



Gemeente
EDAM
VOLENDAM

TOERISTISCH PARKEREN VOLENDAM

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Coalitie akkoord en programmaplan 2017 - 2022	2
3.	Verbeteren faciliteiten parkeerterrein Parallelweg	3
3.1	Toiletvoorziening	3
3.2	Kiosk	4
3.3	Ondergrondse afvalcontainer	7
3.4	Advies	7
4.	Verbeteren opgang voor minder validen	8
4.1	Hellingbaan met trap (variant 1)	9
4.2	Hellingbaan met trap (variant 2)	9
4.3	Traplift (variant 3)	10
4.4	Lift met trap (variant 4a)	11
4.5	Lift met trap (variant 4b)	12
4.6	Lift met trap in gebouw (variant 5)	12
4.7	Combinatievariant met opgang Noordeinde, toiletvoorziening en kiosk	13
4.8	Gevolgen bestemmingsplan	13
4.9	Beoordeling HHNK	14
4.10	Advies	15
5.	Uitbreiden parkeercapaciteit	16
5.1	Huidige situatie	16
5.2	Gewenste situatie	16
5.3	Mogelijke oplossing	16
5.4	Gevolgen bestemmingsplan	17
5.5	Beoordeling HHNK	17
5.6	Advies	18
6.	Betaald parkeren touringcars	19
6.1	Alleen betalen touringcars op parkeerterrein Parallelweg	19
6.2	Beleid, handhaving en innen parkeergelden	19
6.3	Parkeertarieven	20
6.4	Verwacht gebruik en opbrengsten	20
6.5	Conclusie	20
6.6	Advies	20
7.	Parkeerregime auto's	21
7.1	Advies	21
8.	Verbeteren toegang parkeerterrein Marinapark	22
8.1	Huidige situatie	22
8.2	Mogelijke oplossing	23
8.3	Advies	23
9.	Aanpassen parkeerverwijssystem	24
9.1	Huidige situatie	24
9.2	Mogelijke oplossing	24
9.3	Advies	24
10.	Aanvullende maatregelen verbinding Marinapark - Haven	25
10.1	Mogelijke oplossing	25
11.	Communicatie	25

1. Inleiding

De bereikbaarheid van het toeristisch centrum van Volendam is decennia lang al een punt van aandacht. In 2011 is hiervoor het “Verkeersplan Toeristisch Centrum Volendam” door de gemeenteraad vastgesteld. Het doel van dit verkeersplan was enerzijds het afsluiten van de Haven voor gemotoriseerd verkeer tussen het Havendijkje en parkeerterrein Haven-zuid en anderzijds het verminderen van het aantal verkeersbewegingen op het Zuideinde en Noordeinde door parkeervoorzieningen aan te brengen in de nabijheid van het toeristisch centrum.

De verwachting is dat het toerisme de komende jaren zal groeien. Hierdoor zal de druk op de bereikbaarheid van het toeristisch centrum en het parkeren in de directe omgeving van het toeristisch centrum toenemen. In het coalitieakkoord en het programmaplan 2017-2022 zijn doelstellingen geformuleerd om de bereikbaarheid en het parkeren voor het toeristisch centrum te verbeteren. Er is vastgelegd dat in beginsel vastgehouden wordt aan het huidige beleid van een zo autoluw mogelijke dijk. Hierbij is ook aangegeven dat er onderzocht zal worden hoe de parkeerterreinen Marinapark en Parallelweg aantrekkelijker gemaakt kunnen worden zodat het voor toeristen vanzelfsprekend wordt deze te gebruiken. Tevens wil men de parkeercapaciteit aan de randen van het centrum uitbreiden om de parkeerdruk in het centrum te verminderen.

Om de bovengenoemde doelstellingen uit het coalitieakkoord en programmaplan 2017-2022 te realiseren zullen er in deze notitie concrete voorstellen gedaan worden. Om deze maatregelen deels te bekostigen is er vervolgens in het coalitieakkoord en programmaplan 2017-2022 opgenomen dat er onderzoek gedaan zal worden naar de mogelijkheid van betaald parkeren voor toeristen. Tot slot zal er tevens in overleg getreden worden met ondernemers op de Haven voor een mogelijke financiële bijdrage.

2. Coalitie akkoord en programmaplan 2017-2022

Zoals in de inleiding al is aangegeven is de bereikbaarheid van het toeristisch centrum Volendam al decennia lang een punt van aandacht en met de verwachte groei van het toerisme de komende jaren kan dit tot problemen leiden. In het coalitieakkoord en het programmaplan 2017-2022 zijn er dan ook doelstellingen geformuleerd om de bereikbaarheid van het toeristisch centrum en het parkeren rondom het toeristisch centrum te verbeteren. Het volgende is dan ook opgenomen:

Coalitieakkoord / programmaplan 2017-2022

Voor het Noordeinde van Volendam wordt in beginsel vastgehouden aan het huidige beleid: een zo autoluw mogelijke dijk. Daarbij moet het toeristisch centrum bereikbaar blijven. Er zal onderzocht worden hoe parkeerplaatsen bij het Marinapark en de Parallelweg aantrekkelijker gemaakt kunnen worden dan de route over het Noordeinde.

Het is een gegeven dat in de centra (te) weinig ruimte is voor parkeren. De ambitie is om alternatieve parkeerruimte te realiseren aan de randen, op loopafstand van de centra.

Naast de bovengenoemde doelstellingen om de bereikbaarheid en het parkeren rondom het toeristisch centrum te verbeteren is er in het coalitieakkoord en programmaplan 2017-2022 ook opgenomen dat er onderzoek gedaan zal worden naar de mogelijkheid van betaald parkeren voor toeristen. Het volgende is in het coalitieakkoord en programmaplan 2017-2022 opgenomen:

Coalitieakkoord / programmaplan 2017-2022

In de openbare ruimte wordt in beginsel geen betaald parkeren ingevoerd, zeker niet voor eigen inwoners. Het is daarnaast wenselijk om toerisme beter te faciliteren en dat kost geld. Betaald parkeren voor toeristische gebruikers, bijvoorbeeld via een pilot, kan hiervoor een goed instrument zijn dat verder uitgewerkt zal worden.

3. Verbeteren faciliteiten parkeerterrein Parallelweg.

Vanwege het intensieve gebruik van het parkeerterrein Parallelweg door toeristenbussen is de vraag om aanvullende voorzieningen op het parkeerterrein groot. Hieronder wordt aangegeven welke voorzieningen er nu zijn en welke voorzieningen er voor de toekomst gewenst zijn.

Huidige situatie

Op het parkeerterrein Parallelweg is sinds 2 jaar gedurende het toeristenseizoen een toiletvoorziening aanwezig middels een toiletwagen. Deze toiletwagen wordt geëxploiteerd door dhr. Van Westen. Halverwege mei 2014 heeft in de lokale bladen een advertentie gestaan voor de openbare inschrijving om een openbare toiletvoorziening op parkeerterrein Parallelweg t/m 2017 te exploiteren. Aan belangstellende is gevraagd om binnen de gestelde randvoorwaarden en kaders een bedrijfsplan in te dienen. Uiteindelijk heeft alleen Van Westen gereageerd. Met Van Westen is toen een huurovereenkomst afgesloten. Halverwege het seizoen 2014 is hij gestart.



Huidige toiletvoorziening

Uit de cijfers van 2014 is gebleken dat de toiletvoorziening in de huidige vorm niet te exploiteren valt. Het college van B&W heeft op daarom 21 april 2015 besloten de huurovereenkomst te verbreken en een nieuwe tijdelijke dienstverleningsovereenkomst aan te gaan op basis van minimumloon (€ 15.000,-). In 2016 heeft de gemeente Edam-Volendam voor 2016 weer een overeenkomst voor 1 jaar met dhr. Van Westen afgesloten. Naast het beheren van de toiletvoorziening houdt dhr. Van Westen ook het parkeren van de toeristenbussen in de gaten en zorgt er voor dat men de motor van de bus uitzet zodat bewoners geen overlast hebben van draaiende motoren van bussen.

3.1 Toiletvoorziening

Het gebruik van een toiletwagen op het parkeerterrein Parallelweg is niet ideaal. De inloop naar de toiletten is middels een trapje waardoor deze niet door minder validen te gebruiken zijn. Ook zijn het aantal toiletten volgens de huidige exploitant niet voldoende om het te kunnen exploiteren.

Om de toiletvoorziening op het parkeerterrein Parallelweg te verbeteren bestaat de mogelijkheid om een toiletgebouw te realiseren. Dit toiletgebouw kan toegankelijk gemaakt worden voor minder validen waardoor er een invalidetoilet gerealiseerd kan worden. Ook kunnen er meer toiletten gerealiseerd worden. Volgens de huidige exploitant dienen er naast een invalidetoilet minimaal 4 urinoirs, 1 heren- en 5 damestoiletten gerealiseerd te worden.

Risico's

Wanneer de gemeente een toiletgebouw gaat realiseren zijn wij eigenaar. Wanneer we deze toiletvoorziening vervolgens gaat verhuren, loopt de gemeente het risico dat er niemand op inschrijft omdat een toiletvoorziening op deze locatie mogelijk niet winstgevend valt te exploiteren. De huidige exploitant lukt het namelijk ook niet zonder steun van de gemeente. We zitten dan met een voorziening die door de gemeente zelf beheert en onderhouden moet worden.

Alternatieven

Voor het realiseren van een toiletgebouw kan er gekozen worden voor een traditioneel toiletgebouw met een beheerder die alles schoon houdt of er kan gekozen worden voor een toiletgebouw met zelfreinigende toiletten. Bij dit type toiletten is geen beheerder en schoonmaker nodig. Men kan alleen de toilet inkomen als men betaald heeft en nadien reinigt de toilet zichzelf. Er is dan alleen dagelijkse controle noodzakelijk. Er hangt wel een prijskaartje aan dit type toiletten. Ze zijn veel duurder dan een traditioneel toilet.

3.2 Kiosk

Het is de huidige exploitant niet gelukt om de mobiele toiletwagen kostendekkend te exploiteren. Om de exploitatie van een eventueel toiletgebouw exploitabel te krijgen wordt gedacht aan het toestaan van een kleine kiosk, zoals bijvoorbeeld aan het strand van het Marinapark. Voor deze kiosk dienen er dan wel strikte voorwaarde vastgesteld te worden voor de exploitatie.

Mogelijke voorwaarde voor het exploiteren van de kiosk kunnen bijvoorbeeld zijn:

1. het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan voor consumptie ter plaatse (detailhandel);
2. een bedrijf waar bedrijfsmatig dranken en/of etenswaren worden verstrekt voor consumptie ter plaatse
3. Goederen en waren welke niet tot het bovengenoemde assortiment behoren mogen niet worden verkocht.

Beheer toiletvoorziening en kiosk

Alleen een toiletgebouw exploiteren is voor een exploitant niet interessant. Een samenwerking aangaan met een ondernemer op de dijk is de afgelopen jaren niet gelukt. Een uitbreiding van de mogelijkheden middels een kleine kiosk is een realistische oplossing.

Echter bij de strandkiosk stond het door de gemeente betaalde gebouw er al sinds 2005. Omdat de gemeente met hoge schoonmaakkosten van de toiletten zat, is indertijd in 2008 gezocht naar een beheerder voor dit gebouw. De huurwaarde is toen laag gehouden (€ 125,- per maand), omdat de gemeente in het contract een schoonmaakkplicht had opgenomen voor de toiletten. Het contract van de kiosk wordt elk jaar stilzwijgend met een jaar verlengd. Voor het beheer en exploitatie van de toiletvoorziening en kiosk op het parkeerterrein Parallelweg zijn er twee opties uitgewerkt:

1. Verhuur gebouw

De gemeente verhuurt het gebouw, die zij aldaar op haar kosten heeft gerealiseerd.

De aanbestedingsregels bij verhuur moeten duidelijk in de advertentie worden vermeld, en die zijn kortweg gezegd:

- onderhoudsplicht toiletten;
- kiosk is toegestaan (assortiment aangeven);
- geen terras;
- geen alcoholhoudende drank;
- en geen horeca-activiteiten.

Daarnaast dient te worden vermeld dat de functie gedurende het toeristenseizoen open moet zijn.

Het contract zal elk jaar stilzwijgend met een jaar worden verlengd. Voor korte perioden verhuren, zoals recent bij dijkbeun B het geval was, is in onderhavige situatie gelet op de schoonmaakplicht toiletten waarschijnlijk niet interessant voor ondernemers. Er dient meer zekerheid aan de exploitant aangeboden te worden. Te denken valt aan risico's en kosten die over een langere periode kunnen worden afgeschreven.

2. Verkoop grond

Bij de strandkiosk stond er al een gebouw ten tijde van de aanbesteding. Dit is bij de Parallelweg niet het geval. Omdat dit een significant verschil is kan overwogen worden om de grond (bv. 150 m²) te verkopen aan de hoogst biedende, maar dat in het koopcontract en advertentie de vorengenoemde beperkingen als kwalitatieve verplichtingen worden opgenomen, inclusief ketting en boetebedingen. Dit moet wel heel zorgvuldig worden geredigeerd. Tevens dient bij de aanbesteding een minimale opbrengst genoemd te worden.

De koper dient binnen de nog op te stellen randvoorwaarden, die in eerste aanleg vooral stedenbouwkundig en beheersmatig van aard zijn, een opstal te realiseren.

Een voordeel is dat de gemeente geen middelen hoeft vrij te maken t.b.v. realisatie van een gebouw, en zij ontvangt de hoogste opbrengst voor haar grond. De gemeente loopt met deze optie geen enkel risico dat zij aldaar een gebouw realiseert waar zij mee blijft zitten, omdat er b.v. geen animo is of om een andere reden. Nadeel is dat bij een eventuele herontwikkeling van het gebied een belanghebbende/eigenaar met rechten aan het gebied is toegevoegd.

Aanbesteding

Omdat de toiletvoorziening op het parkeerterrein Parallelweg niet te exploiteren was, is er op 21 april 2015 besloten de huurovereenkomst met de exploitant te verbreken en een nieuwe tijdelijke dienstverleningsovereenkomst aan te gaan op basis van minimumloon (€ 15.000,-). Bij een repeterende opdracht kan het bedrag uiteindelijk boven de drempel voor de meervoudige onderhandse procedure komen (Diensten: € 40.000,- á € 50.000,-). 1 op 1 gunnen is dan niet meer mogelijk.

In algemene zin kan voor de waarde van een 'kleine opdracht' voor leveringen en diensten gedacht worden aan opdrachten tot € 40.000 á € 50.000, voor werken wordt een bagatel (zijnde een bedrag waaronder sowieso de één op één gunning gehanteerd mag worden) tot € 150.000 als reëel beschouwd. Tot de Europese drempel voor leveringen en diensten en tot een bedrag van € 1,5 miljoen voor werken wordt een meervoudig onderhandse procedure proportioneel geacht.

Is er sprake van een meervoudige onderhandse procedure onder de drempel, dan is het over het algemeen gebruikelijk en ook voldoende, om tussen 3 en 5 ondernemers hiervoor uit te nodigen.

De voorziening wordt in principe gegund aan de hoogste inschrijver, op het moment dat vastgesteld wordt dat de inschrijving aan alle gestelde eisen voldoet en aan de reële huurwaarde. Indien de hoogste inschrijver niet aan de eisen voldoet wordt de standplaats aan de twee na hoogste inschrijver gegund in zoverre deze wel aan alle gestelde eisen voldoet etc.

Aanpassing bestemmingsplan

Om een toiletgebouw en kiosk te kunnen realiseren dienen de ter plaatse geldende bestemmingsplannen aangepast te worden. Ter plaatse zijn de volgende bestemmingsplannen actueel:

- bestemmingsplan St. Nicolaashof;
- bestemmingsplan Oud Volendam;
- bestemmingsplan Oude Kom Volendam

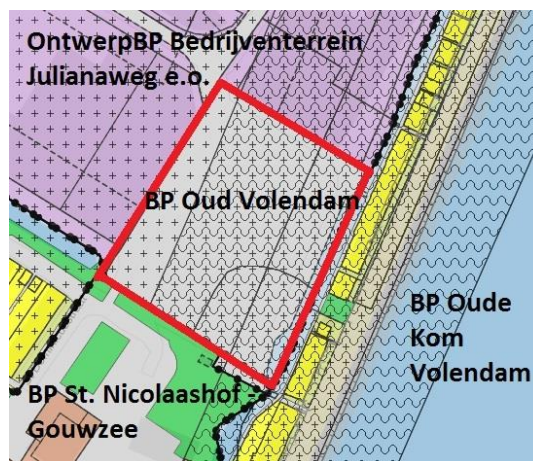
Voor de huidige mobiele toiletwagen is tijdelijk medewerking verleend aan het afwijken van het bestemmingsplan St. Nicolaashof voor een seizoensgebonden bouwwerk dat van maart tot november voor een periode van 1 juli 2014 tot en met 1 november 2017 mag worden gebruikt. De vergunning is afgegeven op naam van de heer Van Westen. Detailhandel en horeca ter plaatse is uitgesloten.

Voor het bedrijventerrein Julianaweg wordt op dit moment gewerkt aan het actualiseren van het bestemmingsplan. Het parkeerterrein Parallelweg maakt deel uit van dit bestemmingsplan. De locatie van de mobiele toiletwagen, onderdeel van het recent vastgestelde bestemmingsplan St. Nicolaashof, is al binnen de plangrenzen van dit te actualiseren bestemmingsplan geplaatst. Een openbare toiletvoorziening wordt in dit bestemmingsplan meegenomen.

Juridisch kader

Voor een groot deel van het parkeerterrein is het "oude" bestemmingsplan Oud Volendam vigerend. Ter plaatse geldt de bestemming Verkeer (art. 14). De voor Verkeer aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor:

- a. Verkeersvoorzieningen, zoals wegen, parkeerplaatsen, fiets- en voetgangerspaden, met daarbij behorende bermstroken, taluds, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, keerwanden en watergangen ten behoeve van de waterberging en waterhuishouding;
- b. Openbare nutsvoorzieningen, straatmeubilair, met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde en werken, geen bouwwerk zijnde.



Vigerende bestemmingsplannen

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, op de hierboven omschreven gronden geldt de bepaling dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten hoogste 10.00 meter mag bedragen.

Bouwwerk, geen gebouw zijnde (art. 1.14):

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Straatmeubilair (art. 1.35):

Straatverlichtingselementen, zitbanken, openbare toiletten, bloembakken, telefooncellen, wachtruimten voor verkeersdiensten, glascontainers en in het algemeen alle bouwwerken, welke kunnen dienen ten gerieve van de gebruikers van straten.

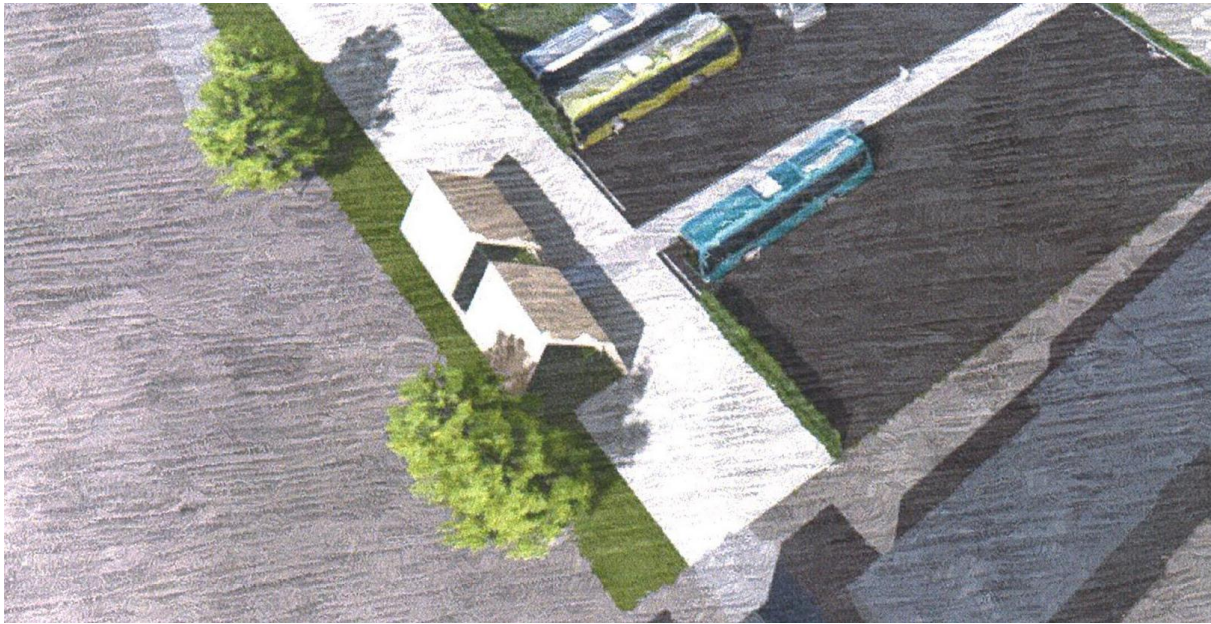
Nutsvoorzieningen (art. 23 Algemene vrijstellingsbevoegdheden):

Burgemeester en wethouders kunnen, met de inachtneming van het gestelde in de beschrijving in hoofdlijnen, vrijstelling verlenen van bestemmingsbepalingen en toestaan dat openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, telefooncellen, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits:

- De inhoud per gebouwtje niet meer dan 50 m³ bedraagt;
- De goothoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

Resumerend

Binnen de bestemming is krachtens het toepassen van de binnenplanse afwijkmogelijkheid een openbaar toiletgebouw met een inhoud van niet meer dan 50 m³ toegestaan. Het toiletgebouw zal echter groter worden en er zal tevens een kiosk gerealiseerd worden. Het bestemmingsplan zal aangepast moeten worden. De bovengenoemde maatregelen zullen dan ook meegenomen worden in het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Julianaweg e.o.



Impressie van toiletgebouw en kiosk

3.3 Ondergrondse afvalcontainer

Toeristenbussen hebben vaak veel afval van de passagiers. Uit de praktijk is gebleken dat de chauffeurs hun afval uit de bussen nu in de afvalbakken gooien die op het parkeerterrein staan. Hierdoor zijn deze continue vol en gooien de toeristen vervolgens het afval naast de afvalbakken. Op het parkeerterrein zal daarom een ondergrondse afvalcontainer geplaatst worden waar de chauffeurs hun afval in kwijt kunnen.

3.4 Advies

Geadviseerd wordt om:

- a. Naast het toiletgebouw ook een kiosk te realiseren.
- b. Het toiletgebouw en kiosk samen te verhuren/aanbesteden tegen nader uit te werken voorwaarden
- c. Een ondergrondse container op het parkeerterrein Parallelweg aan te brengen.

4. Verbeteren opgang Noordeinde voor minder validen

Zoals in de inleiding al is aangegeven wordt het parkeerterrein Parallelweg intensief gebruikt door touringcars en zal het gebruik toenemen vanwege de verwachting dat het toerisme in Volendam toe zal nemen. De passagiers uit deze bussen komen voor het toeristisch centrum op de Haven. Vanaf het parkeerterrein Parallelweg loopt men via het Noordeinde naar de Haven. Uit onderzoek is naar voren gekomen dat de gemiddelde leeftijd van de toeristische bezoeker steeds hoger wordt. De vraag om voorzieningen voor minder validen wordt hierdoor steeds groter. Bij dit punt zal worden aangegeven welke voorzieningen er voor minder validen getroffen kunnen worden om de bereikbaarheid van het toeristisch centrum te verbeteren.

Huidige situatie

In de huidige situatie is de enige verbinding tussen het parkeerterrein Parallelweg en het Noordeinde een smalle steile trap (zie foto). Deze trap is niet toegankelijk voor minder validen. Passagiers die met een rollator lopen dienen de trap opgeholpen te worden. Het komt zelfs regelmatig voor dat passagiers die in een rolstoel zitten door verschillende mensen de trap opgetild moeten worden.



Huidige trapopgang Noordeinde vanaf parkeerterrein Parallelweg

Mogelijke oplossingen

Op de locatie van de bestaande trap zijn er geen mogelijkheden om voorzieningen te treffen voor minder validen om vanaf het parkeerterrein Parallelweg het Noordeinde op te komen vanwege de beperkte beschikbare ruimte. 50 meter verderop is er tussen Noordeinde 61 en 64 wel voldoende ruimte aanwezig. Tussen de 2 woningen ligt een stuk grond van 9 meter breed dat in eigendom is van de gemeente Edam-Volendam. Hier kunnen voorzieningen getroffen worden voor minder validen.



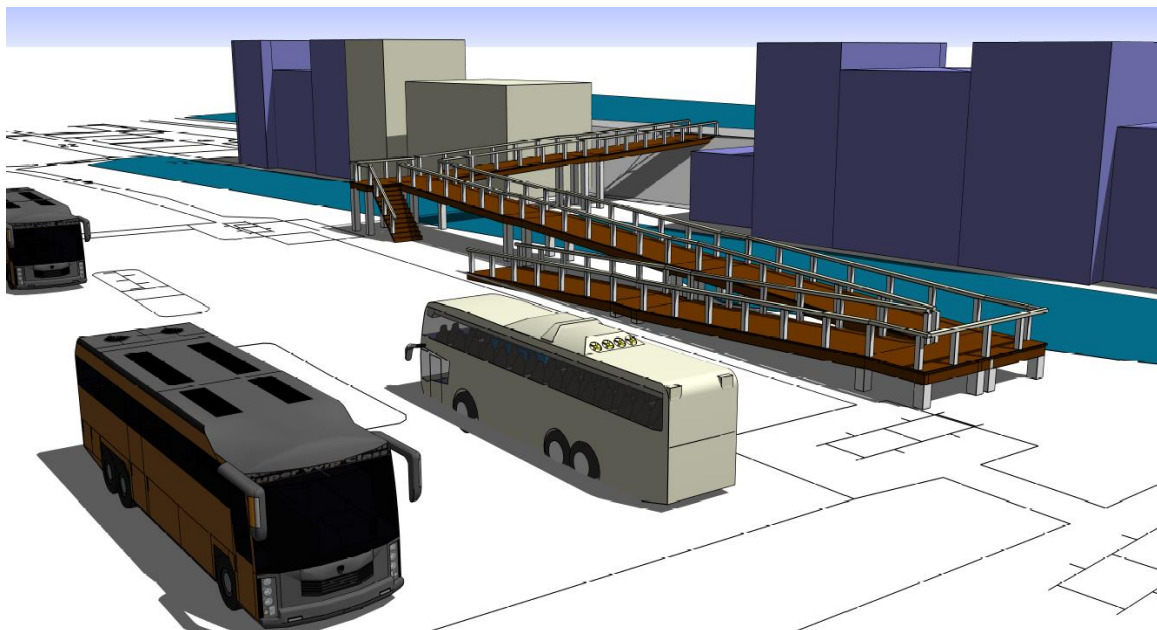
Beschikbare ruimte tussen Noordeinde 61 en 64

Voor het realiseren van voorzieningen voor minder validen tussen het parkeerterrein Parallelweg en het Noordeinde zijn er 6 mogelijkheden onderzocht. Er is gekeken naar 2 varianten van een hellingbaan met trap en er is gekeken naar 4 varianten van een lift met trap. Hieronder worden alle varianten toegelicht.

4.1 Hellingbaan met trap (variant 1)

Tussen het parkeerterrein Parallelweg en het Noordeinde is het mogelijk om een hellingbaan met daarbij een trap aan te leggen die voldoet aan de wettelijke eisen van een hellingbaan voor minder validen. Zoals in de impressie op de volgende pagina is weergegeven komt deze hellingbaan precies tussen Noordeinde 61 en 64 te liggen. Door de geringe breedte van deze hellingbaan blijft er aan beide zijde voldoende ruimte over tot aan de woningen. Vanwege de hoogte die overwonnen moet worden is een dergelijke hellingbaan echter wel vrij lang. De lengte is 75 meter. De impact van deze hellingbaan op de omgeving is dan ook groot.

De aangrenzende woningen Noordeinde 61 en 64 hebben ramen en een terras die aan de toekomstige hellingbaan grenzen. Er is dan ook gekeken of de eigenaren onevenredig geschaad worden in hun privacy. De verwachting is dat dit in deze variant niet aan de orde is omdat de hellingbaan vrij smal is en er voldoende ruimte tussen de hellingbaan en de woningen overblijft.



Impressie hellingbaan met trap (variant 1)

4.2 Hellingbaan met trap (variant 2)

Om er voor te zorgen dat de impact van een hellingbaan op de omgeving minder groot is kan er ook gekozen worden voor een variant waarbij men heen en weer gaat om het hoogteverschil te overbruggen. Tussen het parkeerterrein Parallelweg en het Noordeinde is het mogelijk om middels het systeem van heen en weer een hellingbaan met trap te realiseren die voldoet aan de wettelijke eisen van een hellingbaan voor minder validen.

Zoals in de onderstaande impressie is weergegeven komt deze hellingbaan precies tussen de 2 aangrenzende panden te liggen met nagenoeg geen tussenruimte. Gezien het aangrenzende terras van Noordeinde 61 en de ramen van Noordeinde 64 tast deze hellingbaan wel de privacy aan van de bewoners van beide naastgelegen panden. De verwachting is dan ook dat er mogelijke planschade ontstaat. De hoogte hiervan is nog onbekend.

Net als bij variant 1 is de hellingbaan vrij lang vanwege de hoogte die overwonnen moet worden. Dezelfde problemen en beperkingen als bij variant 1 gelden ook voor deze variant. Een bijkomend nadeel is dat tweerichtingsverkeer voor mindervaliden lastiger is omdat de breedte van de invalideopgang vrij smal is.



Impressie helingbaan met trap vanaf parkeerterrein Parallelweg (variant 2)

4.3 Traplif (variant 3)

Naast een hellingbaan is er ook gekeken naar de mogelijkheid van een lift waar men met een rollator of rolstoel gebruik van kan maken. Naast deze lift dient dan tevens een trap aangelegd te worden voor de passagiers die goed ter been zijn. Er is gekeken naar een zeer sobere variant en twee optimale varianten.

Een zeer sobere variant is een traplif. Aan de leuning van de trap wordt een plateau gemonteerd waar een rolstoel op kan staan en men zo omhoog en omlaag kan. Een groot nadeel van het onderstaande principe is dat passagiers met een rollator moeilijk gebruik kunnen maken van deze traplif omdat het niet comfortabel staat en de kans op vallen groot is. Men dient dan weer gebruik te maken van de trap, wat niet de bedoeling is. Onderstaand principe is dan ook geen goede en veilige optie.

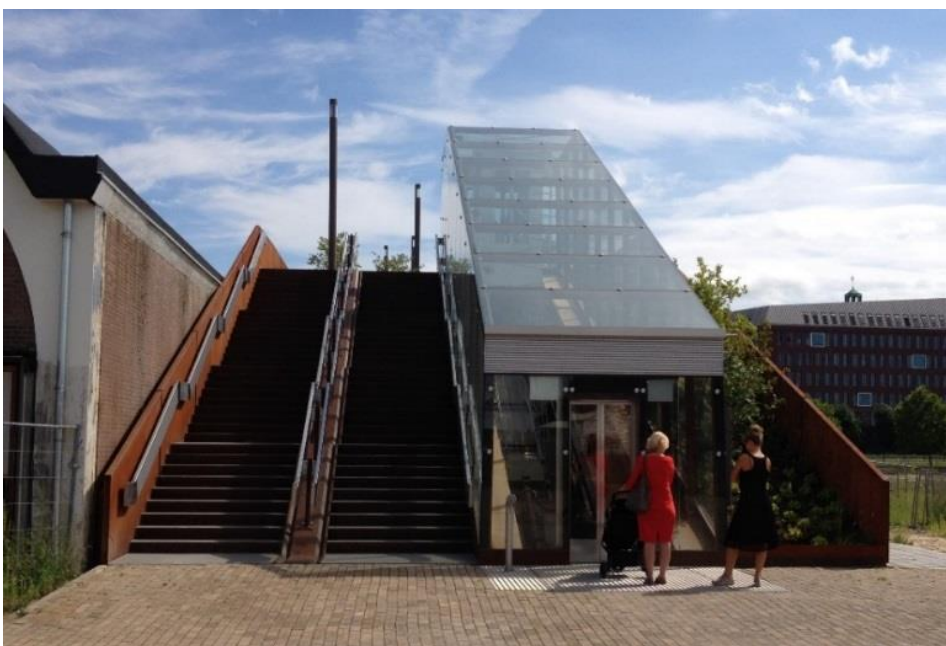


Principe traplif

4.4 Lift met trap (variant 4A)

Naast een traplift is er ook gekeken naar de mogelijkheid van een lift waar men met een rollator en rolstoel veilig gebruik van kan maken. Naast deze lift dient dan tevens een trap aangelegd te worden voor de passagiers die goed ter been zijn. Een dergelijke constructie is gerealiseerd bij de Paleisbrug in Den Bosch. Dit is een afgesloten lift die onder de hellingshoek van de dijk omhoog gaat waarnaast een gewone trap aangelegd kan worden. Het voordeel van deze oplossing is passagiers met een rolstoel gemakkelijk het Noordeinde op kunnen komen en geen gebruik hoeven te maken van een lange hellingbaan. Ook is de trap en lift maximaal 6 meter breed waardoor men niet vlak langs de aangrenzende woningen gaat.

Dit is een zeer luxe voorziening waarvan de bouwkosten en de kosten voor beheer en onderhoud ook een stuk hoger zijn dan van een hellingbaan. De verwachting is dat met deze voorziening de kosten voor het totale plan voor het parkeerterrein Parallelweg niet passen binnen de financiële kaders van de begroting.



Trap met lift Paleisbrug Den Bosch

4.5 Lift met trap (variant 4B)

Naast de mogelijkheid van een type lift zoals bij de Paleisbrug in Den Bosch, bestaat er ook de mogelijkheid om een lift te realiseren zoals bij treinstations. Hierbij wordt er een lift gerealiseerd die recht omhoog gaat en vervolgens met loopbrug verbonden wordt met het Noordeinde. Net als bij het type lift van de Paleisbrug kan men hier met een rolstoel en rollator veilig gebruik van maken. In tegenstelling tot de lift bij de Paleisbrug in Den Bosch wordt dit systeem echter vaker toegepast waardoor de verwachting is dat de kosten voor realisatie lager zullen zijn. Naast deze lift dient ook een trap aangelegd te worden voor de passagiers die goed ter been zijn.

Ook deze voorziening is, net als het type Paleisbrug in Den Bosch, zeer luxe waarvan de bouwkosten en de kosten voor beheer en onderhoud een stuk hoger zijn dan van een hellingbaan. Ook met deze voorziening is de verwachting dat de kosten voor het totale plan voor het parkeerterrein Parallelweg niet passen binnen de financiële kaders van de begroting..



Lift met loopbrug zoals gebruikt bij treinstations

4.6 Lift met trap in gebouw (variant 5)

Naast de 2 genoemde mogelijkheden voor een lift met trap zoals toegelicht in 4.4 en 4.5 is er ook gekeken naar de mogelijkheid om een lift en een trap te integreren in een gebouw wat in de vorm van een woning op het Noordeinde wordt gebouwd. De lift en trap komen dan in het gebouw. Vanaf het parkeerterrein Parallelweg loopt men de onderkant van het gebouw in en kan men via een lift op trap omhoog naar het Noordeinde. Deze optie heeft 3 voordelen:

1. Voor de naastgelegen woningen is er nagenoeg geen overlast van toeristen die gebruik maken van de trap of lift tussen het parkeerterrein Parallelweg en Noordeinde omdat men in een gebouw omhoog gaat.
2. Het gebruik van de trap en lift is goed te reguleren omdat er de mogelijkheid bestaat het gebouw af te sluiten. Met name in de avonduren is dit belangrijk.
3. Het aanzicht van het Noordeinde wordt niet aangetast door een invalideoprit, loopbrug of lift tussen de woningen Noordeinde 61 en 64.

Van alle mogelijke varianten is dit de duurste variant. Er moet namelijk niet alleen een trap en een lift aangebracht worden, maar er moet ook een gebouw gerealiseerd worden. Wanneer de verwachting is dat de liftvoorziening onder 4.5 te duur is waardoor het totale plan voor het parkeerterrein Parallelweg niet past binnen de financiële kaders van de begroting, dan zal dat met deze voorziening zeker niet lukken. De inschatting is echter wel dat de direct aanwonende op Noordeinde en de uiteindelijke gebruikers dit een zeer goede oplossing zullen vinden.

Als mogelijke kostendrager zal er ook gekeken worden of er naast alle genoemde maatregelen ook een appartement gerealiseerd kan worden.



Impressie gebouw Noordeinde voor lift en trap

4.7 Combinatievariant met opgang Noordeinde, toiletvoorziening en kiosk

Onder 4.6 is een variant beschouwd waarbij een lift met trap in een gebouw op het Noordeinde wordt gerealiseerd. Er is echter ook nog een variant mogelijk waarbij in het gebouw waar de lift en trap wordt gerealiseerd ook de gewenste toiletvoorziening met een kleine kiosk wordt gerealiseerd. Door deze voorzieningen te combineren wordt er optimaal gebruik gemaakt van het gebouw op het Noordeinde en hoeft er geen apart gebouw gerealiseerd te worden op het parkeerterrein Parallelweg. Dit bespaart niet alleen kosten, maar scheidt ook duidelijkheid. In de situatie waarbij er een aparte toiletvoorziening wordt gerealiseerd staat deze namelijk niet in de logische looproute naar de opgang naar het Noordeinde en met de combinatie van functies in 1 gebouw is dat niet aan de orde.

Ondanks dat het combineren van de verschillende functies in 1 gebouw minder kostbaar is dan de varianten onder 4.5 en 4.6 is de verwachting wel dat ook met deze variant het totale plan voor het parkeerterrein Parallelweg niet past binnen de financiële kaders van de begroting. Nog meer als bij de variant onder 4.6 is de inschatting dat de direct aanwonende van het Noordeinde en de uiteindelijke gebruikers dit de beste oplossing zullen vinden.

Net als bij de variant waar alleen een lift met trap in een gebouw wordt gerealiseerd, zal ook bij deze variant gekeken worden naar de mogelijkheid om een appartement te realiseren.

4.8 Gevolgen bestemmingsplan

Voor een groot deel van het parkeerterrein is het "oude" bestemmingsplan Oud Volendam vigerend. Ter plaatse geldt de bestemming Verkeer (art. 14). De voor Verkeer aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor:

- c. Verkeersvoorzieningen, zoals wegen, parkeerplaatsen, fiets- en voetgangerspaden, met daarbij behorende bermstroken, taluds, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, keerwanden en watergangen ten behoeve van de waterberging en waterhuishouding;
- d. Openbare nutsvoorzieningen, straatmeubilair, met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde en werken, geen bouwwerk zijnde.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, op de hierboven omschreven gronden geldt de bepaling dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten hoogste 10.00 meter mag bedragen.

Bouwwerk, geen gebouw zijnde (art. 1.14):

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Straatmeubilair (art. 1.35):

Straatverlichtingselementen, zitbanken, openbare toiletten, bloembakken, telefooncellen, wachtruimten voor verkeersdiensten, glascontainers en in het algemeen alle bouwwerken, welke kunnen dienen ten gerieve van de gebruikers van straten.

Nutsvoorzieningen (art. 23 Algemene vrijstellingsbevoegdheden):

Burgemeester en wethouders kunnen, met de inachtneming van het gestelde in de beschrijving in hoofdlijnen, vrijstelling verlenen van bestemmingsbepalingen en toestaan dat openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, telefooncellen, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits:

- De inhoud per gebouwtje niet meer dan 50 m³ bedraagt;
- De goothoogte niet meer dan 3 meter bedraagt.

Resumerend

Een invalideoprit (constructie zoals voorgestelde variant 1: Hellingbaan met trapopgang) is binnen deze bestemming tot 10 meter hoogte toegestaan. Het aanlanden op de dijk valt binnen de kaders van het bestemmingsplan Oude Kom Volendam. Het aansluiten op de dijk is niet toegestaan. Voor deze aanlanding zal een kruimelprocedure (doorlooptijd 8 weken indien oppervlakte niet groter dan 50 m² is) moeten worden doorlopen.

Binnen de bestemming is krachtens het toepassen van de binnenplanse afwijkingmogelijkheid een gebouw met een inhoud van niet meer dan 50 m³ toegestaan. Het gebouw op het Noordeinde zal echter groter worden. Het bestemmingsplan zal aangepast moeten worden. De bovengenoemde maatregelen zullen dan ook meegenomen worden in het ontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Julianaweg e.o.

4.9 Beoordeling maatregelen door het HHNK:

De plannen zijn gelegen in de zones Waterstaatswerk en Beschermingszone (zie afbeelding hieronder). In deze zones gelden de keur en de legger. Er is een ontheffing van de keur te verkrijgen via een watervergunning. De plannen, vergunningaanvragen worden getoetst aan de geldende beleidsregels. Bij de watervergunningaanvraag beoordeelt het HHNK de waterstaatkundige gevolgen.



Zones Waterstaatswerk en Beschermingszone (donker geel zone Waterstaatswerk, licht geel Beschermingszone)

De opgang naar Noordeinde

De locatie van het plan is gelegen in een bebouwde dijkstrekking in de zone Waterstaatswerk. Een bouwwerk kan worden gezien als het invullen van een 'gat' in de bebouwde dijkstrekking.

Voor een invalideoprit, trap of loopbrug plan is waterstaatkundig eventueel een watervergunning te verlenen. Bij een aanvraag van een Watervergunning is het wel noodzakelijk dat de fundering ter plaatse van de kruin en dat de funderingspalen verder in detail worden uitgewerkt. Het Noordeinde is onderdeel van de komende dijkversterking tussen Hoorn en Amsterdam. Op de locatie van de nieuwe opgang is de verwachting dat er geen werkzaamheden plaatsvinden aan het binnentalud.

Voor het realiseren van een gebouw gelden strengere regels en zal er een uitgebreide vergunningsprocedure doorlopen moeten worden.

4.10 Advies

Om een juist advies te kunnen geven dienen de verschillende varianten op een aantal criteria te worden beoordeeld. Het gaat dan om de volgende criteria:

- Kwaliteit voorziening
- Inpassing in de omgeving
- Financiën
- Mogelijkheden bestemmingsplan
- Gebruikersgemak

Wanneer we alle varianten bekijken kunnen we aan de hand van de bovengenoemde criteria het volgende samenvatten:

1. De hellingbanen in de varianten 1 en 2 zijn binnen het bestemmingsplan te realiseren, zullen naar verwachting binnen de financiële kaders van de begroting vallen en voldoen aan de vraag voor een invalide voorziening om van het parkeerterrein Parallelweg naar het Noordeinde te komen. De kwaliteit van de voorziening, het gebruikersgemak en de inpassing in de omgeving zijn echter minpunten van deze voorzieningen.
2. De liften in de varianten 4A en 4B zijn niet binnen het bestemmingsplan te realiseren en kunnen naar alle waarschijnlijkheid niet binnen de financiële kaders van de begroting gerealiseerd worden. De kwaliteit van de voorziening, de inpasbaarheid in de omgeving en het gebruikersgemak zijn echter veel beter dan bij de varianten 1 en 2.
3. Bij variant 5, waarbij de lift en trap in een gebouw wordt gerealiseerd, verbeterd de kwaliteit van de voorziening en de inpasbaarheid in de omgeving, maar is echter een stuk duurder dan de varianten 4A en 4B. Wanneer bij deze variant het echter mogelijk is om een appartement te realiseren, kan dit een kostendrager zijn.
4. De combinatievariant, waarbij de lift, trap, toiletvoorziening en kiosk in 1 gebouw gerealiseerd wordt is veruit de beste variant. De kwaliteit van de voorziening en het gebruikersgemak is groot en de inpassing in de omgeving is goed. Tevens zijn de kosten voor het totaalplan van alle voorzieningen op het parkeerterrein Parallelweg lager dan bij de varianten 4A en 4B. De verwachting is echter wel dat de kosten niet binnen de financiële kaders van de begroting zullen vallen. Net als bij variant 5 kan een mogelijk appartement in het gebouw een kostendrager zijn.

Uit het bovenstaande samenvatting kunnen we concluderen dat de varianten waarbij de lift en de trap in een gebouwde voorziening worden aangebracht het beste scoren. Het enige minpunt zijn de verwachte kosten. Van alle varianten zijn deze echter nog niet bekend. Om een duidelijke keus te kunnen maken is het voorstel dan ook om voor alle varianten kostenramingen op te stellen.

Wij adviseren dan ook het volgende:

- a. Kostenramingen opstellen van alle varianten voor de opgang van het parkeerterrein Parallelweg naar het Noordeinde.

5. Uitbreiden parkeercapaciteit

Het parkeerterrein Parallelweg bestaat uit 2 delen. 1 deel is gereserveerd voor auto's en heeft een capaciteit van 120 parkeerplaatsen en 1 deel is gereserveerd voor touringcars en heeft een capaciteit van 32 parkeerplaatsen

5.1 Huidige situatie

De bus parkeerplaatsen op het parkeerterrein Parallelweg worden gedurende het toeristenseizoen intensief gebruikt. Het komt veelvuldig voor dat de 32 bus parkeerplaatsen volledig vol staan waardoor men de passagiers uit laat stappen en vervolgens elders in de gemeente parkeert. Dit veroorzaakt op zeer drukke tijden overlast. Het huidige parkeerregime voor bussen is vrij parkeren.

Ook het gedeelte voor de auto's op het parkeerterrein Parallelweg staat bijna altijd vol. Dit parkeerterrein wordt minder gebruikt door de toeristen, maar hoofdzakelijk door de bewoners van het Noordeinde, klantauto's van garagebedrijf Jonk en Sier, werknemers bedrijven industrieterrein Parallelweg en werknemers zorginstellingen St. Nicolaashof en De Gouwzee. Het huidige parkeerregime voor auto's is vrij parkeren.

5.2 Gewenste situatie

Door de verwachte toename van het toerisme in Volendam en de voorzieningen die gerealiseerd worden op het parkeerterrein Parallelweg zal het aantal touringcars op het parkeerterrein toenemen. De verwachting is dat in de drukke periode de parkeercapaciteit voor de touringcars dan niet toereikend is. Een uitbreiding van de parkeercapaciteit is gewenst.

Voor de auto's is de parkeercapaciteit in de huidige situatie al niet toereikend. Dit komt niet door toeristen die er parkeren, maar door het reguliere gebruik van bewoners van het Noordeinde en klanten en werknemers van omliggende bedrijven en zorginstellingen. Bewoners van het Noordeinde klagen regelmatig dat men hun auto niet op het parkeerterrein kan parkeren. Ook voor de auto's dient de parkeercapaciteit uitgebreid te worden.

5.3 Mogelijke oplossing

Op het parkeerterrein Parallelweg kan de parkeercapaciteit voor de touringcars verdubbeld worden en voor de auto's significant verhoogd worden door het aanbrengen van een parkeerdek over het gehele parkeerterrein. De parkeercapaciteit voor bussen wordt dan verhoogd naar 64 plaatsen en voor de auto's naar 225 plaatsen.

Een parkeerdek over het gehele parkeerterrein Parallelweg veroorzaakt echter een verslechtering van de leefomgeving van een 20-tal woningen op het Noordeinde. Deze woningen grenzen direct aan het parkeerterrein Parallelweg en een parkeerdek zou op het niveau van de huiskamers komen. Er kan daarom ook gekozen worden voor een gedeeltelijk parkeerdek boven het parkeerterrein aan de kant van de bedrijven. De parkeercapaciteit van de bussen kan dan met 18 plaatsen toenemen en voor de auto's kan de capaciteit met ongeveer 50 plaatsen toenemen.

Er zijn vervolgens verschillende types parkeerdekken. Je kan het parkeerdek in staal uitvoeren of in beton. Een betonnen parkeerdek veroorzaakt substantieel minder geluid door auto's die er rijden dan een stalen parkeerdek. Een betonnen parkeerdek zal waarschijnlijk wel een stuk duurder zijn dan een stalen parkeerdek. Beide varianten zullen onderzocht worden en zal een kostenraming voor opgesteld worden, zodat voor de definitieve keus een afgewogen besluit genomen kan worden. Hieronder is een impressie weergegeven waar het parkeerdek op het parkeerterrein Parallelweg wordt aangebracht.



Impressie van het parkeerdek op het parkeerterrein Parallelweg

5.4 Gevolgen bestemmingsplan

Voor een groot deel van het parkeerterrein is het “oude” bestemmingsplan Oud Volendam vigerend. Ter plaatse geldt de bestemming Verkeer (art. 14). De voor Verkeer aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor:

- a. Verkeersvoorzieningen, zoals wegen, parkeerplaatsen, fiets- en voetgangerspaden, met daarbij behorende bermstroken, taluds, groenvoorzieningen, bruggen, duikers, keerwanden en watergangen ten behoeve van de waterberging en waterhuishouding;
- b. Openbare nutsvoorzieningen, straatmeubilair, met daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde en werken, geen bouwwerk zijnde.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde, op de hierboven omschreven gronden geldt de bepaling dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, ten hoogste 10.00 meter mag bedragen.

Bouwwerk, geen gebouw zijnde (art. 1.14):

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal die hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

Resumerend

Een parkeerdek is binnen deze bestemming tot 10 meter hoogte toegestaan.

5.5 Beoordeling maatregelen door het HHNK:

De plannen zijn gelegen in de zones Waterstaatswerk en Beschermingszone (zie afbeelding hieronder). In deze zones gelden de keur en de legger. Een gedeelte van het parkeerterrein is gelegen in de zone Waterstaatswerk, het grootste gedeelte is gelegen in de beschermingszone. Voor de parkeervoorziening in de zone Waterstaatswerk is een Watervergunning te verlenen. In de Beschermingszone is het bouwen van een parkeergarage toegestaan, er geldt geen verbod uit de keur voor bouwen in de Beschermingszone, er is hiervoor dan geen Watervergunning noodzakelijk.



Zones Waterstaatswerk en Beschermingszone (donker geel zone Waterstaatswerk, licht geel Beschermingszone)

5.6 Advies

Gezien de noodzaak om de parkeercapaciteit voor zowel bussen als auto's op het parkeerterrein Parallelweg uit te breiden en de wens om de overlast voor de bewoners op het Noordeinde tot een minimum te beperken adviseren wij het volgende:

- a. Op maaiveldniveau het parkeerterrein herinrichten zodat er 18 bus parkeerplaatsen extra gerealiseerd worden
- b. Een parkeerdek voor auto's boven de helft van het parkeerterrein, aan de kant de bedrijven, realiseren.
- c. Een kostenraming opstellen van een betonnen variant en een stalen variant.

6. Betaald parkeren voor touringcars

Wanneer de voorzieningen, zoals beschreven in deze notitie, op het parkeerterrein Parallelweg worden gerealiseerd wordt deze locatie extra aantrekkelijk ten opzichte van andere parkeerlocaties. Het beleid van de gemeente Edam-Volendam is altijd geweest dat deze voorzieningen uit de algemene middelen betaald worden. Vanwege de aantrekkelijkheid van deze parkeerlocatie kan er ook voor gekozen worden dat er op dit parkeerterrein betaald moet worden voor het parkeren. In het coalitieprogramma en programma akkoord 2017-2022 is dan ook het volgende opgenomen:
In de openbare ruimte wordt in beginsel geen betaald parkeren ingevoerd, zeker niet voor eigen inwoners. Het is daarnaast wenselijk om toerisme beter te faciliteren en dat kost geld. Betaald parkeren voor toeristische gebruikers, bijvoorbeeld via een pilot-kan hier een goed instrument zijn dat verder uitgewerkt zal worden.

Een deel van de toeristen zal hier graag gebruik van willen maken en zal bereid zijn te betalen. Een ander deel zal vanwege de kosten deze plek mijden. Het risico bestaat dat er per saldo een hogere parkeerdruk zal ontstaan op de omgeving of in ieder geval op de andere parkeerterreinen. Door het invoeren van betaald parkeren is een deel van het terrein ook niet meer beschikbaar voor de eigen inwoners. Deze zullen zich verspreiden en op andere plekken zal als gevolg daarvan de parkeerdruk toenemen.

6.1 Variant: alleen betalen touringcars op parkeerterrein Parallelweg

Er kan ook gekozen worden om niet op het hele parkeerterrein betaald parkeren in te voeren, maar alleen op het deel dat exclusief is toegewezen aan touringcars. Het bestaande parkeerterrein is al zodanig ingericht dat de parkeerplaatsen voor touringcars apart is van de parkeerplaatsen voor auto's. Ook bij een eventuele uitbreiding met een parkeerdek blijft dit het geval.

De aanvullende voorzieningen zijn hoofdzakelijk beschikbaar voor het afgesloten deel waar de touringcars parkeren, waardoor betaald parkeren logischer en minder bezwaarlijk wordt. Je hebt een specifieke doelgroep die je ook veel beter kunt sturen om hier te parkeren. De doelgroep is duidelijk te onderscheiden van de rest en duidelijk te benaderen. Voor touringcars kan ook eenvoudiger een hoger tarief worden gevraagd omdat de kosten daarvan over een groter aantal mensen wordt verdeeld (er vanuit gaande dat de kosten doorberekend worden in het kaartje).

Wel tref je op deze manier een specifieke groep. Wellicht bestaat de kans dat touringcars Volendam gaan mijden. De kans dat dit gebeurt is misschien niet zo groot. Juist omdat er extra faciliteiten worden geboden en mede afhankelijk van het tarief.

Er kan ook voor gekozen worden om het betaald parkeren voor touringcars alleen te laten gelden wanneer de toiletvoorziening en kiosk beheert wordt. Er wordt namelijk betaald voor de voorzieningen en wanneer de beheerder er niet is, is de toiletvoorziening niet te gebruiken en is de kiosk niet open.

6.2 Beleid, handhaving en innen parkeergelden

Om er vervolgens voor te zorgen dat touringcars wel op het parkeerterrein parkeren en niet in de directe omgeving, zal er aanvullend parkeerbeleid opgesteld moeten worden. Tevens zal er handhavingscapaciteit beschikbaar gesteld moeten worden om dit daadwerkelijk ook te handhaven.

Het innen van parkeergelden zal vanwege de controleerbaarheid en het gebruikersgemak middels parkeerautomaten plaatsvinden. Op een centrale plaats zal een parkeerautomaat geplaatst worden.

6.3 Parkeertarief

Om het parkeren op het parkeerterrein voor touringcars aantrekkelijk te houden dient er een parkeertarief vastgesteld te worden dat concurrerend is met het parkeren van gelijksoortige attracties in de regio of directe omgeving. De directe concurrent is het parkeren achter hotel Spaander. Bij het investeren in parkeerfaciliteiten op het parkeerterrein Parallelweg, zal het Noordeinde echter niet meer toegankelijk zijn voor bussen, maar alleen voor auto's. Voor wat betreft concurrentie in de regio is dat Marken, Zaanse Schans en Keukenhof. De parkeertarieven voor bussen op deze locaties zijn:

Hotel Spaander	€ 17,50 eerste uur, daarna € 5,- per uur
Marken	€ 15,- per dag
Zaanse Schans	€ 16,50 per dag
Keukenhof	€ 15,- per dag

Gezien de bovenstaande tarieven, de faciliteiten op het parkeerterrein, de ligging van het parkeerterrein en de afstand tot de Haven is het voorstel om een tarief van € 10,- per dag te hanteren.

6.4 Verwacht gebruik en opbrengsten

Om te kunnen bepalen wat de mogelijke opbrengsten zijn van betaald parkeren voor touringcars dient er een inschatting gemaakt te worden van het aantal touringcars wat op het parkeerterrein Parallelweg parkeren. De huidige beheerder heeft aangegeven dat zijn inschatting is dat er ongeveer 10.000 bussen per jaar op het parkeerterrein Parallelweg parkeren.

In 2013 heeft de gemeente in de periode van eind juli tot eind september gedurende 2 maanden handmatig bussen geteld die naar het parkeerterrein Parallelweg zijn gereden. De uitkomst hiervan was dat er gemiddeld per dag 55 bussen parkeerde op het parkeerterrein Parallelweg. De periode dat geteld was, was niet de drukste periode voor touringcars. De drukste periode voor touringcars is tijdens de zogenaamde "bollentijd" in mei/juni en de maand juli. Wanneer we er vanuit gaan dat het toeristenseizoen in Volendam ongeveer 200 dagen duurt (van 1 april tot half oktober) is het verwachte gebruik van het parkeerterrein Parallelweg 55 bussen x 200 dagen = 11.000 bussen per jaar.

Sinds 2013 is het gebruik van het parkeerterrein Parallelweg door touringcars toegenomen. Enerzijds komt dit doordat er steeds minder bussen naar het parkeerterrein achter hotel Spaander doorrijden en anderzijds door het aantrekken van de economie en de groei van het toerisme. Wanneer we voor de mogelijke opbrengst van betaald parkeren voor touringcars op het parkeerterrein Parallelweg uitgaan van een gebruik van 10.000 bussen per jaar is dat een realistische inschatting.

Met een verwacht gebruik van ongeveer 10.000 bussen per jaar is met een parkeertarief van € 10,- per bus per dag de verwachte opbrengst 10.000 bussen x € 10,- = € 100.000,- per jaar.

6.5 Conclusie

Zomaar alleen op dit parkeerterrein betaald parkeren invoeren kan meer problemen geven, dan iets op te lossen. Aanvullend parkeerbeleid en handhaving is noodzakelijk om er voor te zorgen dat er ook daadwerkelijk geparkeerd gaat worden door de gewenste doelgroep.

Specifieke doelgroepen (zoals de touringcars) op een specifieke plek opvangen is een kansrijke optie. Zeker ook omdat hier de voorzieningen voor deze groepen gemaakt gaan worden. Dat maakt dat ze niet alleen gedwongen worden om daar te parkeren, maar dat het ook heel aantrekkelijk voor ze is.

6.6 Advies

Geadviseerd wordt het volgende:

- Betaald parkeren voor touringcars op het parkeerterrein Parallelweg in te voeren.
- Een parkeertarief van € 10,- per dag vaststellen.

7. Parkeerregime auto's

De gebruikers van het parkeerterrein Parallelweg zijn hoofdzakelijk bewoners van het Noordeinde en klanten en werknemers van de bedrijven op het industrieterrein Parallelweg, werknemers van de zorginstellingen St. Nicolaashof en De Gouwzee en bezoekers van deze zorginstellingen. Deze gebruikers komen voor een groot deel uit de gemeente Edam-Volendam of zijn economisch verbonden aan de gemeente Edam-Volendam omdat ze er werkzaam zijn. Betaald parkeren voor auto's raden wij dan ook af omdat in het coalitieprogramma en het programma akkoord 2017-2022 het volgende is opgenomen:

In de openbare ruimte in beginsel geen betaald parkeren wordt ingevoerd en zeker niet voor eigen inwoners.

Gezien de gebruikers van het parkeerterrein gedurende de gehele dag nagenoeg allemaal langdurig parkeren is ook het invoeren van een parkeerregime middels een parkeerschijfzone af te raden. Wel is het wenselijk om een deel van het parkeerterrein Parallelweg te reserveren voor de bewoners van het Noordeinde middels vergunning parkeren. Zij ondervinden dagelijks de overlast van een overvol parkeerterrein en hebben geen andere mogelijkheid om in de directe omgeving van hun woning te parkeren.

7.1 Advies

Geadviseerd wordt het volgende:

- a. Geen betaald parkeren invoeren voor auto's op het parkeerterrein Parallelweg
- b. Een deel van het parkeerterrein Parallelweg op maaiveldniveau reserveren voor bewoners Noordeinde middels vergunning parkeren.

8. Verbeteren toegang parkeerterrein Marinapark

Voor toeristisch parkeren ligt er aan het begin van Volendam een parkeerterrein op het Marinapark. Bij de toegang van het park zijn 6 bus parkeerplaatsen en verderop op het park is er een groot parkeerterrein met 12 bus parkeerplaatsen en 250 parkeerplaatsen voor auto's. Het grote parkeerterrein ligt ongeveer 900 meter van de Haven en de 6 parkeerplaatsen voor bussen aan het begin van het park liggen ongeveer 700 meter vanaf de Haven. Voor zowel de bussen als de auto's is het parkeerregime vrij parkeren.

8.1 Huidige situatie

Het grote parkeerterrein op het Marinapark is ongelukkig gesitueerd. Het ligt achteraf en is niet direct gesitueerd aan de doorgaande route naar het toeristisch centrum de Haven. Alleen de 6 parkeerplaatsen voor bussen aan het begin van het park liggen enigszins aan de doorgaande route. Verder liggen de 6 bus parkeerplaatsen en het grote parkeerterrein met een afstand van 700 en 900 meter vrij ver van het toeristisch centrum af. Door deze ligging wordt het parkeerterrein nagenoeg niet gebruikt door toeristen.

Ook de toegangen tot het parkeerterrein vanaf de Kathammerzeedijk en Julianaweg zijn niet duidelijk. De afslag na de rotonde Heideweg is smal, slecht zichtbaar en erg kort. Ondanks de verwijzing via het parkeerverwijssysteem wordt er nauwelijks gebruik gemaakt van deze toegang tot het parkeerterrein en wordt er dus weinig geparkeerd.



De toegang van het parkeerterrein via de oprit naar het Zuideinde is ook niet echt duidelijk. De afslag ligt achter een bushalte waar tevens een informatiebord prominent aanwezig is. Ook deze afslag nodigt niet uit om te gebruiken ondanks dat het aangegeven wordt middels bebording.



8.2 Mogelijke oplossingen

Om de toegang naar het Marinapark vanaf de Kathammerzeedijk meer uitnodigend te maken dient de afslag duidelijker en logischer gemaakt te worden. Dit kan onder andere door de korte afslag te veranderen in een langere rechtsaf strook. Hierdoor wordt de automobilist veel eerder geattendeerd op de mogelijkheid om rechtsaf te slaan en nodigt het meer uit om deze afslag te gebruiken. Een lange afslag van ongeveer 100 meter kan gerealiseerd worden door het vrijliggend fietspad te verleggen. Een alternatief is de opgang vanaf de Kathammerzeedijk af te sluiten. Dit komt de veiligheid van fietsers ten goede, maar heeft gevolgen voor de kruising bij de oprit naar het Zuideinde.

Om de afslag naar de oprit van het Zuideinde vanaf de Julianaweg duidelijker te maken bestaan er 2 mogelijkheden om dit te doen.

De eerste mogelijkheid is de kruising duidelijker te maken door deze ruimer te dimensioneren door de aanleg van een middengeleider en de bushalte verder van de afslag af te leggen. Dit maakt de kruising niet alleen duidelijker, maar ook het oprijden van de Julianaweg vanaf het Zuideinde wordt makkelijker omdat men maar 1 rijbaan over hoeft te steken door de middengeleider.

De tweede mogelijkheid is een volledige reconstructie van de kruising door een rotonde op de locatie aan te leggen. Op deze rotonde kan dan niet alleen de oprit naar het Zuideinde aangesloten worden, maar ook de toegang tot het parkeerterrein van de RKAV Volendam. Dit zou dan tevens een verbetering van de doorstroming op de Julianaweg teweeg brengen omdat het verkeerslicht dan kan verdwijnen.

De bovengenoemde oplossingen kunnen meegenomen worden in het groot onderhoud van de Julianaweg. Deze werkzaamheden worden opgepakt in 2018.

8.3 Advies

Geadviseerd wordt het volgende:

- a. De toegangen van het Marinapark vanaf zowel de Kathammerzeedijk en Julianaweg aanpassen zodat deze beter herkenbaar en veiliger zijn.
- b. De aanleg van de bovengenoemde maatregelen nader af te wegen in het kader van het groot onderhoud van de Julianaweg.

9. Aanpassen parkeerverwijssysteem

Voor het toeristisch parkeren worden vanaf het begin van Volendam de parkeerterreinen op het Marinapark, Haven-zuid en Parallelweg verwezen middels een parkeerverwijssysteem. Dit parkeerverwijssysteem is een statisch verwijssysteem. Dit houdt in dat de parkeerterreinen alleen worden verwezen, maar er wordt niet aangegeven of het parkeerterrein vrij of vol is.

9.1 Huidige situatie

In de huidige situatie wordt alleen het parkeerterrein Parallelweg intensief gebruikt door touringcars. Dit komt hoofdzakelijk doordat veel touroperators zo dicht mogelijk bij het toeristisch centrum willen parkeren en men het parkeerterrein Marinapark te ver van het toeristisch centrum af vindt liggen. Wanneer het parkeerterrein Parallelweg echter vol staat wordt dit met het huidige parkeerverwijssysteem aan begin van Volendam niet aangegeven. Dit heeft tot gevolg dat men gewoon doorrijdt en men geen gebruik maakt van het parkeerterrein Marinapark. Wanneer het parkeerterrein Parallelweg vol is veroorzaakt dit niet alleen overlast in de directe omgeving van het parkeerterrein omdat men de bus in de omgeving van het parkeerterrein parkeert, maar ook op de Julianaweg omdat er veel busverkeer heen er weer rijdt.

9.2 Mogelijke oplossing

Om er voor te zorgen dat het parkeren van met name touringcars niet leidt tot overbodige verkeersbewegingen kan er gebruik gemaakt worden van een dynamisch parkeerverwijssysteem in plaats van een statisch parkeerverwijssysteem. Met een dynamisch parkeerverwijssysteem kan er aan begin van Volendam duidelijk aangegeven worden of een parkeerterrein vol of vrij is. Bezoekers kunnen dan tijdig besluiten van welk parkeerterrein men gebruik wil maken. Dit voorkomt overlast bij de parkeerterreinen die vol staan en voorkomt ook zoekverkeer.

Omdat lokale parkeeders vanzelfsprekend lokaal goed bekend zijn, kan een parkeerverwijssysteem zich het beste richten tot bezoekers, mede om het parkeerverwijssysteem eenvoudig en beperkt te houden. Om die reden wordt in beginsel niet verwezen naar parkeerterreinen voor kort parkeren. Dat houdt in dat verwezen zal worden naar:

- parkeerterrein Marinapark voor auto's en bussen
- parkeerterrein Slobbeland voor auto's
- parkeergarage Havenhof voor auto's
- parkeergarage onder appartementen Julianaweg – Kielstraat voor auto's
- parkeerterrein Parallelweg voor bussen.

Vervolgens dient het dynamisch parkeerverwijssysteem op de toegangswegen van het toeristisch centrum te beginnen. Dit zijn de Kathammerzeedijk/Julianaweg, Populierenlaan en Dijkgraaf de Ruiterslaan. Op deze wegen dient duidelijk aangegeven te worden welke parkeerterreinen of garages vrij zijn.

9.3 Advies

Het volgende wordt geadviseerd:

- a. Het huidige statische parkeerverwijssysteem vervangen in een dynamisch parkeerverwijssysteem zoals hierboven omschreven

10. Aanvullende maatregelen verbinding Marinapark - Haven

Zoals bij het vorige punt al is aangegeven ligt het parkeerterrein Marinapark vrij ver van het toeristisch centrum af. Hierdoor wordt het parkeerterrein nagenoeg niet gebruikt door touringcars omdat de georganiseerde tours naar Volendam beperkte tijd hebben en de loopafstand te lang is. Ditzelfde geldt in mindere maten ook voor de toerist die met de auto komt.

10.1 Mogelijke oplossing

Om het parkeren op het parkeerterrein Marinapark aantrekkelijker te maken voor touringcars dient de verbinding tussen het parkeerterrein Marinapark en de Haven sneller en aantrekkelijker gemaakt te worden. Dit kan mogelijk door een verbinding over het water middels een pendelbootdienst of een toeristentrein via het Zuideinde of Slobbeland. Met deze voorzieningen is het mogelijk om sneller van het parkeerterrein Marinapark naar de Haven te komen en is al een attractie op zich. De beleving van Volendam begint dan niet op de Haven, maar al op het Marinapark. Met een dergelijke attractie vanaf het parkeerterrein Marinapark is het aantrekkelijker voor touroperators om op het parkeerterrein Marinapark te parkeren.

Het verzorgen van een dergelijke verbinding met een pendelbootdienst of toeristentrein zal niet door de gemeente geregeld worden, maar dient door ondernemers opgepakt te worden. De gemeente beperkt zich tot een faciliterende rol.

11. Communicatie

Inzake de voorgestelde maatregelen in deze notitie zal er verder in overleg getreden worden met belanghebbenden.