

Werkgroep Verkeer

Verkeersvisie Monnickendam

Deze verkeersvisie, of beter, deze uitgangspunten, zijn tot stand gekomen in de werkgroep Verkeer van de gemeente Waterland. Deze werkgroep heeft draagvlak en een breed mandaat van de raad.

Doel van de werkgroep Verkeer is om te komen tot uitvoerbare adviezen op verkeersgebied voor het college van B&W. Het college kan dan aan de slag met de uitvoering van de adviezen.

Voor wat betreft Monnickendam is de werkgroep aangevuld met belanghebbenden, te weten afvaardigingen van de Vereniging Oud-Monnickendam, de Ondernemersvereniging Waterland, Stadsraad Monnickendam en Bewonerscollectief Noordeinde/Haringburgwal.

De uitgangspunten zijn niet volledig. Zo dekt dit document alleen de kern Monnickendam, en niet de gehele gemeente. De werkgroep denkt dat een aanpak op maat, per kern betere oplossingen oplevert dan één visie voor de gehele gemeente.

Ook het parkeerbeleid voor Monnickendam maakt geen deel uit van de uitgangspunten van de klankbordgroep. Er is onlangs unaniem een motie aangenomen in de raad, waarin het college wordt opgeroepen om uiterlijk in oktober 2023 te komen met parkeerbeleid voor heel Monnickendam. De verwachting is dat met een integraal parkeerbeleid de parkeerdruk in Monnickendam kleiner wordt, cq. evenrediger verdeeld wordt.

Ook is middels een unaniem gedragen motie in de gemeenteraad het college opdracht gegeven om op het terrein van 't Galgeriet tijdelijke parkeerruimte te realiseren. Ook de plaats en de rol van het openbaar vervoer wordt door de werkgroep niet behandeld, evenals de ontsluiting van nieuw te bouwen wijken zoals 't Galgeriet. Andere vervoersmodaliteiten zoals deelvervoer worden hier ook niet behandeld.

Doel van dit document is om op basis van de geformuleerde uitgangspunten tot een reeks maatregelen te komen waarbij zorgvuldiger met de schaarse openbare ruimte wordt omgegaan, in die zin dat overlast door snelheid en gewicht verminderd wordt en dat trillingen en scheurvorming aan gebouwen voorkomen worden.

Leefbaar en verkeersveilig

Binnen Monnickendam is aandacht voor de groeiende mobiliteitsbehoefte binnen de beperkte openbare ruimte, met alle bijkomende positieve en negatieve aspecten. Deze behoefte verschilt per deelnemer, zoals bijvoorbeeld de verschillende belangen van inwoners en bedrijven. Voor alle partijen is het van belang dat we hoogstaande kwaliteit van mobiliteit bieden waarin de juiste balans tussen leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid ervaren wordt.

De leefbaarheid wordt beïnvloed door een groot aantal aspecten van verkeer en vervoer, zoals de inrichting van de omgeving waar men dagelijks verblijft of zich door verplaatst. Voor de kerngedachte leefbaarheid streven we een aantal ambities na:

- Verkeer faciliteren we op wegen, die daarvoor bedoeld en ingericht zijn. Het is belangrijk dat verkeer rijdt waar het moet rijden.
- We streven naar een levendig centrum van Monnickendam

- We bieden ruimte voor flexibiliteit en maatwerk bij de inrichting van de fysieke omgeving. Elke omgeving vraagt om zijn eigen inrichting.

Voor de verbetering van de verkeersveiligheid zetten we in op een aantal punten:

- Naast een objectief kader van ongevallen kijken we naar de subjectieve beleving door klachten en meldingen over onveilige verkeerssituaties serieus te behandelen. Dit betekent niet dat alle klachten leiden tot het nemen van maatregelen.
- Wanneer conflicten tussen verblijfs- en verkeersfuncties ontstaan, maken we duidelijke keuzes voor de functie. Bijvoorbeeld, in een verblijfsgebied is de auto te gast, dit voorkomt onduidelijkheid.
- Naast inrichting van de fysieke omgeving zien we de bewustwording van ‘veilig verkeersgedrag’ als een prioriteit.

Kortom, we streven naar een leefbaarder en veiliger Monnickendam.

De oude binnenstad moet een prettig leef- en verblijfsgebied worden. Dit betekent dat inwoners zo min mogelijk last ondervinden van verkeer, en dat bezoekers vrijuit winkels en horeca kunnen bereiken. Dit houdt in dat afspraken nodig zijn over tenminste de volgende onderwerpen:

- Het parkeren in de binnenstad (de gemeenteraad zal hier binnenkort een motie over bespreken)
- De bevoorrading van winkels, bedrijven en horeca
- De toegankelijkheid en bereikbaarheid van (delen van) de binnenstad.

Bestuurlijk vervolg van dit visiedocument

In de werkgroep leeft de gedachte om deze uitgangspunten voorbereidend te bespreken in de Raad.

Indien er in de raad unanimititeit bestaat over onderdelen van deze visie, dan zouden die in de vorm van een motie kunnen worden voorbereid en aan het college worden meegegeven. De consistentie van de maatregelen dient door de raad bewaakt te worden.

Daar waar geen overeenstemming bestaat, of er twijfel is aan nut, noodzaak of uitvoerbaarheid, ligt het voor de hand om het college om advies te vragen en via wisselende raadsmeerderheden uitspraken te doen.

Langs deze weg geeft de raad de aftrap voor de besluitvorming, en voert de raad vervolgens een dialoog met het college. In die fase ligt het vragen van advies aan het college over de timing en fasering van de maatregelen voor de hand, ook voor onderwerpen waar het onze begroting betreft.

Noot van de griffie d.d. 29 maart 2023: Inmiddels heeft de werkgroep uitgesproken eerst een collegereactie te verlangen op de opgesomde maatregelen, alvorens het stuk voorbereidend te bespreken in de raad.

Maatregelen verkeer Monnickendam

Sommige maatregelen hebben overlap met andere maatregelen.

Zwaar verkeer

Maatregel 1: Maximum tonnage (nu max 18 ton) of asdruk/lengte van voertuigen omlaag brengen, bijvoorbeeld het maximum tonnage naar 3,5 ton. Voor zwaar transport dat niet deelbaar is en dat in het centrum moet zijn, wordt gewerkt met (permanente) ontheffingen.

Voordelen:

- Eenvoudig in te voeren maatregel
- Minder schade aan gebouwen en straatmeubilair

Nadelen:

- Meer administratieve last voor gemeente (er komen meer verzoeken voor ontheffingen)
- Gemeente heeft weinig mogelijkheden om te handhaven op gewicht of asdruk of om daarop te sturen

Maatregel 2: Creëren van overslagruimte (laad- en losplekken) aan de rand van het oude centrum of autovrij/autoluw gebied

Voordelen:

- Horeca en ondernemers blijven continue bereikbaar
- Combinatie mogelijk met postpakketten, op/afhaaloket

Nadelen:

- Ruimte aan de rand van de binnenstad is schaars en duur (meerdere ondernemers moeten daarom meedoen)
- Lading is niet altijd deelbaar (en kan dus niet overgeslagen worden)
- Moet gepaard gaan met strikter stadslogistiek (bijv. striktere gewichtsbepaling, maatregel 1)

Maatregel 3: Verzinkbare paaltjes plaatsen (binnenstad op tijden niet bereikbaar voor zwaar verkeer), AFA's

Voordelen:

- Redelijk eenvoudig uit te voeren maatregel
- Zeer effectieve maatregel
- Groot deel van de dag geen last van zwaar verkeer

Nadelen:

- Moeilijk om onderscheid te maken tussen auto- en vrachtverkeer
- Bezoekers kunnen ook niet bij winkels/ horeca komen
- Horeca en ondernemers worden beperkt in hun bevoorradingsmogelijkheden en moeten afspraken gaan maken met leveranciers

- Administratieve last voor gemeente (paaltje moet omlaag voor ander verkeer op basis van kenteken of in de toekomst transponder)
- Zwaar verkeer concentreert zich op de periode waarin ondernemers en horeca wel bevoorraad kunnen worden
- Relatief dure maatregel

Maatregel 4: Venstertijden invoeren voor zwaar verkeer (zonder verzinkbare paaltjes)

Deze maatregel kan uitgevoerd worden door met verzinkbare paaltjes te werken (zie vorige maatregel) of zonder. Hieronder gaan we ervan uit dat de venstertijden worden afgesproken met ondernemers en horeca en dat er geen verzinkbare paaltjes worden geplaatst.

Voordelen:

- Eenvoudig in te voeren maatregel
- Goedkope maatregel
- Groot deel van de dag hebben inwoners geen last van zwaar verkeer
- Weinig administratieve last voor gemeente

Nadelen:

- Zwaar verkeer concentreert zich op de periode waarin ondernemers en horeca wel bevoorraad kunnen worden
- Onzeker of leveranciers zich aan de venstertijden houden (handhaving)
- Horeca en ondernemers worden beperkt in hun bevoorradingsmogelijkheden en moeten afspraken gaan maken met leveranciers

Maatregel 5: Ontheffingsmodel Edam-Volendam

Basis: binnenstad Edam en oude kom Volendam gesloten voor verkeer zwaarder dan 3,5 ton. Er worden incidentele en doorlopende ontheffingen afgegeven maar daar wordt terughoudend mee omgegaan (bijvoorbeeld geen ontheffing als er een alternatief is). Bij de ontheffing zit een transportprotocol waarin afspraken staan over o.a. de route, de snelheid en de tijd (venstertijd: 06:00-11:00). Ondernemers maken afspraken met hun leveranciers.

Voordelen:

- Gemeente kan meer eisen stellen (in transportprotocol) en meer maatwerk regelen dan bij maximum tonnage
- Gebruik maken van ervaringen gemeente Edam-Volendam
- BOA's kunnen chauffeurs aanspreken als het protocol niet wordt nageleefd en in uiterste geval kan gemeente ontheffing intrekken

Nadelen:

- Administratieve last bij gemeente
- Horeca en ondernemers worden beperkt in hun aanlevermogelijkheden en moeten afspraken gaan maken met leveranciers

Opmerking:

Een alternatief kan zijn dat er een convenant met horeca en ondernemers wordt afgesloten of dat (eerst) de goederenstromen in kaart worden gebracht. Voor dit laatste zijn draaiboeken beschikbaar van wat grotere steden waar de gemeente Waterland gebruik van kan maken.

Maatregel 6: Cameratoezicht op zwaar verkeer

In Amsterdam is een pilot gestart met cameratoezicht op basis van kentekens. Om voor zo'n pilot in aanmerking te komen moet contact worden gezocht met OM en een plan van aanpak opgesteld te worden.

Voordelen:

- Eerste resultaten zijn zeer positief, lijkt dus effectieve maatregel
- Er hoeven geen (verzinkbare) paaltje e.d. geplaatst te worden

Nadelen:

- Traject met OM duurt 12-18 maanden
- OM werkt alleen mee met een goed onderbouwd verkeersbesluit
- Kosten en administratieve last voor de gemeente onbekend
- Privacy?

Maatregel 7: (Extra) BOA capaciteit inzetten

Momenteel wordt de handhaving van zwaar verkeer als een taak van de politie gezien maar de politie handhaaft alleen naar aanleiding van binnengekomen meldingen. De handhavingstaak kan wel door de BOA's van de gemeente worden gedaan (in IJpendam is bijvoorbeeld een verkeersbesluit genomen wat dat mogelijk maakt). Ze hebben dan wel middelen (weegmatten) nodig en extra tijd. Communicatie over handhaving kan het effect van extra capaciteit versterken.

Voordeel:

- Gemeente kan zelf bepalen hoe en wanneer in te zetten op (extra) handhaving op zwaar verkeer

Nadelen:

- Extra BOA's capaciteit kost meer geld en gaat ten koste van andere BOA taken
- Extra middelen (weegmatten) vragen ook extra budget

Maatregel 8: Aantal vervoerders en afvalverwerkers omlaag brengen

Voordelen:

- Minder verkeersbewegingen van (noodzakelijk) zwaar verkeer
- Afval zal op minder vaste tijden opgehaald worden
- Mogelijk goedkoper voor horeca/ondernemers?

Nadelen:

- Actieve medewerking van ondernemers nodig
- Ondernemers worden beperkt in hun keuzevrijheid

Maatregel 9: Horeca/ondernemers aanspreken

Voordeel:

- Eenvoudige en goedkope maatregel

Nadeel:

- Effect is afhankelijk van (langdurige) medewerking van horeca/ondernemers

Maatregel 10: Bordjes bij toegangswegen die wijzen op het trillingsprobleem

Voordelen:

- Het helpt bij de bewustwording
- Mensen kunnen er op wijzen als ze iemand willen aanspreken

Nadelen:

- Het heeft een te korte werking
- Te veel borden is ongewenst

Maatregel 11: Bebording goed zichtbaar maken

Soms is er beplanting die de zichtbaarheid van borden in de weg staat. Dit dient goed bijgehouden te worden.

Voordeel:

- Dit is snel te realiseren

Maatregel 12: Zorgdragen dat navigatiesystemen zwaar verkeer omleiden

Nadeel:

- Navigatiesystemen worden afgestemd op de verkeersbesluiten die worden genomen. Dit heeft geen zin als bijv. niet wordt besloten om zwaar verkeer niet toe te laten.

Snelheid

Maatregel 1: Tweede (en derde) matrixbord aanschaffen

Voordelen:

- Eenvoudig en redelijk betaalbare maatregel
- Effectief bewezen maatregel
- Draagt bij aan bewustwording

Nadelen:

- Effect van maatregel is tijdelijk
- Borden moeten om de zoveel tijd verplaatst worden

Maatregel 2: Betere en/of meer bebording (maximum snelheidsborden)

Voordelen:

- Eenvoudige en goedkope maatregel
- Binnenstad blijft bereikbaar voor inwoners en bezoekers

Nadelen:

- Staand beleid is om minder borden te plaatsen (want borden worden veelal niet gezien en de hardrijders zijn meestal lokaal bekenden)
- Er staan al herhalingsborden
- Maatregel ontsiert binnenstad

Opmerking:

In plaats van borden kan gedacht worden om “30” in te straten op plekken waar te hard word gereden. Ook genoemd is een groot bord met meerdere maatregelen en voorschriften bij de drie ingangen van de binnenstad voor bezoekers

Maatregel 3: Herinrichting straten

Gedacht wordt aan de inrichting conform Noordeinde

Voordelen:

- Eenvoudige maatregel
- Binnenstad blijft bereikbaar voor inwoners en bezoekers
- Met mooi plan kan het wegbeeld fraaier worden

Nadelen:

- Dure maatregel als deze direct uitgevoerd wordt, een lange termijn oplossing als herinrichting wordt meegenomen in het wegenbeheerplan
- Beperkt/niet toepasbaar (meeste straten zijn al heel smal)

Maatregel 4: (Deels) autovrij maken van binnenstad

Bij deze maatregel gaan we ervan uit dat in het autovrije deel geen auto's rijden en niet geparkeerd staan. Inwoners in het autovrije deel kunnen wel met de auto bij hun woning komen om boodschappen uit te laden e.d.

Voordelen:

- Zeer effectieve maatregel
- Binnenstad wordt aantrekkelijker voor bezoekers en voetgangers en fietsers
- Auto's van inwoners die in autovrije deel wonen kunnen op tijdelijk parkeerterrein 't Galgeriet (later als er genoeg plekken in de parkeergarage zijn gemaakt)
- Meer mogelijkheden voor ondernemers en horeca

Nadelen:

- Er is meer parkeergelegenheid nodig langs het autovrij deel van de binnenstad (en tijdelijk parkeerterrein aan 't Galgeriet is te ver)
- Deel van inwoners wil auto graag bij huis geparkeerd hebben
- Binnenstad wordt minder aantrekkelijk voor mensen die graag met de auto willen komen

Maatregel 5: (Deels) autoluw maken van binnenstad

Bij deze maatregel gaan we ervan uit dat de binnenstad alleen bereikbaar is voor inwoners en bestemmingsverkeer (conform Marken). Inwoners parkeren (maximaal één auto) bij hun woning.

Voordelen:

- Binnenstad wordt aantrekkelijker voor bezoekers en voetgangers en fietsers (hoewel minder dan bij maatregel 4)
- Tweede en derde auto's van inwoners die in autovrije deel wonen kunnen op tijdelijk parkeerterrein 't Galgeriet

Nadelen:

- Er is meer parkeergelegenheid nodig rond het autoluwe deel van de binnenstad (meer dan alleen tijdelijke terrein op 't Galgeriet)
- Deel van inwoners wil tweede en derde auto ook graag bij huis geparkeerd hebben
- Binnenstad wordt minder aantrekkelijk voor mensen die graag met de auto komen

Maatregel 6: "Knips" om binnenstad onaantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer

De "knips" zijn permanente afsluitingen of verzinkbare palen. In het laatste geval kan deze maatregel dus ingezet worden op tijden dat er vaak (snel rijdend) verkeer is.

Voordelen:

- Minder verkeersbewegingen, lagere snelheid
- Binnenstad blijft voor iedereen (inwoners en bezoekers) bereikbaar

Nadelen:

- Mogelijk meer verkeersbewegingen in andere delen van de binnenstad (auto's moeten heen en weer rijden)
- Ergernis bij bezoekers en inwoners omdat de bereikbaarheid slechter wordt (omwegen)

Maatregel 7: Bewustwordingscampagne

Met deze maatregel bedoelen we maatregelen om de eigen inwoners, leveranciers, dienstverleners en het gemeentelijk vervoer (bijv. Remondis) bewust te maken om zelf (ook) minder hard te gaan rijden, zoals uitingen in kranten, sociale media en buiten. Hieronder valt ook het matrixbord dat om de paar weken verplaatst wordt. Ook schrijven ondernemers hun leveranciers aan met het vriendelijke verzoek om voortaan stapvoets door de binnenstad te rijden en om efficiënt te laden.

Voordelen:

- Maatregel is betaalbaar
- Gemeente kan dit samen met inwoners van straten waar te hard wordt gereden oppakken
- Veel verschillende mogelijkheden

Nadeel:

- Campagne vraagt veel tijd en afstemming

Maatregel 8: Onderzoek naar rijden met zeer lage snelheid (15/20mku)

Voordeel:

- Gerichte aanpak van het probleem

Nadelen:

- Instellen van woonerf (15km/u) leidt tot veel klachten
- Geen fysieke maatregelen mogelijk om snelheid af te dwingen, waardoor de situatie ongelooftwaardig voor automobilist wordt

Maatregel 9: Uitbreiden bestaande knip

Voordeel:

- Zorgt voor minder verkeer in de binnenstad

Maatregel 10: Fysieke aanpassingen/vernuwingen (bijv. bloembakken, paaltjes of chicanes)

Nadeel:

- Te gevaarlijk voor fietsers en voetgangers

Maatregel 11: Maximumsnelheid naar 15 km/u (waar nodig, bijv. Kerkstraat en Noordeinde, Middendam, Zuideinde)

Voordelen:

- Kan, zonder dat het per se een woonerf hoeft te worden ingesteld
- Mensen kunnen er op gewezen worden door anderen

Nadeel:

- Kan niet worden gehandhaafd en afgedwongen

Maatregel 12: Grote groepen wielrenners en scooters omleiden

Nadelen:

- Het probleem is dat de fietsers tegen het verkeer in rijden, dus het is heel lastig om dit uit te voeren.
- Bij de provinciale weg is het fietspad aan een kant afgesloten. Het is dus deels een tijdelijk probleem.

Maatregel 13: Gele loopstrook voor voetgangers

De werkgroep heeft geconcludeerd dat dit weinig toevoegt.

Maatregel 14: Meer handhaven door boa's en politie

BOA's kunnen alleen op fout parkeren handhaven en niet op snelheid. Dat moet de politie doen. De raad heeft verkeersveiligheid wel als extra prioriteit genoemd in het integraal veiligheidsbeleid 2022-2025.

Voordeel:

- Zichtbaar handhaven zorgt voor bewustwording

Nadeel:

- Meer handhaving op fout parkeren vergt meer BOA's. Dat heeft financiële gevolgen.