

Reconstructie Julianaweg			
Datum vraag	Fractie(s)	Vraag	Antwoord
16-11-2021	PvdA	Het project Julianaweg is gebudgetteerd op ruim 17 miljoen en heeft een geplande looptijd van 4 jaar. Gebleken is dat de laatste tijd de grondstof en bouw prijzen stevig fluctueren. Vraag 1: Met welke interval en op welk detailniveau bent u van plan aan de commissie P&C&A over de stand van zaken van het budget te rapporteren?	Antwoord 1: De raad zal uiteraard via de reguliere P&C producten en via de voortgangsrapportage op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen binnen het project. Mochten de prijsontwikkelingen daartoe aanleiding geven dan zullen we de raad daar actief over informeren.
11-11-2021	Volendam 80	Gelezen de raadstukken behorend bij dit voorstel vinden wij de afbeeldingen die erbij staan niet erg helder. De reconstructie van de Julianaweg vergt een zeer ingrijpende aanpak voor bewoners, bedrijven en andere weggebruikers die onze gemeente een bak met geld gaat kosten. Vraag 1: Zijn er door geen enkel bureau die hieraan meewerkt voorbeelden van 3D foto's te zien	

	of is er ergens wellicht een maquette om beter te kunnen beoordelen (dan op een Ipad) hoe (bepaalde delen) van de Julianaweg eruit straks uit komen te zien? Vraag 2: Kunnen wij de presentatie video die is getoond aan belanghebbenden, nog ergens terugvinden? Vraag 3: Bent u het met ons eens dat de varianten analyse qua verbeelding in de raadstukken niet echt overduidelijk is waaruit te kiezen? In het besluit wordt gevraagd onder bullet 2 de C-posten uit de begroting vrij te geven en het krediet, vooruitlopend op de toekenning van subsidies te verhogen met €2.610.000. De verwachting is dat een bedrag tussen €1.700.000 en €3.400.000 aan subsidie wordt toegekend. Vraag 4: Waarop is deze verwachting gebaseerd? Zijn deze onder- en bovengrens hard of kan dit	Antwoord 1: Aangezien het ontwerp nog in een schets fase is zijn er nog geen uitgebreide 3d-visualisaties uitgewerkt. In het vervolgproces met de nadere detaillering zal dit verder worden vormgegeven. Te zijner tijd zullen wij de visualisaties van het voorlopig ontwerp ook met de Raad delen. In dit stadium zou dat leiden tot valse verwachtingen. Antwoord 2: Ja, de presentatievideo voor het schetsontwerp is te vinden op de website van de Julianaweg: https://julianaweg-volendam.nl/nieuws/presentatievideo-schetsontwerp-julianaweg Antwoord 3: Wij leggen geen variantenkeuze voor aan de Raad. De variantenanalyse in het raadsvoorstel laat de afwegingen en het ontwerpproces zien dat doorlopen is met het bouwteam en de werkgroep Julianaweg, die hebben geleid tot de totstandkoming van de voorkeursvariant van het ontwerp. Zie raadsvoorstel pagina 3 Voorkeursvariant en bijlage 1. Antwoord 4: De verwachting van deze subsidiebijdragen is een schatting op basis van ervaringen bij eerdere infrastructurele projecten binnen de gemeente Edam-Volendam en de subsidievoorwaarden van de Vervoersregio Amsterdam. De exacte bijdragen vanuit subsidie zijn pas vast te stellen op het moment dat het ontwerp verder uitgewerkt is
--	--	---

		nog veranderen? Ongetwijfeld zullen sommige kosten straks toch hoger uitvallen dan verwacht en we willen liever niet voor verrassingen komen te staan. Vraag 5: Is er nog een mogelijkheid om elders te bezuinigen (even los van een meevallende subsidie) bijvoorbeeld op de kosten? Uit de voorkeursvariant (bijlage 2 schetsontwerp) lezen wij dat de Eikenlaan zal worden afgesloten voor verkeer. Vraag 6: Zijn de bewoners het hiermee eens? Er is hier ook sprake van een weg dwars over het gebied Tase terrein, Hal en Kunstgrasveld.	naar een definitief ontwerp en er een beschikking is afgegeven. Op dit moment kan er nog geen harde boven- of ondergrens bepaald worden, vandaar de nog ruime bandbreedte. Bij de verdere uitwerking zullen we vanzelfsprekend rekening houden met de criteria om de subsidie (binnen onze eigen kaders) te maximaliseren. Antwoord 5: De kostenraming is opgezet op basis van dit schetsontwerp volgens de SSK-systematiek, zoals vermeld in het raadsvoorstel. Hierin zitten in dit stadium van het ontwerp nog marges i.v.m. onzekerheden. In de nadere uitwerking van het ontwerp worden de kosten scherper en de mogelijkheden zichtbaar om een ontwerp te realiseren waarbij we de kosten zo efficiënt houden. Overigens delen wij uw aanname niet en wijzen onze ervaringen ook anders uit. Gaandeweg het project wordt goed vinger aan de pols gehouden, ook financieel, en zo nodig bijgestuurd. Antwoord 6: Het is onbekend of de bewoners het eens zijn met het afsluiten van de Eikenlaan omdat dit nog niet met de bewoners besproken is. Vanuit verkeersveiligheid en doorstroming is het wenselijk om het aantal inritten te verminderen. Het is verkeerskundig mogelijk om de Eikenlaan af te sluiten wanneer er een nieuwe rotonde wordt gerealiseerd op de aansluiting van de Julianaweg op het Zuideinde. Dit om de verkeersveiligheid en doorstroming op de Julianaweg te verbeteren. In aanloop naar het voorlopig ontwerp van het deelgebied Het Dorp zal dit nader uitgewerkt worden i.r.t. de ontwikkeling van het Tase terrein. De direct belanghebbenden waaronder de bewoners Eikenlaan betrekken wij te zijner tijd uiteraard in het participatietraject.
--	--	---	--

		Vraag 7: Vanwaar deze variant? Kunt u dit toelichten? Immers er is geen definitief plan voor wat betreft de ontwikkelingen van het Tase terrein. Vraag 8: Blijft de mogelijkheid bestaan dat deze weg vervalt? Vraag 9: In hoeverre is de bereikbaarheid van het stadion FC Volendam gewaarborgd en is de FC hierin gekend? Ten aanzien van de 30km zone het volgende . Het is vaak al (bijvoorbeeld op zaterdag) dat auto's niet harder kunnen rijden dan 30km per uur.	Antwoord 7: Zie het antwoord op vraag 6. De verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling (doorstroming) van de Julianaweg een belangrijk aandachtspunt die voortkomt uit de analyses en de gesprekken met de stakeholders. Eén van de factoren hierbij is de grote hoeveelheid verkeersaansluitingen op de Julianaweg. In het voorliggende schetsontwerp hebben we dan ook zoveel als mogelijk het aantal inritten en verkeersaansluitingen proberen te verminderen door deze te bundelen. Dit geldt ook voor de Eikenlaan. Door een goed alternatief te realiseren met de rotonde bij de Julianaweg – Zuideinde is deze verkeersaansluiting niet meer nodig. Dit ontwerp dient in de uitwerking nader afgestemd te worden met de ontwikkeling van het Tase terrein en direct belanghebbenden. Ook de RKAV zal via de rotonde worden ontsloten. Met dit doel is jaren geleden als de woning ter plaatse (tussen Tase-terrein en RKAV-terrein) aangekocht. Om dit grote knelpunt op de Julianaweg te kunnen oplossen. Antwoord 8: Dit valt buiten de scope van deze opdracht en dit raadsvoorstel. Antwoord 9: Wij beantwoorden deze vraag in relatie tot het schetsontwerp: Door de aanpassing van het kruispunt van het Zuideinde op de Julianaweg zal de bereikbaarheid van het stadion van FC Volendam verbeteren. Zoals bij vraag 7 reeds aangegeven zal dit in de uitwerking naar het voorlopig ontwerp nader worden afgestemd met direct belanghebbende waaronder ook de FC Volendam.
--	--	---	---

	Vraag 10: Is de 30 km maatregel absoluut noodzakelijk en zo ja, wordt hiermee slechts het centrum deel (AMVO) van de Julianaweg mee bedoeld? Vraag 11: Wat is de status van het onderzoek naar het snelheidsregime 30km/uur? T.a.v. parkeren centrum deel: de winkeliers tussen de AMVO en de Maria kerk dat zijn niet blij waren met de voorgestelde oplossing om parkeervakken weg te halen aan dit deel van de Julianaweg. Vraag 12: Waarom haalt u parkeervakken weg bij de winkels en waar denkt u deze te compenseren?	Antwoord 10: Ja, de 30 km/uur-maatregel achten wij nuttig en nodig. De snelheidsverlaging is een belangrijke maatregel om de verkeersveiligheid op de Julianaweg te verbeteren. Door een snelheidsverlaging neemt de kans op ongevallen en de ernst hiervan flink af. Het instellen van de 30km/uur is ook een sterke wens vanuit de werkgroep Julianaweg. In principe gaan we uit van een 30km/uur regime vanaf het kruispunt Julianaweg – Zuideinde tot en met het kruispunt met de Burgemeester van Baarstraat. De exacte lengte van de 30km/uur stemmen we nog af met diverse belanghebbenden in de uitwerking van het ontwerp aangezien deze snelheidsverlaging ook invloed heeft op de calamiteitendiensten en de lijnvoering van het openbaar vervoer. Dat nu soms niet harder gereden kan worden en soms juist wel, maar het des te onveiliger, omdat het gebied nu niet is ingericht als een gebied waar maar 30 gereden kan en mag worden. De inrichting zal sowieso maatwerk worden, omdat een gewone 30 km-inrichting hier niet passend is. Antwoord 11: De status van het onderzoek naar het snelheidsregime 30km/uur is dat we de snelheidsverlaging in het centrumgebied toe willen passen maar conform vraag 10 dient de exacte locatie van het instellen van het regime nog nader bepaald en afgestemd te worden met de belanghebbenden. Antwoord 12: Ten behoeve van de verkeersveiligheid en toegankelijkheid van fietsers en voetgangers wordt de openbare ruimte tussen de AMVO en Maria Kerk anders vormgegeven. De aanwezige parkeerplaatsen worden in principe omgevormd naar langspaarkeerplaatsen, conform de landelijke inrichtingseisen voor langsparkeren van
--	---	---

		het CROW. De ruimte die hierdoor ontstaat kan worden ingezet om de kwaliteit en toegankelijkheid van fietsers en voetgangers te verbeteren waardoor dit het winkelbezoek veiliger en aantrekkelijker maakt. Dit strookt met de participatie en de prioriteiten van de gemeenteraad. De exacte detaillering van het plangebied zal plaatsvinden in de fase van het voorlopig ontwerp van het deelgebied Het Dorp. Op dat moment kan exact uitgewerkt worden hoeveel parkeerplaatsen hier ingepast kunnen worden en/ of parkeerplaatsen gecompenseerd gaan worden. Op dat moment zal ook de afstemming plaatsvinden met de directe belanghebbenden van dit deelgebied. Nogmaals, het betreft hier een schetsontwerp. Overigens hebben enkele ondernemers zich onder meer op internet negatief uitgelaten en daarbij ook onjuistheden verkondigd, waarna ze allemaal individueel zijn uitgenodigd voor een gesprek met de wethouder. Op twee ondernemers na, die als vertegenwoordigers al waren betrokken, is geen enkele ondernemer komen opdagen om hun wensen en bedenkingen te bespreken. Vraag 13: Is in het kader van de participatie met deze winkeliers gesproken om tot een compromis te komen? Vraag 14: Is het schrappen van parkeermogelijkheden hier in beton gegoten of hebben wij iets gemist (staat niet heel duidelijk in de stukken). Bijlage 6– pagina 10 Voorbeelden van inritten, 3e bullet: de inritten op het	Antwoord 13: Zie het antwoord op vraag 12. Het verdere overleg met de winkeliers zal in de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp van deelgebied Het Dorp plaatsvinden. Antwoord 14: Het is zeker geen doel op zich om parkeermogelijkheden te schrappen. Zoals in de bijlage van het raadsvoorstel staat vermeld zal het aantal parkeervakken verminderen ten gevolge van het veilig maken van verkeerskundige situaties en/of nieuwe richtlijnen en CROW-normen i.v.m. de afmeting van voertuigen. Daarbij proberen we het verlies aan parkeerplaatsen langs de Julianaweg zo beperkt mogelijk te houden en deze zoveel als mogelijk te compenseren door
--	--	---	---

		bedrijventerrein kan worden samengevoegd tot een parallelstructuur, maar dient in samenhang met stakeholders in de fase van voorontwerp vorm te krijgen ivm particuliere terreinen. Vraag 15: Hoe ga je dit afdwingen bij bedrijven in de wetenschap dat het een eigen weg is? Vraag: Wat wordt er precies bedoeld met de zogeheten Parallelstructuur? Algemene vraag 16: Is er voldoende nagedacht in het totaal plaatje van de Julianaweg over (de normaal gesproken) toestroom van toeristenbussen en de spreiding hiervan? Vraag 17: Wordt er rekening mee gehouden dat EBS haltes straks mogelijk ook gebruikt gaan worden door de toeristenbus, omdat hij centraal zijn passagiers wil laten uitstappen?	aanleg/optimalisatie van parkeerplaatsen in de directe omgeving. Zie ook de antwoorden op de voorgaande vragen en bijlage 6 Samenvatting verkeerkundigemaatregelen voorkeursvariant. Antwoord 15: Wij kunnen een parallelstructuur niet afdwingen i.v.m. particulier eigendommen, wij zien een parallelstructuur als een kans. Een kans die meerwaarde biedt voor zowel de gebruikers als de eigenaren van de verschillende terreinen. Als de gemeenteraad dit ook als kans ziet, zal er met de betrokkenen gesprekken worden gevoerd om te kijken of een parallelstructuur mogelijk is. Deze parallelstructuur betreft een ventweg met parkeerplaatsen parallel aan de Julianaweg waardoor het aantal inritten verminderd kan worden en de doorstroming en verkeersveiligheid verbeterd. Zie bijlage 5 Achtergrondrapport inpassing en ruimtelijke kwaliteit Antwoord 16: Binnen de scope, de onderzoeken en de inrichting van het project Julianaweg is de toestroom van (toeristische) bussen meegenomen. De spreiding van bussen valt buiten de scope van dit project. Antwoord 17: Conform de busconcessie mogen bushaltes in beginsel niet gebruikt worden door de toeristenbussen. Het doel is om zoveel mogelijk toeristen in het openbaar vervoer te krijgen. Dan snijdt het mes aan twee kanten.
--	--	---	---

		Vraag 18: Wordt hierover nagedacht hoe dit op te lossen door middel van bijvoorbeeld verbetering bewegwijzering toeristenbussen?	Antwoord 18: Zie het antwoord op vraag 16 en 17. De bewegwijzering van de toeristenbussen valt buiten de scope van dit project en hierin is voorzien met het parkeerverwijssysteem.
12-11-2021	GroenLinks	In het voorstel lezen we dat u de brug over het IJ en Edammerpad zichtbaarder wil maken. We zien niet direct voor ons hoe dit bereikt zou kunnen worden. Vraag 1: Welke ideeën heeft u hierbij? In de SSK-raming zien we de post ‘snelheid verlagen in het centrumgebied Het Dorp en accentueren verblijfsgebied’. Deze post is begroot op € 730.000,-. Vraag 2: Kunt u een voorbeeld geven van maatregelen die uit dit budget worden bekostigd? In het schetsontwerp zien we dat u het voornemen heeft om de inrit ten hoogte van de Bokkingstraat te verwijderen. Het verkeer dat de parkeergarage wil bereiken zal dan door de Zeestraat moeten. Dat lijkt ons een onwenselijke ontwikkeling aangezien deze	Antwoord 1: In het voorlopig ontwerp gaan we de mogelijkheden uitwerken hoe we de ruimtelijke kwaliteit van de Julianaweg kunnen verbeteren door de watergangen beter te accentueren. Dit kan door een betere positionering van de elementen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld geen abri in het zicht van de watergang) zodat er meer zicht is op en beleving bij deze watergangen. Dit kan ook door bijvoorbeeld brugleuningen te accentueren of door de groenstructuur te versterken op deze locaties. Dit detailniveau zal in het voorlopig ontwerp naar voren komen. Antwoord 2: Uit dit budget worden de volgende maatregelen bekostigd: In het gebied tussen de zeestraat en de Schoolstraat een zachte overgang van de HIOR naar standaard inricht gebied, de 30km/ uur maatregel, vergroening en de materialisatie. Denk hierbij aan het kwaliteitsniveau om de openbare ruimte aantrekkelijker en van hoger kwaliteitsniveau te maken, het strategisch plaatsen van bomen, de groeninrichting, lichtmasten en looproutes.

	straat in de laatste renovatie autoluw is ingericht. Vraag 3: Waarom is er gekozen voor het verwijderen van deze inrit, gezien de verkeersaantrekkende werking die dit op de Zeestraat zal hebben? In de winkelzone van het deelgebied ‘Dorp’ lopen de fietspaden momenteel achter de parkeervakken langs. Deze indeling is relatief veilig omdat fietsers en auto’s niet met elkaar in aanrijding kunnen komen tijdens het inparkeren. Daarnaast zijn de fietsers fysiek afgezonderd van de rijbanen waar het snelst gereden wordt. Het lijkt erop dat u ervoor kiest om de fietsstroken op deze specifieke plek langs de rijbanen te laten lopen en dus ook vóór de parkeervakken plaatst. Vraag 4: Klopt deze observatie?	Antwoord 3: Dit is een juiste constatering. Afsluiting van de Bokkingstraat is onwenselijk. Dit is op zaterdag de enige toegang tot de parkeergarage en de belangrijkste toegang tot het expeditieterrein van Havenhof. De inrit van de Bokkingstraat kan niet verdwijnen en zal qua veiligheid eerder in belang toenemen. In het project herontwikkeling Bokkingstraat/oude Nieuw Leven is ook aangegeven dat we de parkeerplaatsen op hun eigen terrein willen toevoegen aan de openbare ruimte, zodat meer ruimte ontstaat voor een veilige oplossing. Dit betekent ook het verdwijnen van de tijdelijke parkeerplaatsen waar voorheen het tankstation Kil was. Bij het voorlopig ontwerp zal de afslag nader worden uitgewerkt, want de Zeestraat is inderdaad niet de beoogde route voor dit verkeer. Antwoord 4: Nee. De fietspaden lopen in de huidige situatie achter de parkeerplaatsen langs. Dat is in principe veiliger dan langs de rijbaan. Hierbij zit er echter een verschil tussen de oostelijke en westelijke parkeerplaatsen. Aan de oostelijke zijde is het fietspad gemengd met het autoverkeer die gebruik maakt van een parallelstructuur. Hierdoor komen de fietsers en de automobilisten met elkaar in conflict tijdens het uitparkeren. In het voorlopig ontwerp zal ter plaatsen langsparkeren worden
--	---	--

		Vraag 5: Zo ja, waarom heeft u deze keuze gemaakt? Vraag 6: Welke impact zal dit volgens u hebben op de veiligheid van fietsers? Het is duidelijk dat vooral in het deelgebied 'Dorp' de functies groen en parkeren met elkaar concurreren. Dit gebied wordt momenteel voor het overgrote deel gebruikt om te parkeren, waardoor het een grijze en troosteloze uitstraling heeft. Wij zouden graag zien dat ook dit gebied een groen karakter krijgt, zelfs als dat ten koste gaat van een aantal parkeerplaatsen. Vraag 7: Hoe weegt u de (soms tegengestelde) belangen van parkeren en groen tegen elkaar af?	uitgewerkt. De verwachting is dat het fietspad dan veilig achter de parkeerplaatsen kan worden ingepast. Maar het schetsontwerp loopt hier dus niet op vooruit. Overigens wordt er op dit deel van de Julianaweg van uitgegaan dat de snelheid naar 30km/uur teruggebracht wordt. Antwoord 5: Zie het antwoord op vraag 4 Antwoord 6: Zie het antwoord op vraag 4 Antwoord 7: Na participatie heeft het bouwteam het volgende afwegingskader opgesteld. Op de eerste en tweede plaats veiligheid en doorstroming. Op een gedeelte derde plaats parkeren en groen. Er zal op basis van wat is opgehaald tijdens de participatie gekeken worden hoe er meer balans kan worden gecreëerd dan nu soms het geval is.
--	--	---	--

		Vraag 8: Wat gaat u concreet doen om ervoor te zorgen dat ook dit gebied een groen karakter krijgt? Voor het deelgebied 'corridor' wordt er op meerdere plaatsen gewezen op de mogelijkheid om laad- en losplekken toe te voegen. Vraag 9: Is hier wel vraag naar, gezien de vele inritten en parkeerterreinen langs dit deel van de weg? In het deelgebied corridor lijkt gekozen te worden voor één fietspad aan de westzijde, in twee richtingen, en geen fietspad aan de oostzijde. In de andere deelgebied wordt dat ook als wens uitgesproken, maar is dat niet ruimtelijk inpasbaar. Vraag 10: Waarom is gekozen voor een fietspad in twee richtingen?	Antwoord 8: Het is nog te vroeg om die vraag te beantwoorden. Op basis van het schetsontwerp zijn er nog geen concrete maatregelen. Antwoord 9: Momenteel vindt het laden en lossen deels plaats op de Julianaweg. Dit knelt veel meer nu de Broeckgouw is gerealiseerd en leidt tot onacceptabele vertraging en onveilige situaties. Er is dan ook door de verschillende belanghebbenden aandacht gevraagd voor de inpassing van laad- en loslocaties in de Corridor. In het schetsontwerp hebben we de mogelijkheid ingebouwd om tegemoet te komen aan deze wens. In het voorlopig ontwerp van de Corridor zal nader onderzocht worden of er een laad- en losplek gerealiseerd kan worden. En om het aantal inritten naar parkeerterreinen terug te brengen. Dit komt zowel de doorstroming als de veiligheid ten goede. Antwoord10: Een fietspad in twee richtingen is gekozen vanwege de logica om het fietspad vanaf de Dijkgraaf de Ruiterslaan voort te zetten in de Corridor. Hierdoor blijft er meer ruimte over in het profiel voor de groeninpassing die ook hier dringend gewenst is, vanwege het tegengaan van hittestress en de water-robuustheid in de Corridor. Het zal ook leiden tot minder oversteekverkeer. In combinatie hiermee zal ook worden
--	--	--	---

		Vraag 11: Wordt er over het schetsontwerp advies aan de Fietzersbond gevraagd over de voorgestelde oplossingen voor fietsers? De nieuwe Julianaweg moet duurzaam zijn in beide betekenissen van het woord. De weg moet energieneutraal zijn, maar ook toekomstbestendig zijn. De energietransitie brengt nogal wat veranderingen met zich mee in de fysieke omgeving. Relevant voor de Julianaweg is de mogelijke aanleg van een warmtenet, waar in de nabije toekomst wellicht sprake van is. Het zou zonde zijn als de Julianaweg niet alvast geschikt wordt gemaakt voor dit soort toekomstige ontwikkelingen. Vraag 12: In hoeverre wordt er rekening gehouden met de mogelijke aanleg van een warmtenet?	gekeken naar veilige fietsoversteken, omdat nu aan de overkant van de weg niet altijd een inrit voor fietsers aanwezig is. Antwoord 11: Er is reeds gesproken met de Fietzersbond betreffende hun wensen en ideeën. Deze wensen zijn opgenomen in de Klant Eisen Specificatie en zijn zoveel als mogelijk meegenomen in het schetsontwerp. In het vervolgtraject richting definitief ontwerp worden zij weer betrokken. Antwoord 12: Voor alsnog houden wij, mede in het licht van recente raadsbesluiten ten aanzien van de Regionale energiestrategie en Transitievisie Warmte, geen rekening met de mogelijke aanleg van een warmtenet.
--	--	---	---