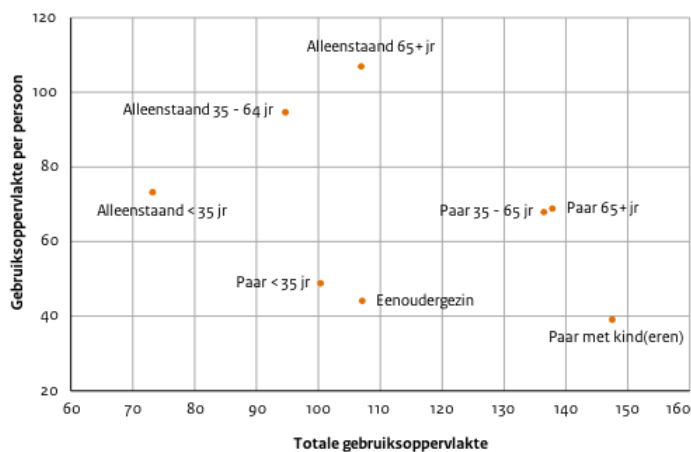
Passende doelgroep

De deelauto wordt niet door elke doelgroep in dezelfde mate gebruikt. Autobezit is voor single huishoudens financieel minder voordeling dan het OV. Voor stelen is het OV juist duurder. Het hebben van kinderen vergroot de noodzaak/toegevoegde waarde van autobezit. Het inzetten van deelauto's heeft naar verwachting dus het meest effect op single huishoudens, gevold door stellen zonder kinderen. Ongeveer 70% van de sociale huurwoningen wordt bewoond door single huishoudens. Voor de sociale huur geldt echter dat inkomens gemiddeld lager liggen, waardoor deelautogebruik te duur is.

Onder jongeren ligt de bereidheid tot het gebruik hoger omdat jongeren bekender zijn met concept. Er is echter geen attitude verandering t.a.v. autobezit onder jongeren. Verwacht mag worden dat het autobezit onder jongeren toeneemt naarmate ze ouder worden.

Het is niet mogelijk exact te bepalen welke doelgroepen binnen het plangebied komen te wonen. Wel is bekend dat er verband is tussen de huishoudenskenmerken en het woonoppervlak, zoals wordt weergegeven in figuur 7.1.

In De Lange Weeren worden ongeveer 100 middelgrote huur appartementen gebouwd. Singles en stellen geven vaak de voorkeur aan dit type woning. Op basis hiervan wordt een passende doelgroep voor deelauto's van grofweg 100 personen verwacht.



Figuur B.3. Bron: WoonOnderzoek2021

Parkeerregulering en flankerend beleid

Niet enkel dient het gebruik van deelmobiliteit gestimuleerd te worden, ook maatregelen om het aanschaffen van de (privé)auto minder aantrekkelijk te maken dienen ingezet te worden. Het duurder en schaarser maken van parkeervoorzieningen voor privéauto's door het hanteren van een lagere parkeernorm dan op basis van het autobezit verwacht mag worden, aanwezigheid van parkeerregulering en parkeren op afstand kunnen de potentie en het succes van de inzet van deelmobiliteit versterken.

Parkeerdruk opvoeren door een lager parkeeraanbod werkt alleen als in de wijk en in omliggende gebieden parkeerregulering van kracht is. Anders is de kans groot dat er fout wordt geparkeerd, op plekken in de openbare ruimte. Echter is het niet mogelijk om met de auto van De Lange Weeren naar de Blokgrout te rijden. Daarvoor moet men eerst de wijk uit en via de provinciale weg naar de aangrenzende wijk rijden. Dit is een barrière en kan verhinderen dat mensen dit doen wanneer ze op zoek zijn naar een parkeerplek. De gemeente Edam-Volendam hanteert een vraagvolgend parkeerbeleid. Er is binnen de 'rest bebouwd kom' geen sprake van parkeerregulering. Zowel binnen als in omliggende buurten kan men dus vrij parkeren. Drukken op het parkeeraanbod zal dus enkel leiden tot parkeerproblemen elders.

Onderzoek kansrijkheid deelauto's

Checklist kansrijkheid deelauto

Conclusie kansrijkheid deelauto's

Naar verwachting zal de inzet van deelauto's niet leiden tot een reductie van het autobezit omdat er geen sprake is van parkeerregulering binnen De Lange Weeren, het omliggende gebied de Blokgouw en de rest van de gemeente Edam-Volendam. Het overschot aan parkeerplaatsen is afhankelijk van de parkeernorm die zal worden gehanteerd in het gebied. Wel zijn er kansen voor het opvangen van toekomstige mobiliteitsbehoeften van nieuwe inwoners van het gebied.

Effect van deelauto's

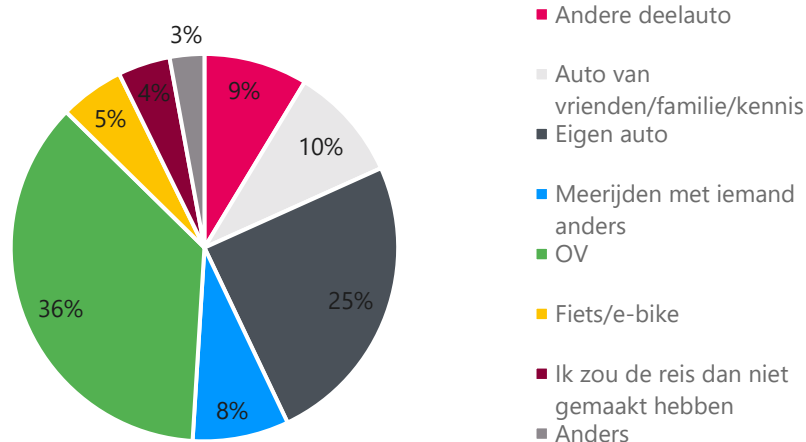
De inzet van deelauto's leidt alleen tot een afname van de parkeervraag als aan alle voorwaarden uit de eerdere checklist is voldaan. Als dit niet het geval is, leidt het gebruik van deelauto's tot een toename van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Het autobezit neemt dan niet af, maar er zijn wel extra parkeerplaatsen nodig voor de deelauto's. Bij een gematigd gebruik van deelauto's hebben aanbieders geen positieve businesscase.

Hoewel deelauto's, wanneer aan de genoemde eisen wordt voldaan, een verminderend effect hebben op het autobezit, concurreren ze ook met andere vervoerswijzen zoals het openbaar vervoer of de fiets, wat niet altijd wenselijk is.

- Nabijheid voorzieningen 
- Aanbod alternatieven voor dagelijkse verplaatsingen *
- Voldoende passende doelgroep 
- Geen overschot aan parkeerplaatsen 
- Parkeerregulering binnen loopafstand 

*Indien veilig fiets en wandelnetwerk wordt gerealiseerd

Substitutie van de deelauto



Figuur B.4 Welke transport middel wordt vervangen door de deelauto?
Bron: Afstudeeronderzoek bij Goudappel, 2023

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

