



Gemeente
EDAM
VOLENDAM

VERKEERSPLAN OUDE KOM VOLENDAM

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Coalitie akkoord en programmaplan 2017 - 2022	2
3.	Inspraak en participatie	3
4.	Herinrichting Europaplein en Zeestraat	3
5.	Spoorbuurt	4
	5.1 Huidige verkeerssituatie	4
	5.2 Gewenste verkeerssituatie	5
	5.3 Mogelijke oplossing	5
	5.4 Keus	7
6.	Afsluiting Haringstraat vanaf Zeestraat	7
	6.1 Huidige verkeerssituatie	7
	6.2 Gewenste verkeerssituatie	8
	6.3 Mogelijke oplossing	8
	6.4 Keus	9
7.	Afsluiting Ventersgracht na 11.00 uur	9
	7.1 Huidige verkeerssituatie	9
	7.2 Gewenste verkeerssituatie	10
	7.3 Mogelijke oplossing	10
	7.4 Keus	12
8.	Vrachtverkeer oude kom Volendam	13
	8.1 Huidige verkeerssituatie	13
	8.2 Gewenste verkeerssituatie	13
	8.3 Mogelijke oplossing	14
	8.4 Keus	15
9.	Laden en lossen en taxistandplaats Zeestraat	16
	9.1 Huidige verkeerssituatie	16
	9.2 Gewenste verkeerssituatie	16
	9.3 Mogelijke oplossing	16
	9.4 Keus	18
10.	Communicatie	18

1. Inleiding

De afgelopen jaren zijn er diverse plannen ontwikkeld om de kwaliteit van de openbare ruimte in de oude kom van Volendam, en met name die van het Europaplein, te verbeteren. In 2015 zijn er destijds plannen voor een herinrichting van het Europaplein opgesteld en heeft daar uitgebreide inspraak over plaats gevonden. Uiteindelijk is dat plan niet door gegaan omdat duidelijk werd dat de herinrichting van het Europaplein niet op zichzelf staat, maar in een bredere context bekeken moet worden. Er is dan ook besloten om bij de herinrichting van het Europaplein de Zeestraat te betrekken en verkeerskundig in samenhang met een deel van de oude kom van Volendam uit te voeren.

Het doel van de herinrichting van het Europaplein en de Zeestraat is om de mogelijke potentie en kwaliteit van het Europaplein en de Zeestraat te benutten om het gebied tot een kwalitatief waardevol deelgebied van Volendam te maken waarbij er een optimale mix ontstaat tussen leefbaarheid, veiligheid, bedrijvigheid en inrichting waarbij de bezoeker zich thuis voelt.

Om het bovengenoemde doel van de herinrichting van het Europaplein en de Zeestraat te bereiken dienen er in het achterliggende gebied van de oude kom van Volendam ook een aantal verkeerskundige en infrastructurele aanpassingen plaats te vinden. In deze rapportage zal specifiek hier op worden ingegaan.

De planning is om in het 3^e kwartaal 2017 de herinrichting van de Zeestraat en het Europaplein aan de gemeenteraad van Edam-Volendam aan te bieden om vervolgens in het 4^e kwartaal 2017 daadwerkelijk met de herinrichting van Europaplein en Zeestraat te beginnen.

2. Coalitie akkoord en programmaplan 2017-2022

Zoals in de inleiding al is aangegeven zijn er afgelopen jaren diverse plannen ontwikkeld om de kwaliteit van de openbare ruimte in de oude kom van Volendam, en met name die van het Europaplein, te verbeteren. In het coalitieakkoord en het programmaplan 2017-2022 zijn er dan ook doelstellingen geformuleerd om het Europaplein en Zeestraat een levendig onderdeel te maken van het centrum middels herinrichting en het mogelijk maken van terrassen en evenementen. Het volgende is dan ook opgenomen:

Coalitieakkoord / programmaplan 2017-2022

De hoogste prioriteit is van het Europaplein een belangrijker, levendig onderdeel te maken van het centrum van Volendam. Ingezet wordt op een integrale aanpak met een stip op de horizon, waarbij onder meer de kleinschalige wijze van inrichting, winkels en horeca, verkeer en parkeren, de relatie met toerisme en de dijk en evenementen een rol spelen. Het horeca- en evenementenbeleid wordt geactualiseerd en verruimd. Aansluitend op besluitvorming wordt op zo kort mogelijk termijn het Europaplein heringericht. Naar verwachting gebeurt dit in fases buiten het toeristenseizoen.

Naast de bovengenoemde doelstellingen om het Europaplein en de Zeestraat levendiger te maken zijn er in het coalitieakkoord en programmaplan 2017-2022 ook doelstellingen opgenomen inzake het parkeren rondom het toeristisch centrum. Het volgende is in het coalitieakkoord en programmaplan 2017-2022 opgenomen:

Coalitieakkoord / programmaplan 2017-2022

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. Dit leidt tot een aantal uitgangspunten en plannen voor het nieuw te formuleren parkeerbeleid.

Het parkeerbeleid zal daarom in de komende periode tegen het licht worden gehouden. Daarbij zal onder meer worden gekeken naar een herijking van de blauwe zones, de ontwikkeling van parkeerdruk, het creëren van extra parkeerruimte, dat parkeerplaatsen geen aanzuigende werking moeten hebben op onnodig zoekverkeer, het faciliteren van oplaadpalen voor elektrisch vervoer in de openbare ruimte en een evaluatie van het Parkeerfonds. Ook het faciliteren van fiets parkeren moet meer aandacht krijgen.

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.

3. Inspraak en participatie

Zoals in de inleiding al is aangegeven zijn er in 2015 reeds plannen opgesteld voor de herinrichting van het Europaplein en de Zeestraat. Deze waren in een vergevorderd stadium en zijn destijds vrijgegeven voor inspraak en participatie. Vanwege de grote impact in het centrum van Volendam is er besloten om de inspraak en participatie uitgebreid te doen.

De inspraak en participatie vond op de volgende manier plaats:

- Middels een plenaire bijeenkomst heeft de gemeente de plannen toegelicht en kregen de aanwezige ruimschoots de tijd om vragen te stellen en hun mening te geven. Voor deze plenaire bijeenkomst waren de stakeholders en direct belanghebbende persoonlijk uitgenodigd.
- Vervolgens zijn burgers en betrokkenen in de mogelijkheid gesteld om middels een persoonlijk gesprek vragen te stellen en hun mening te geven over de plannen middels 2 inloop gesprekken.
- Tot slot zijn alle burgers, ondernemers en instellingen in de gelegenheid gesteld om schriftelijk te reageren.
- Naast de bovengenoemde participatie zijn er vervolgens ook aparte gesprekken gevoerd met de ondernemersvereniging, winkeliersverenigingen en bewonerscomités van de Spoorbuurt, Ventersgracht en Haringstraat.

Uit het bovengenoemde participatietraject zijn ongeveer 60 reacties en ideeën binnen gekomen. Wat wel opviel uit de reacties en ideeën was dat bijna alle reacties gingen over het verkeer en parkeren in de oude kom van Volendam. Er waren weinig reacties over de herinrichting van het Europaplein.

De belangrijkste punten waren:

- Overlast van zwaar verkeer in de oude kom door met name laden en lossen van bedrijven;
- Hoge parkeerdruk in de woonwijken van o.a. bezoekers, en met name in de straten rondom de Zeestraat;
- Te weinig parkeerplaatsen voor bezoekers van winkels in de directe omgeving van de winkels;
- Overlast van toeristisch parkeren in met name de Spoorbuurt;
- Te hard rijden door de smalle straten

Aan de hand van de bovengenoemde punten die uit de participatie naar voren zijn gekomen wordt er in deze rapportage gezocht naar oplossingen. Op elk onderdeel zal per hoofdstuk worden ingegaan.

4. Herinrichting Europaplein en Zeestraat.

Het Europaplein en de Zeestraat nemen een belangrijke plek in, in het centrum van Volendam. Het gebied functioneert echter niet als een bruisend en aantrekkelijk gebied dat de gemeente voor ogen heeft, terwijl het gebied daartoe wel de mogelijkheden heeft. De reden hiervoor is dat in de huidige situatie de Zeestraat een brede geasfalteerde ontsluitingsweg met rode fietsstroken is welke het parkeerterrein Amvo, de parkeergarage onder het winkelcentrum Havenhof, het parkeerterrein Europaplein (alleen in de wintermaanden) en de achterliggende woonwijken ontsluit. Het Europaplein is van 1 november tot 1 april een parkeerterrein voor 30 auto's en van 1 april tot 1 november een autovrij plein zonder enige uitstraling.

De gemeente wil de mogelijke potentie en kwaliteit van het Europaplein en Zeestraat benutten om het gebied tot een kwalitatief waardevol deelgebied van Volendam te maken: bruisend en aantrekkelijk, met de nadruk op winkelen, verblijf, cultuur en ontmoeting. Naast de eigen bevolking zou de dagtoerist er toe verleid kunnen worden Volendam wat langer aan te doen.

Met alleen een herinrichting zal het doel niet worden bereikt. Horeca en terrassen, naast detailhandel en ruimte voor evenementen is daarbij een wenselijke elementen. Daarom heeft de gemeenteraad van Edam-Volendam op 15 december 2016 besloten om de gebruiksmogelijkheden van het Europaplein te verruimen: aan de noord- en oostkant van het plein is lichte (dag)horeca mogelijk gemaakt en aan de zuidkant van het plein (de Ventersgracht) is ruimte geboden voor detailhandel.

Aan de hand van de bovengenoemde doelstellingen is een schetsontwerp gemaakt van het Europaplein en Zeestraat. In dit ontwerp wordt het Europaplein autovrij en ingericht als plein. Op het plein is het vervolgens mogelijk om aan de noordkant terrassen te realiseren. De Zeestraat wordt getransformeerd van een geasfalteerde ontsluitingsweg met aparte fietsvoorzieningen naar een weg in klinkerbestrating met langsparkeren, welke onderdeel wordt van een verblijfgebied. Langs de Zeestraat worden aan beide kanten bomen geplaatst. Om de verkeersintensiteit in de Zeestraat terug te dringen zal de verbinding vanuit de Zeestraat met de Haringstraat afgesloten worden en zal dit gedeelte onderdeel worden van het plein. De Haringstraat zal vervolgens verbonden worden met de Rokersgracht. Verder is het de bedoeling de Spoorbuurt alleen bereikbaar te maken voor bewoners en de Ventersgracht tussen bepaalde tijden af te sluiten van de Zeestraat. Hieronder is een impressie van de beoogde inrichting van het Europaplein en Zeestraat.



Impressie van de beoogde inrichting van het Europaplein en Zeestraat

5. Spoorbuurt

De Spoorbuurt is een kleine woonwijk direct grenzend aan de Zeestraat en Europaplein. Deze woonwijk bestaande uit 65 woningen en een aantal winkels in de Stationstraat. De wijk wordt ontsloten middels tweerichtingsverkeer in de Dwarsstraat, welke uitkomt op de keerlus in de Zeestraat. Via de Stationstraat kan de wijk ook verlaten worden. De infrastructuur in de wijk bestaat vervolgens uit smalle eenrichtingstraatjes.

5.1 Huidige verkeerssituatie

In de huidige situatie geldt in de Spoorbuurt een parkeerregime van parkeervergunningen. Voor een woning kan 1 parkeervergunning aangevraagd worden. Voor de tweede auto kan een ontheffing aangevraagd worden voor de parkeerschijfzone op het parkeerterrein Amvo. De Stationstraat is onderdeel van deze wijk. Deze straat bestaat hoofdzakelijk uit winkels en is een parkeerschijfzone van 1,5 uur van kracht. Dit is destijds ingesteld zodat de klanten voor de winkels kunnen parkeren. In deze parkeerschijfzone zijn echter maar 3 parkeerplaatsen beschikbaar en deze zijn alleen bereikbaar via het gedeelte voor parkeervergunningen.

Ondanks dat het middels borden duidelijk aangegeven wordt dat men er alleen maar mag parkeren met een vergunning klagen de bewoners erover dat er, vooral in de zomermaanden wanneer er niet op het Europaplein geparkeerd mag worden, heel veel bezoekers van de Haven en de oude kom van Volendam parkeren in het gebied. Dit zijn dan met name buitenlandse toeristen. Omdat de parkeer capaciteit in het gebied beperkt is heeft men ook veel overlast van automobilisten die rond rijden om een parkeerplaats te zoeken, terwijl ze er niet mogen parkeren.



Huidige toegang Spoorbuurt via Dwarsstraat

5.2 Gewenste verkeerssituatie

De gewenste verkeerssituatie voor de Spoorbuurt is dat er geen auto's de woonwijk inrijden die er niets te zoeken hebben. Tevens is het wenselijk om 1 parkeerregime in te stellen voor zo een klein gebied.

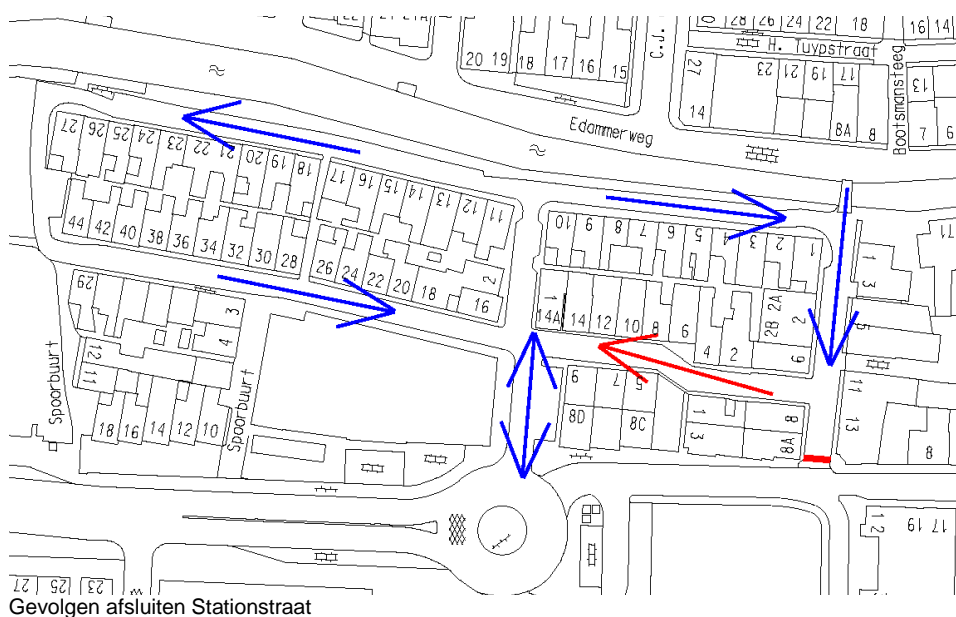
5.3 Mogelijke oplossingen

Om de gewenste situatie inzake 1 parkeerregime te bereiken is het verstandig om de parkeerschijfzone in de Stationstraat op te heffen en onderdeel te maken van het parkeervergunning gebied. Dit zal minimale gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de winkeliers omdat er maar 3 openbare parkeerplaatsen verdwijnen die hoofdzakelijk al bezet werden door bewoners met een ontheffing en de winkeliers zelf. Om er voor te zorgen dat er geen auto's de woonwijk inrijden die er niets te zoeken hebben zijn er 2 mogelijkheden om dit te regelen.

Optie 1

De eerste mogelijkheid is de huidige situatie dusdanig verbeteren door de toegang van de wijk minder aantrekkelijk te maken om in te rijden en nog duidelijkere bebording aanbrengen die ook voor buitenlandse toeristen te begrijpen zijn. Vervolgens dient er reguliere controle plaats te vinden op foutparkeerders door de gemeentelijke boa's. Het nadeel van deze oplossing is dat het geen 100% garantie geeft dat ongewenste bezoekers de borden negeren, de wijk inrijden en toch in de wijk gaan parkeren. Het voordeel van deze oplossing is dat, wanneer men geen parkeervergunning heeft, men toch kan laden en lossen voor de woning.

Om de Zeestraat, ter hoogte van het Europaplein, zo autoluw mogelijk te maken en om er voor te zorgen dat ongewenste bezoekers niet tegen de rijrichting de Stationstraat inrijden, is het tevens verstandig om de Stationstraat geheel af te sluiten voor het autoverkeer. Dit kan middels palen die alleen voor de nood- en hulpdiensten zijn te verwijderen. Bij deze afsluiting zal de rijrichting in de W.J. Tuijnstraat, tussen de Dwarsstraat en Stationstraat omgedraaid moeten worden.



Optie 2

De tweede mogelijkheid is het gebied fysiek afsluiten in de Dwarsstraat middels een beweegbare paal en alleen maar toegankelijk te maken voor bewoners en ondernemers met een inrijontheffing. Middels een pasje kunnen alleen de bewoners en ondernemers met een inrijontheffing de paal naar beneden krijgen en niemand anders. Dit systeem wordt ook al toegepast op het Slobbeland om achter de woningen van Zuideinde 3 t/m 75 (oneven) te kunnen parkeren door alleen bewoners (zie bijgevoegde foto). Net als bij *optie 1* zal tevens de Stationstraat afgesloten worden met palen die alleen door de nood- en hulpdiensten zijn te verwijderen.

Het voordeel van deze oplossing is dat alleen de bewoners en ondernemers met een pas toegang krijgen en er geen ongewenste bezoekers meer kunnen parkeren. Een nadeel van deze oplossing is dat er door bezoekers en leveranciers niet meer in het gebied zelf geladen en gelost kan worden omdat ze geen toegang meer hebben.

Binnen de gemeente Edam-Volendam is het beleid er niet op gericht om woonwijken af te sluiten voor bezoekers en alleen toegankelijk te maken voor bewoners. Dit is alleen nog maar toegepast op de weg achterlangs Zuideinde 3 t/m 75 (oneven) omdat ook hier veel overlast was van bezoekers die er gingen parkeren en niet gebruik maakte van de reguliere parkeerterreinen in de directe omgeving. Voor de Spoorbuurt kan deze uitzondering ook gemaakt worden omdat er enerzijds overlast is van parkeerders die er niets te zoeken hebben en anderzijds is het een gebied waar geen doorgaand verkeer naar andere wijken of straten is.

Zowel de bewoners van de Spoorbuurt als de gemeenteraad van Edam-Volendam hebben aangegeven voorstander te zijn voor het geheel afsluiten van de Spoorbuurt en alleen toegankelijk te maken voor de bewoners en aanwezige ondernemers.



5.4 Keus

Gezien het feit dat de huidige situatie met duidelijke bebording niet afdoende werkt om ongewenste bezoekers en parkeerders uit de Spoorbuurt te weren en vanwege het feit dat zowel de bewoners van de Spoorbuurt als de gemeenteraad van Edam-Volendam voorstander is van het geheel afsluiten van het gebied en alleen toegankelijk te maken voor bewoners en aanwezige ondernemers, kiezen wij voor de onderstaande oplossing:

- a. De wijk Spoorbuurt vanaf de Zeestraat in de Dwarsstraat fysiek af te sluiten middels een beweegbare paal en alleen bewoners en ondernemers met een inrijontheffing toegang geven tot het gebied middels pasjes om de beweegbare paal te bedienen;
- b. De Stationstraat af te sluiten middels een fysieke afsluiting van uitneembare palen voor de nood- en hulpdiensten en de rijrichting in de W.J. Tuijnstraat, tussen de Dwarsstraat en de Stationstraat om te draaien.

6. Afsluiten Haringstraat vanaf de Zeestraat

Op de Zeestraat komen een aantal straten uit met verschillende functies. Zo wordt de Haven, de parkeergarage Havenhof en het parkeerterrein Amvo ontsloten via de Zeestraat. Tevens zijn er verschillende zijstraten die woonwijken ontsluiten. De Zeestraat is dan ook een drukke straat met een belangrijke ontsluitingsfunctie. In de plannen voor het Europaplein en Zeestraat is het de bedoeling dat de ontsluitingsfunctie van de Zeestraat ter hoogte van het Europaplein minder wordt en meer een verblijfsfunctie krijgt.

6.1 Huidige verkeerssituatie

Een deel van de oude kom van Volendam, waar een aantal lokale winkels zijn gevestigd, wordt via de Haringstraat ontsloten. De Haringstraat is bereikbaar via de Zeestraat. In de Haringstraat geldt vervolgens eenrichtingsverkeer vanaf de Zeestraat de woonwijk in.

Doordat de Haringstraat aansluit op de Zeestraat rijden heel veel bezoekers van het centrum van Volendam en toeristen deze weg in om een parkeerplaats in het achterliggende gebied te zoeken wanneer het parkeerterrein Amvo vol staat. Dit genereert niet alleen heel veel verkeer in de smalle Haringstraat, waardoor hier overlast wordt ervaren, maar veroorzaakt ook een parkeerprobleem voor de bewoners in het achterliggende gebied doordat bezoekers van het centrum en toeristen hier parkeren. Al met al neemt de leefbaarheid voor de bewoners in dit gebied hierdoor af.



Haringstraat

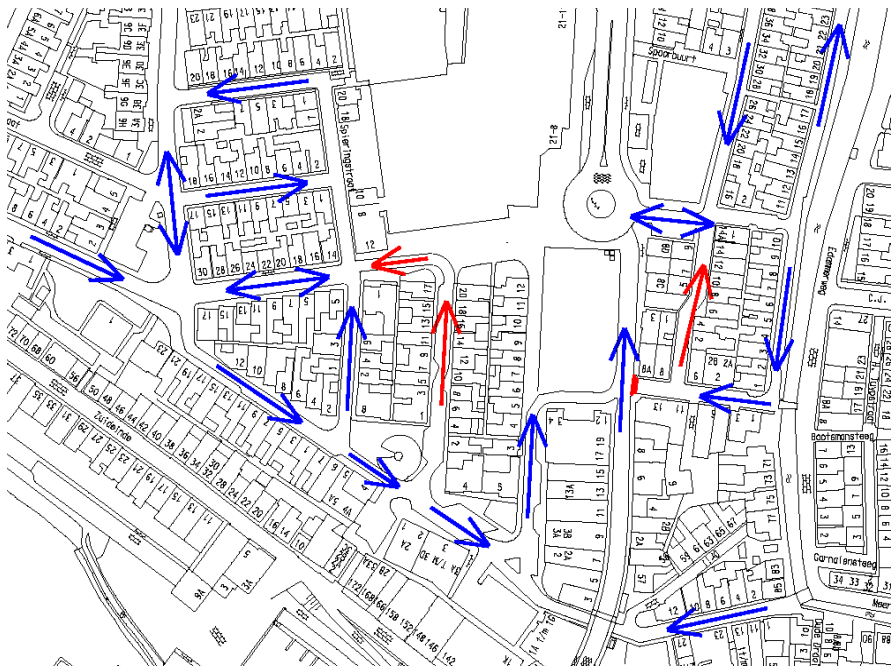
6.2 Gewenste verkeerssituatie

De gewenste verkeerssituatie voor de Haringstraat en het achterliggende gebied van de oude kom van Volendam is dat er geen zoekverkeer van bezoekers van het centrum van Volendam en de Haven en toeristen is in de Haringstraat en het achterliggende gebied en vervolgens daar ook niet gaan parkeren. Het achterliggende gebied wordt dan alleen gebruikt door bezoekers van de lokale winkels en bewoners. De verkeersintensiteit in de smalle straten en de parkeerdruk nemen hierdoor af en de leefbaarheid neemt toe.

6.3 Mogelijke oplossing

Om de Haringstraat niet meer toegankelijk te maken vanaf de Zeestraat dient deze afgesloten te worden vanaf de Zeestraat. Dit heeft echter wel gevolgen voor de bereikbaarheid van de Haringstraat zelf. Men kan dan helemaal niet meer in de Haringstraat komen omdat deze alleen toegankelijk was vanuit de Zeestraat. Bewoners kunnen dan niet meer met hun auto voor de deur parkeren. De Haringstraat kan ook geen doodlopende weg vanaf de Havenstraat worden omdat de weg te smal is voor tweerichtingsverkeer.

Om het bovengenoemde probleem op te lossen kan de Haringstraat via het plein achter het winkelcentrum Havenhof aangesloten worden op de Rokersgracht. De Haringstraat is dan vanaf de Rokersgracht middels eenrichtingsverkeer te bereiken. Voor een gewenste verkeerscirculatie bij een mogelijke afsluiting van de Ventersgracht is het aan te raden om de rijrichting in de Haringstraat om te draaien van het Pellersplein richting de Rokersgracht. Met deze oplossing verandert er niets aan de bereikbaarheid voor de bewoners van de Haringstraat, maar zal het wel een stuk rustiger worden in deze straat omdat het geen directe verbinding meer is vanaf de Zeestraat naar het achterliggende gebied.



Rijrichtingen met Haringstraat aangesloten op Rokersgracht

Een nadelig gevolg van deze oplossing is dat het achterliggend gebied slechter bereikbaar wordt omdat een toegangsweg is afgesloten. Tevens zal door de afsluiting van de Haringstraat de verkeersintensiteit in een andere straten toenemen. In dit geval zijn dit de Aalstraat en Rokersgracht. Om bij de lokale winkels en de woningen op het Pellersplein, de Havenstraat en de Ventersgracht te bereiken dient men door Aalstraat te rijden. Het gaat hier echter om een gering aantal winkels en woningen waardoor wij van mening zijn dat de toename van de verkeersintensiteit acceptabel zal zijn. Ook de verkeersintensiteit op de Rokersgracht zal toenemen omdat de bewoners van de Haringstraat door de Rokersgracht moeten rijden om bij hun woning te komen. Het gaat hierbij om 16 woningen. Ook deze toename is acceptabel.

Ondanks dat in een aantal straten de verkeersintensiteit toe zal nemen, zal de totale verkeersintensiteit en parkeerdruk in dit gedeelte van de oude kom afnemen. Een bijkomend voordeel van deze oplossing is dat het autovrije gedeelte aansluitend op het Europaplein groter wordt.

6.4 Keus

Gezien het feit dat de verbinding van de Zeestraat met het achterliggend gebied niet wenselijk is omdat hierdoor de verkeersintensiteit en parkeerdruk niet alleen in de Haringstraat, maar ook in het achterliggend gebied hoog is door bezoekers van het centrum en de Haven en toeristen, kiezen wij voor de onderstaande oplossing:

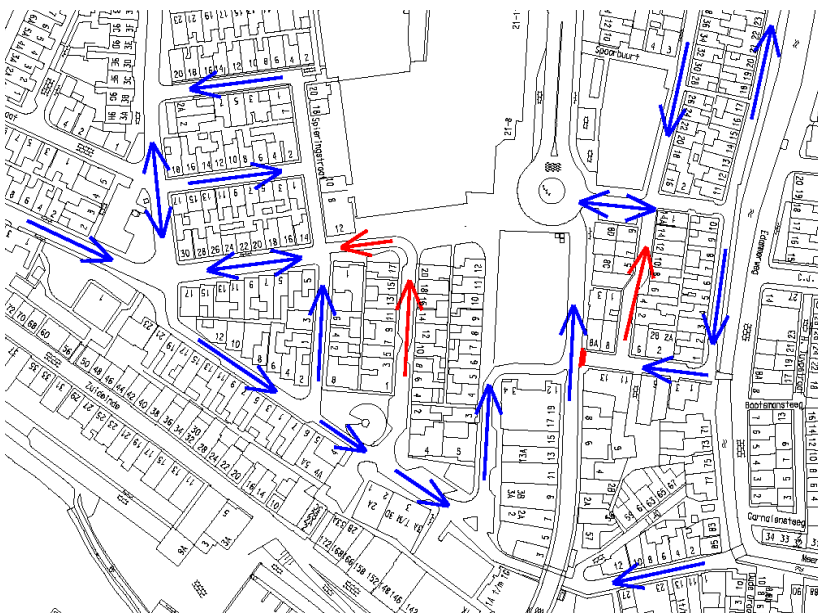
- De Haringstraat middels infrastructurele maatregelen vanaf de Zeestraat af te sluiten;
- De Haringstraat vervolgens middels infrastructurele maatregelen aan te sluiten op de Rokersgracht;
- In de Haringstraat eenrichtingsverkeer in te stellen vanaf het Pellersplein naar de Rokersgracht.

7. Afsluiten Ventersgracht na 11.00 uur

Het deel van de oude kom van Volendam dat direct achter het Europaplein ligt bestaat uit smalle straten waar eenrichtingsverkeer geldt. Het gaat hierbij om de straten Dril, Havenstraat, Pellersplein, Haringstraat, Aalstraat, Spieringstraat en Ventersgracht. In de Havenstraat en Ventersgracht zijn vervolgens een aantal winkels gevestigd. Tot slot is aan de Havenstraat een parkeerterrein gelegen met een capaciteit van 18 auto's.

7.1 Huidige verkeerssituatie

Zoals al aangegeven bestaat een deel van de oude kom van Volendam uit smalle straten waar eenrichtingsverkeer geldt. Via de Prins Bernhardlaan en het Dril rijdt men een deel van de oude kom van Volendam binnen waarna men via eenrichtingswegen via de Ventersgracht en Zeestraat het gebied weer verlaat. De huidige verkeersstructuur in dit deel van de oude kom van Volendam is vrij overzichtelijk en duidelijk, ook met een mogelijke omlegging van de Haringstraat. Het enige nadeel is dat het verkeer van dit deel van de oude kom van Volendam via het deel van de Zeestraat dat aan het Europaplein ligt wordt ontsloten. Op de onderstaande tekening zijn de rijrichtingen in de situatie aangegeven met een omgelegde Haringstraat en afgesloten Stationstraat.



Rijrichtingen met Haringstraat aangesloten op Rokersgracht

7.2 Gewenste verkeerssituatie

Wanneer het Europaplein ingericht wordt als een plein waar men kan verblijven en waar terrassen aan de kant van de Zeestraat aangelegd worden, is de meest ideale verkeerssituatie wanneer zo weinig mogelijk verkeer langs het plein over de Zeestraat rijdt wanneer de terrassen in gebruik zijn.

7.3 Mogelijke oplossing

Om er voor te zorgen dat er geen verkeer over het deel van de Zeestraat rijdt dat direct aan het Europaplein grenst zijn er al een aantal maatregelen getroffen en zijn er aanvullende voorstellen gedaan. De Haven is al van 1 april tot 1 november tussen 11.00 en 23.00 uur afgesloten voor al het verkeer waardoor er geen verkeer vanaf de Haven komt. Tevens wordt voorgesteld de Stationstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer verlaten de bewoners en ondernemers van de Spoorbuurt de wijk via de Dwarsstraat.

De grootste uitdaging is het afsluiten van de Ventersgracht richting de Zeestraat. Het verkeer uit een deel van de oude kom van Volendam wordt via deze weg op de Zeestraat ontsloten. Wanneer de Ventersgracht richting de Zeestraat wordt afgesloten dienen rijrichtingen in een deel van de oude kom van Volendam gewijzigd te worden. Dit kan problemen veroorzaken met vrachtauto's die in dit gedeelte van de oude kom van Volendam moeten laden en lossen, al zijn het kleine vrachtauto's met een maximale lengte van 8m. en gewicht van 7,5 ton (zie keuze hoofdstuk 7). Om dit probleem te voorkomen dient de afsluiting van de Ventersgracht in ieder geval pas na 11.00 uur plaats te vinden. Dat is de eindtijd van het tijdvenster om te kunnen laden en lossen in de oude kom van Volendam (zie keuze hoofdstuk 7).

Wanneer de Ventersgracht richting de Zeestraat wordt afgesloten kan men vanuit de Havenstraat, het Pellersplein en het Dril het gebied niet meer verlaten vanwege het eenrichtingsverkeer op de overige wegen. Om er voor te zorgen dat dit wel kan zijn er 2 opties om dit mogelijk te maken. Hieronder worden beide opties beschreven met de voor- en nadelen.

Optie 1

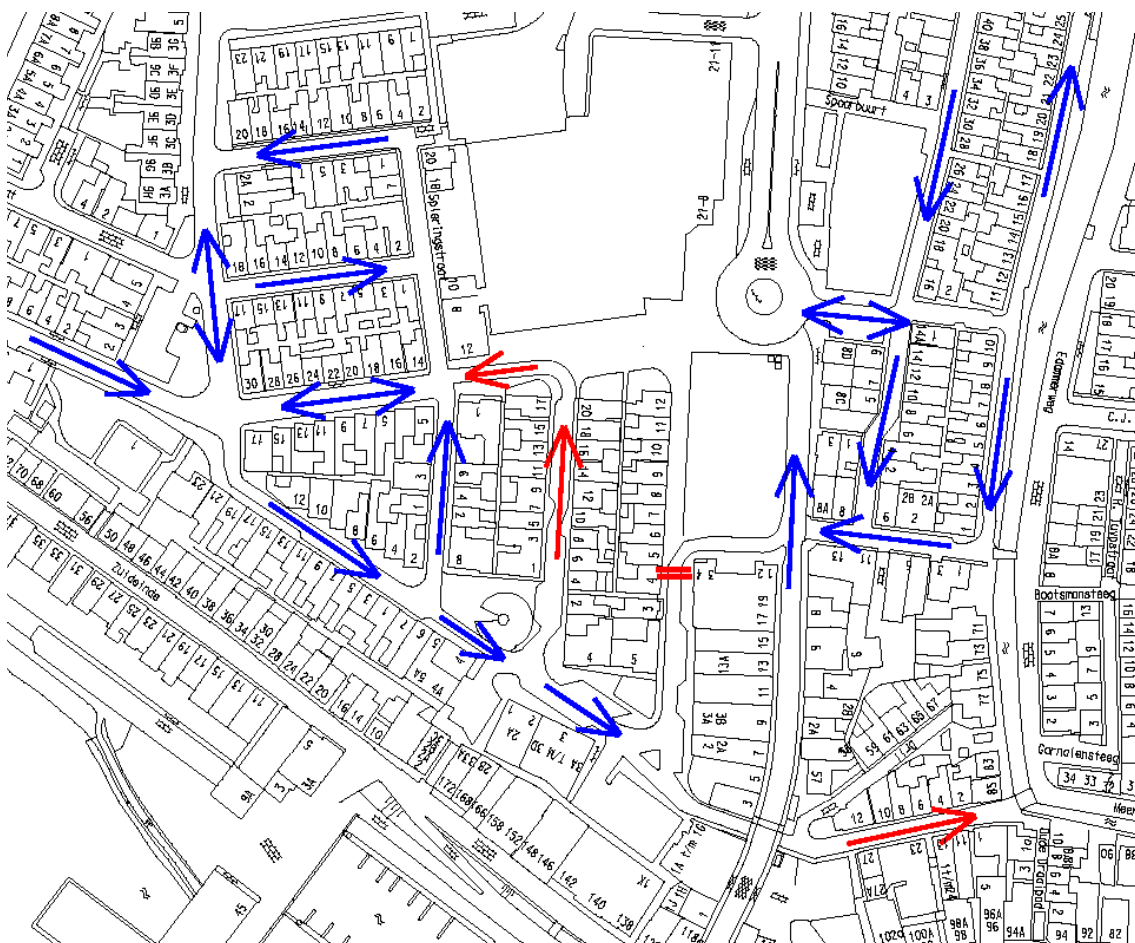
De eerste optie is het omdraaien van de rijrichting op het Dril. In de huidige situatie geldt er eenrichtingsverkeer op het Dril waarbij men vanaf de Edammerweg het Dril op rijdt en het gebied via de Ventersgracht verlaat. Wanneer de rijrichting op het Dril omgedraaid wordt kunnen de Havenstraat, het Pellersplein en de Ventersgracht het gebied via het Dril verlaten.

De voordelen van deze optie zijn:

- Samen met de maatregel in de Stationstraat en de afsluiting van de Haven na 11.00 uur komt er geen verkeer meer langs het Europaplein na 11.00 uur gedurende de zomermaanden;
- Er hoeft niets veranderd te worden in de rijrichtingen in het deel van de oude kom van Volendam in de omgeving van het Pellersplein en Havenstraat wanneer de Ventersgracht richting de Zeestraat na 11.00 uur is afgesloten.

De nadelen van de optie zijn:

- De bewoners en bezoekers van het Dril moeten via de Prins Bernhardlaan, Aalstraat, Pellersplein en Havenstraat naar het Dril rijden. Hierdoor wordt het drukker in de genoemde straten;
- Het gebied Pellersplein, Havenstraat en Ventersgracht kan alleen verlaten worden via de route Dril, Meerzijde, St. Jozefstraat en Conijnstraat. Zowel het Dril als de Meerzijde en St. Jozefstraat zijn smalle straten die niet ingericht zijn voor extra verkeer;
- Wanneer men na 11.00 uur met een redelijke grote bus het gebied van de Havenstraat inrijdt kan men niet meer weg omdat het viaduct naar het Dril een hoogtebeperking heeft van 2,15m.



Rijrichtingen bij afsluiting Vintersgracht naar Zeestraat (optie Dril)

Optie 2

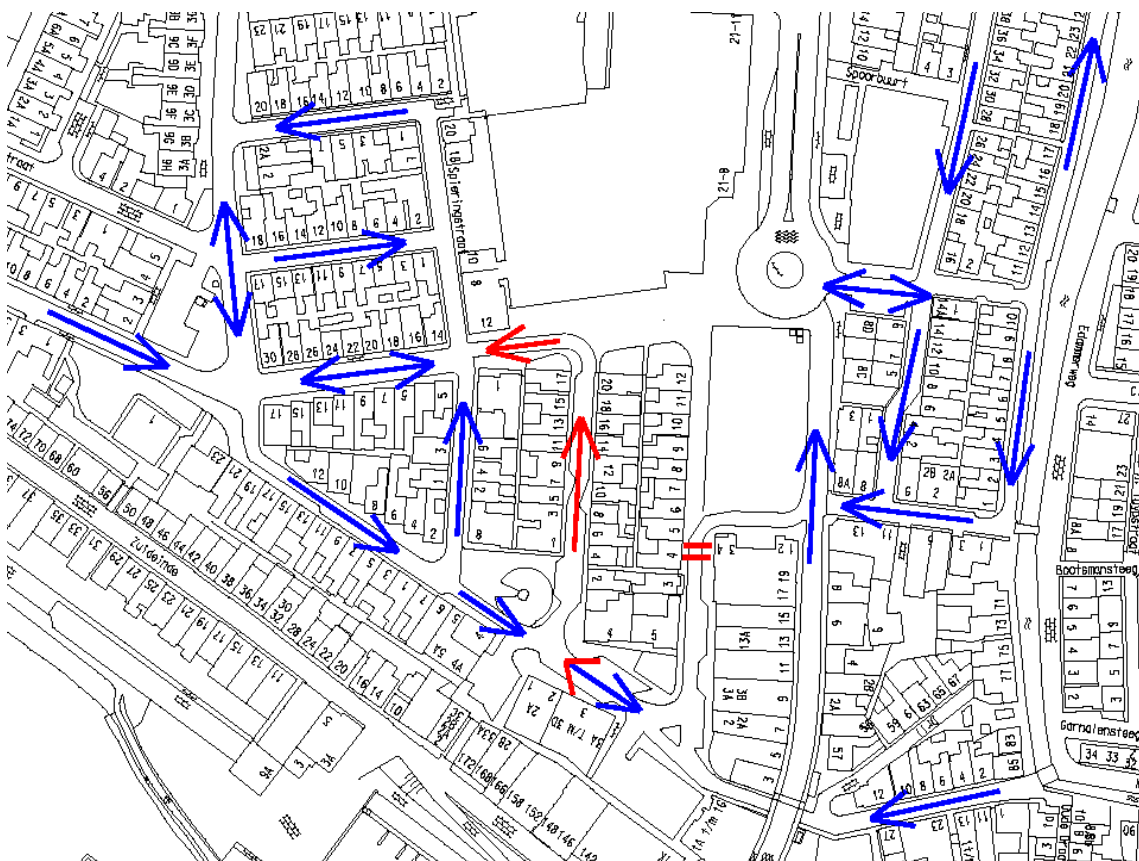
De tweede optie is tweerichtingsverkeer instellen op de Havenstraat, tussen de Vintersgracht en de Haringstraat. Omdat deze straat te smal is voor tweerichtingsverkeer zal een voorrangsregeling middels borden ingesteld moeten worden.

De voordelen van deze optie zijn:

- Samen met de maatregel in de Stationstraat en de afsluiting van de Haven na 11.00 uur komt er geen verkeer meer langs het Europaplein na 11.00 uur gedurende de zomermaanden;
- De verkeersintensiteiten in de Aalstraat en Pellersplein veranderen niet;
- Het verkeer in dit gedeelte van de oude kom van Volendam wordt ook afgewikkeld in dit gedeelte van de oude kom. Overige buurten ondervinden geen hinder van het verkeer. De verkeersintensiteiten op het Dril, Meerzijde en St. Jozefstraat veranderen niet.

Het nadeel van de optie is:

- Het verkeer van het Dril dient ook via de Havenstraat, Haringstraat en Rokersgracht afgewikkeld te worden. Hierdoor neemt de verkeersintensiteit in deze straten toe. De verwachting is echter dat deze toename minimaal zal zijn.



Rijrichtingen bij afsluiting Vintersgracht naar Zeestraat (optie via Havenstraat en Haringstraat)

7.4 Keus

Zoals bij de gewenste verkeerssituatie al wordt aangegeven is de meest ideale verkeerssituatie voor het Europaplein en Zeestraat wanneer er geen verkeer vanaf de Haven, vanuit de Stationstraat en vanuit de Vintersgracht komt wanneer de terrassen in gebruik zijn. Vanuit de Stationstraat en vanaf de Haven na 11.00, gedurende het zomerseizoen, wordt dit al geregeld.

Voor de Vintersgracht zijn er twee opties weergegeven om dit te regelen. Wanneer we naar de voor- en nadelen kijken is optie 1 geen reële optie vanwege enerzijds de beperkte doorrijhoogte van het viaduct naar het Dril van 2,15m. en anderzijds moet het verkeer vanuit de Havenstraat via het Dril, Meerzijde en St. Jozefstraat afgewikkeld worden. Optie 2 is wel een reële optie omdat het nadeel beperkt is.

Alles overwegende kiezen wij voor de onderstaande oplossing:

- a. De Vintersgracht na 11.00 uur afsluiten van de Zeestraat middels een beweegbare paal;
- b. In de Havenstraat, tussen de Vintersgracht en Haringstraat een voorrangregeling middels borden instellen voor tweerichtingsverkeer wanneer de Vintersgracht is afgesloten na 11.00 uur.

8. Vrachtverkeer oude kom Volendam

De oude kom van Volendam ligt tussen de Julianaweg en het Noordeinde, de Haven en het Zuideinde. De oude kom bestaat hoofdzakelijk uit woningen, met in sommige delen een aantal winkels, zoals op de Edammerweg, Dril, Stationstraat en Havenstraat. Deze winkels zijn hoofdzakelijk lokaal gericht en verkopen nagenoeg geen toeristische producten. In de Zeestraat is het winkelcentrum Havenhof gevestigd en zijn er richting de Haven een aantal winkels gevestigd. Ook de Bokkingstraat maakt onderdeel uit van de oude kom van Volendam. In deze straat is een bouwmarkt gevestigd.

8.1 Huidige verkeerssituatie

Zoals al is aangegeven ligt de oude kom van Volendam direct achter het Zuideinde, Noordeinde en Haven. In het gedeelte wat direct achter de Haven ligt komt relatief veel zwaar verkeer vanwege het feit dat een aantal winkels en horecagelegenheden op de Haven hier laden en lossen omdat hun opslag aan de kant van de oude kom gevestigd is. Tevens laden en lossen een groot aantal horecagelegenheden op de Haven ook na 11.00 uur in dit gedeelte van de oude kom omdat er op de Haven een venstertijd van 06.00 tot 11.00 uur geldt voor het laden en lossen en in de zomermaanden na 11.00 uur is afgesloten.



Laden en lossen voor horeca gelegenheid op de Haven

De oude kom van Volendam is echter niet ingericht om zwaar verkeer te verwerken. De straten zijn smal en de huizen, waarvan sommige nauwelijks onderheid zijn, staan zeer dicht op de weg. Er is dus veel overlast van zwaar verkeer in met name de Aalstraat, Pellersplein, Haringstraat, Havenstraat en Ventersgracht.

De Zeestraat en de Bokkingstraat maken ook deel uit van de oude kom van Volendam. Deze straten nemen echter een bijzondere plaats in omdat ze een ontsluitende functie hebben voor een winkelcentrum met parkeergarage en een bouwmarkt. In hoofdstuk 9 wordt apart ingegaan op het laden en lossen in de Zeestraat. In de Bokkingstraat zal echter niets gaan veranderen en zal buiten dit plan gehouden worden.

8.2 Gewenste verkeerssituatie

De gewenste verkeerssituatie voor de oude kom van Volendam is dat er geen zwaar vrachtverkeer meer de oude kom binnen komt en er alleen nog maar kleine vrachtauto's gebruikt worden voor het laden en lossen.

8.3 Mogelijke oplossing

De makkelijkste manier om zwaar verkeer uit de oude kom van Volendam te weren is het instellen van een inrijdverbod voor vrachtauto's. Het probleem wat hierbij creëert wordt is dat bedrijven, winkels en horecagelegenheden dan helemaal niet meer kunnen laden en lossen. Dit is ook niet de bedoeling. Er moet dus voor een oplossing gekozen worden waarbij men wel kan laden en lossen, maar dat dit niet met zware vrachtauto's gebeurt.

Hetzelfde probleem als in de oude kom van Volendam speelde ook in het centrum van Edam. Ook hier was er veel overlast van zware vrachtauto's terwijl de infrastructuur in het centrum hier niet op ingericht was. Om dit probleem op te lossen is in het centrum van Edam een lengtebeperking van 8m. en een gewichtsbeperking van 7,5 ton ingesteld. Bedrijven kunnen dan gewoon laden en lossen, maar de leveranciers moeten met kleine vrachtauto's komen. Wanneer echter aangetoond kan worden dat bepaalde lading niet met kleine vrachtauto's geleverd kan worden, kan men een ontheffing krijgen. Deze regeling is nu een aantal jaren van kracht en werkt goed.

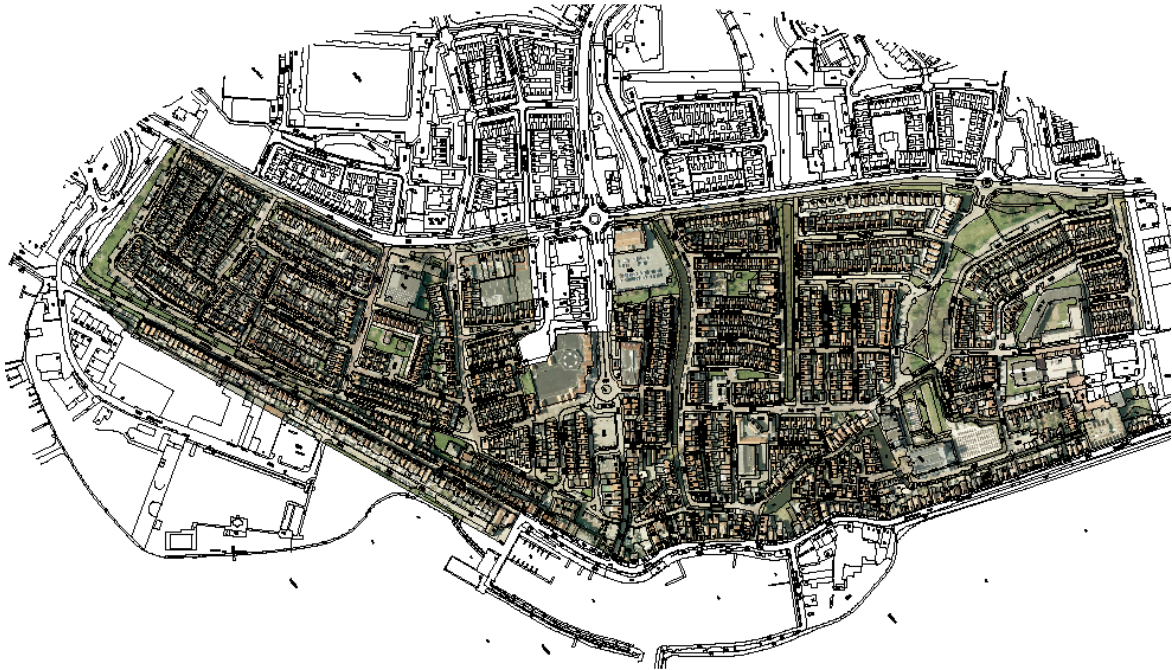
De gemeente zelf is al ingesteld op een mogelijke beperking van het zware verkeer in de oude kom van Volendam. Het huisvuil en GFT wordt namelijk al opgehaald met kleine auto's.



Voor de oude kom van Volendam kan dezelfde regeling ingesteld worden als in het centrum van Edam. Deze regeling moet zich dan niet beperken voor het gedeelte in de omgeving van de Haven en de Zeestraat, maar moet voor de gehele oude kom gelden. Dit is het gebied tussen de Julianaweg – Margrietstraat – Haven – Zuster Schoolstraat. Tevens zal er aanvullend vastgesteld moeten worden dat het laden en lossen voor bedrijven, winkels en horecagelegenheden alleen mag tussen 06.00 en 11.00 uur. Dit zijn namelijk ook de tijden dat er op de Haven geladen en gelost mag worden.

Met de bovengenoemde regeling zal de overlast in de oude kom van Volendam drastisch verminderd worden. Met name in de Aalstraat, Havenstraat, Pellersplein en Ventersgracht omdat hier vrij veel vrachtverkeer doorheen rijdt wat moet laden en lossen voor horecagelegenheden op de Haven.

De regeling kan na een mogelijk besluit niet direct ingesteld worden. Bedrijven, winkels en horecagelegenheden moeten de tijd krijgen om hun leveranciers / transporteurs in te lichten dat men met kleine vrachtauto's moet laden en lossen. Wanneer men hier niet uit komt moet men voldoende tijd krijgen om naar een mogelijke andere leverancier / transporteur over te stappen. Het voorstel is dan ook om de regeling per 1 januari 2018 in te laten gaan.



Gebied oude kom Volendam inzake lengte en gewicht beperking

8.4 Keus

Gezien het feit dat het niet meer verantwoord is om zwaar verkeer in de oude kom van Volendam toe te laten, kiezen wij voor de onderstaande oplossing:

- a. Voor de gehele oude kom van Volendam, uitgezonderd de Bokkingstraat en een deel van de Zeestraat, een lengtebeperking van 8m. en een gewichtsbeperking van 7,5 ton instellen;
- b. Een ontheffingsregeling instellen wanneer bepaalde lading niet met een kleine vrachtauto geleverd kan worden, conform de regeling voor het centrum van Edam;
- c. Voor de gehele oude kom van Volendam, uitgezonderd de Bokkingstraat en een deel van de Zeestraat, een venstertijd tussen 06.00 en 11.00 uur instellen voor het laden en lossen;
- d. De bovengenoemde regeling per 1 januari 2018 in laten gaan.

9. Laden en lossen Zeestraat en Bokkingstraat en taxistandplaats

De Zeestraat is een straat met verschillende functies. Zo wordt de Haven, de parkeergarage Havenhof en het parkeerterrein Amvo via de Zeestraat ontsloten. Tevens zijn er verschillende zijstraten die woonwijken ontsluiten. De Zeestraat is dan ook een drukke straat met een belangrijke ontsluitingsfunctie. Naast een ontsluitende functie zijn er, naast het winkelcentrum Havenhof ook veel winkels in de Zeestraat en aangrenzende Stationsstraat gevestigd. Al deze winkels dienen via de Zeestraat bevoorrad te worden.

De Zeestraat is vervolgens ook de straat waar alle taxi's staan te wachten op klanten die vanaf de Haven komen. De dagen en tijden dat de taxi's er staan zijn vrijdag- en zaterdagavond en vanaf zondagmiddag.

9.1 Huidige verkeerssituatie

Zoals al aangegeven zijn er, naast het winkelcentrum Havenhof, vrij veel winkels in de Zeestraat en de aanliggende Stationsstraat gevestigd. Het laden en lossen voor de winkels in de Zeestraat en Stationsstraat gebeurt in het deel van de Zeestraat tussen de Dwarsstraat en Stationsstraat. Dit gebeurt veelal met vrachtauto's die achteruit dit deel van de Zeestraat inrijden, terwijl er een inrijdverbod geldt omdat het eenrichtingsverkeer is. Het laden en lossen voor een aantal winkels in het winkelcentrum Havenhof gebeurt deels in de Zeestraat op de oude bushalte naast het winkelcentrum Havenhof en deels op de toegangsweg van de parkeergarage. Het laden en lossen in de Zeestraat kan de gehele dag. Er zijn geen venstertijden.

Zoals al aangegeven is de Zeestraat ook de straat waar alle taxi's staan te wachten op klanten die vanaf de Haven komen. Er is in de Zeestraat echter geen officiële taxi standplaats. De taxi's staan op de oude bushalte te wachten of rijden rondjes om klanten op te pikken.

9.2 Gewenste verkeerssituatie

Wanneer de Zeestraat en Europaplein heringericht zijn en meer een verblijfsfunctie hebben gekregen, is het niet meer wenselijk dat er grote vrachtauto's in het deel van de Zeestraat, tussen de Dwarsstraat en Stationsstraat laden en lossen. Dit deel van de Zeestraat wordt namelijk smaller en wordt onderdeel van het verblijfgebied van het Europaplein. Tevens past het niet meer in het straatbeeld en veroorzaakt verkeersonveilige situaties omdat de toekomstige terrassen op het Europaplein direct aan dit deel van de Zeestraat grenzen.

Ook voor het overige deel van de Zeestraat zou de ideale verkeerssituatie zijn dat er niet meer door grote vrachtauto's geladen en gelost wordt. Dit is eventueel mogelijk wanneer alle winkels in het winkelcentrum Havenhof laden lossen op het terrein achter het winkelcentrum of op de toegangsweg van de parkeergarage.

Voor de taxi's is het beter dat er een officiële taxistandplaats in de Zeestraat komt om te voorkomen dat taxi's overal gaan staan of rondjes gaan rijden door de Zeestraat om klanten op te pikken. Deze taxistandplaats dient zo dicht mogelijk bij de Haven te zijn.

9.3 Mogelijke oplossing

Om de gewenste verkeerssituatie in de Zeestraat qua laden en lossen en taxi's mogelijk te maken dienen een aantal zaken geregeld te worden.

Laden en lossen

het laden en lossen met grote vrachtauto's in het deel van de Zeestraat, tussen de Dwarsstraat en Stationsstraat, dient niet meer mogelijk gemaakt te worden. Op dit deel kan men, net als in de rest van de oude kom van Volendam, alleen nog maar laden en lossen met kleine vrachtauto's van max. 8m. en 7,5 ton binnen de venstertijden van 06.00 en 11.00 uur. De venstertijden voor dit deel van de Zeestraat zijn namelijk belangrijk omdat er dan geen overlast veroorzaakt wordt wanneer de terrassen op het Europaplein in gebruik zijn. Tevens is er dan eenduidig beleid met de rest van de oude kom van Volendam.

Voor de winkels in het Havenhof dient er wel de mogelijkheid over te blijven voor het laden en lossen met grote vrachtauto's. Een aantal winkels worden namelijk met trailers van 18m. bevoorrad. Om dit mogelijk te maken binnen de plannen voor de herinrichting van de Zeestraat zijn 2 opties.

Optie 1

De eerste optie is het afsluiten van de Zeestraat voor vrachtauto's langer dan 8m. en zwaarder dan 7,5 ton vanaf de toegangsweg parkeergarage Havenhof t/m de keerlus nabij het Europaplein. De grote vrachtauto's voor de winkels in het winkelcentrum Havenhof dienen dan te laden en te lossen op de toegangsweg van de parkeergarage of op het eigen terrein achter het winkelcentrum Havenhof. Voor kleine vrachtauto's zal er nabij de keerlus in de Zeestraat een laad- en losplaats aangelegd worden.

De keerlus in de Zeestraat nabij het Europaplein kan dan zo klein gedimensioneerd worden dat er minimaal kleine vrachtauto's en een brandweerauto kunnen keren. Dit is in het huidige ontwerp van de Zeestraat al opgenomen. Deze optie heeft de volgende voordelen:

- De Zeestraat, vanaf de toegangsweg naar de parkeergarage Havenhof kan zodanig ingericht worden dat het beter aansluit bij het verblijfsgebied Europaplein. De keerlus kan minimaal gedimensioneerd worden;
- De verkeersveiligheid rondom het Europaplein neemt toe omdat er geen grote vrachtauto's meer vanuit de Zeestraat nabij het Europaplein komen;
- Kleine vrachtauto's kunnen nog steeds redelijk dicht in de buurt van de winkels in de Zeestraat en Stationstraat laden en lossen;
- Wanneer de laad- en losplaats niet gebruikt wordt kan deze in de avonden en de weekenden gebruikt worden als taxistandplaats (zie verderop in het advies).

Deze optie heeft de volgende nadelen:

- Het bevoorraden van winkels in de Stationstraat en Zeestraat kan alleen nog maar met kleine vrachtauto's plaats vinden. Grote vrachtauto's kunnen niet verder komen dan de toegangsweg van de parkeergarage Havenhof;
- De winkels in het winkelcentrum Havenhof kunnen alleen nog maar bevoorrad worden via het expeditie terrein van het winkelcentrum Havenhof of via de toegangsweg van de parkeergarage Havenhof.

Optie 2

De tweede optie is dat er een laad- en losplaats voor grote vrachtauto's in de Zeestraat naast het winkelcentrum Havenhof aangelegd wordt. Van deze laad- en losplaats kunnen in principe alle winkels in het winkelcentrum Havenhof gebruik maken. Deze optie heeft de volgende voordelen:

- De winkels in het winkelcentrum Havenhof kunnen gebruik maken van deze laad- en losplaats en hoeven niet meer op de toegangsweg naar de parkeergarage Havenhof te staan.
- Ook de winkels in de Zeestraat en Stationstraat kunnen gebruik maken van deze laad- en losplaats. Ook buiten de venstertijden van 06.00 tot 11.00 uur.
- Wanneer de laad- en losplaats niet gebruikt wordt kan deze in de avonden en weekenden gebruikt worden als taxistandplaats (zie verderop in dit advies).

Deze optie heeft de volgende nadelen:

- Het gedeelte van de Zeestraat, tussen de Julianaweg en de keerlus nabij het Europaplein dient toegankelijk te blijven voor grote vrachtauto's. Dit houdt in dat de keerlus nabij het Europaplein zodanig groot gedimensioneerd moet worden dat er een trailer van 18m. kan keren. De keerlus zal dan nagenoeg net zo groot worden als de huidige keerlus.
- Omdat de keerlus dusdanig groot gedimensioneerd moet worden sluit het straatbeeld niet aan bij de doelstelling om het Europaplein en de Zeestraat als verblijfsgebied in te richten.
- De aanleg van een laad- en losplaats gaat ten koste van parkeerplaatsen in de Zeestraat nabij het winkelcentrum Havenhof.

Taxi's

In beide opties voor het laden en lossen in de Zeestraat wordt er een laad- en losplaats aangelegd. Deze laad- en losplaats wordt alleen door de weeks overdag gebruikt. In de avonden en weekenden worden de winkels niet bevoorraad. Dit betekent dat kostbare parkeerruimte niet 100% benut wordt. Gezien de locatie van de laad- en losplaats in de Zeestraat kan deze ook ideaal gebruikt worden als taxistandplaats gedurende de avonden en weekenden. Hiermee wordt voorkomen dat taxi's overal in de Zeestraat gaan staan en de beschikbare laad- en losplaats wordt optimaal benut door verschillende gebruikers.

9.4 Keus

Voor het laden en lossen van de winkels in het winkelcentrum Havenhof en de winkels in de Zeestraat, Ventersgracht en Stationsstraat is de beste verkeerskundige oplossing om een laad- en losplaats voor grote vrachtauto's in de Zeestraat aan te leggen. Echter bij de inleiding van deze notitie is al aangegeven dat het doel van de herinrichting van het Europaplein en de Zeestraat is om de mogelijke potentie en kwaliteit te benutten om het gebied tot een kwalitatief waardevol deelgebied van Volendam te maken waarbij er een optimale mix ontstaat tussen leefbaarheid, veiligheid, bedrijvigheid en inrichting waarbij de bezoeker zich thuis voelt. Dit houdt in dat er niet alleen verkeerskundig naar de Zeestraat gekeken moet worden.

Een laad- en losplaats voor grote vrachtauto's in de Zeestraat heeft grote gevolgen voor de inrichting van de Zeestraat. De keerlus ter hoogte van het Europaplein zal meer een ontsluitende functie krijgen dan dat het onderdeel wordt van het verblijfgebied Europaplein. Dit pas niet binnen de doelstelling voor de Zeestraat en Europaplein.

Alles overwegende kiezen wij voor de volgende oplossing:

- a. Vanaf de toegangsweg naar de parkeergarage Havenhof een lengte beperking van 8m. en een gewichtsbepanking van 7,5 ton instellen, zoals in de gehele oude kom van Volendam;
- b. Een ontheffingsregeling instellen wanneer bepaalde lading niet met een kleine vrachtauto geleverd kan worden, conform de regeling voor het centrum van Edam;
- c. In het gedeelte van de Zeestraat, tussen de Dwarsstraat en Stationsstraat een venstertijd tussen 06.00 en 11.00 uur instellen voor het laden en lossen, zoals in de gehele oude kom van Volendam;
- d. Een laad- en losplaats voor kleine vrachtauto's bij de keerlus in de Zeestraat aanleggen;
- e. De laad- en losplaats bij de keerlus in de Zeestraat ook benutten als taxistandplaats gedurende de avonden door de weeks en de weekenden;
- f. De bovengenoemde regelingen per 1 januari 2018 in laten gaan.

10. Communicatie

Het afsluiten van de Spoorbuurt, het omleggen van de Haringstraat richting de Rokersgracht en het afsluiten van de Ventersgracht zal duidelijk gecommuniceerd te worden richting de bewoners van de oude kom van Volendam. Met de bewonerscomités uit de spoorbuurt, Haringstraat, Rokersgracht en Ventersgracht zal overlegd worden over de infrastructurele maatregelen.

Het instellen van een lengtebeperking van 8m. en een gewichtsbepanking van 7,5 ton, met daaraan gekoppeld een venstertijd voor het laden en lossen tussen 06.00 en 11.00 uur, zal heel duidelijk gecommuniceerd te worden met alle ondernemers in de oude kom van Volendam en de ondernemers op de Haven.

Bedrijven, winkels en horecagelegenheden moeten vervolgens ook de tijd krijgen om hun leveranciers / transporteurs in te lichten dat men met kleine vrachtauto's moet laden en lossen. Wanneer men hier niet uit komt moet men voldoende tijd krijgen om naar een mogelijke andere leverancier / transporteur over te stappen. Het voorstel is dan ook om de regeling per 1 januari 2018 in te laten gaan.