Raadsvergadering d.d. 25 november 2021

Voorstelnummer 84-2021
Agendanummer 5
Zaaknummer
Onderwerp: Herinrichting Julianaweg
Portefeuillehouder: Wethouder Runderkamp, Wethouder Schütt

Aan de raad.

Gevraagde beslissing
1. Instemmen met het uitwerken van het schetsontwerp, uitgaande van de voorkeursvariant 'weg in het midden', in een voorlopig ontwerp.
2. De twee C-posten uit de begroting vrij te geven en het krediet, vooruitlopend op de toekenning van subsidies, te verhogen met €2.610.000 afgerond.

Samenvatting
Vooruitlopend op de gunning van het werk en het te formeren bouwteam zijn de volgende stappen gedaan:

- 2007 onderzoek verharding Julianaweg. Conclusie groot onderhoud;
- 2015 3,5 miljoen gebudgetteerd voor de Julianaweg (C-post)
- 2018 budget verhoogt met 3,5 tot 7 miljoen (C-post)
- 16 juni 2019 raadsbesluit voorbereidingsbudget verhoogt tot 1,18 miljoen, totale voorbereidingsbudget is als onderdeel beschikbaar gesteld uit het krediet in begroting.
- Juli 2019 start aanbesteding Julianaweg
- 28 november 2019 themaraad raad geïnformeerd over aanbesteding en per politieke partij 100 punten verdelen over 10 onderwerpen op belangrijkheid
- 12 maart 2020 aanbesteding afgerond en bouwteam opgestart.

Na opdracht is de raad al diverse keren geïnformeerd:

- 14 mei 2020 themaraad; ophalen eisen en wensen raad.
- 25 september 2020 start participatie Julianaweg.
- 19 november 2020 themaraad; update mobiliteitsonderzoeken en terugkoppeling enquête en werkgroep bijeenkomst.
- 25 maart 2021 themaraad; update planning en participatieproces

Het afgelopen jaar zijn diverse verkeerskundige en landschappelijke onderzoeken uitgevoerd die van belang zijn voor het ontwerp van de Julianaweg. Parallel hieraan liep een uitgebreid participatietraject. *(Zie bijlage Overzicht participatie en communicatie (3))* Op basis van de geïnventariseerde eisen en wensen *(Zie bijlage KES SO inclusief honoreringsadvies (4))* is op basis van variant 2 een schetsontwerp gemaakt. Variant 2 (met de weg in het midden) kan rekenen op de meeste steun van belanghebbenden, met name vanwege de aspecten verkeersveiligheid en doorstroming. Ook de gemeenteraad stelde deze twee aspecten bovenaan de lijst. Tussen de SKK-raming en de raming in de begroting zit een verschil van € 2.610.000 afgerond. De verwachting is dat een bedrag tussen €1.700.000 en €3.400.000 aan subsidie wordt toegekend. Deze wordt, na definitieve toekenning, in mindering gebracht op het krediet.

©ev 2020

Onderbouwing en alternatieven

Op basis van de wensen/eisen vanuit de gemeente en de input vanuit het participatieproces is er gekeken of deze in de basis ook passen op het smalste deel van de Julianaweg. Dit heeft geleid tot het uitwerken van drie varianten: (1) 'tweezijdig fietspad aan één zijde van de weg', (2)'weg in het midden' en (3) 'groen in het midden'. *(Zie bijlage Varianten analyse Julianaweg (1))* Parallel aan het opzetten van de varianten is onderzoek gedaan naar de inrichting van kruispunten, waarbij veiligheid en doorstroming op basis van een verkeersmodelprognose zijn afgewogen. Het resultaat daarvan is dat het inpassen van rotondes ter plaatse van de bestaande kruispunten en optimaliseren van de bestaande rotondes de beste oplossingen zijn voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming. *(Zie bijlage Samenvatting verkeerskundige maatregelen voorkeursvariant Julianaweg (6))* Dit sluit aan bij de wens voor het aanpassen van de rotondes, die in de participatie veelvuldig is geuit.

Deze drie varianten zijn vervolgens ruimtelijk getoetst. Uit deze toetsing is gebleken, dat variant 2 “weg in het midden” niet alleen verkeerskundig, veiligheid en doorstroming, maar ook vanuit het oogpunt parkeren de voorkeur genoot. In het participatieproces is deze variant als voorkeursvariant benoemd.
Variant 1, (‘tweezijdig fietspad aan 1 zijde van de weg’) ter hoogte van kruisingen en rotondes bleek niet overal ruimtelijk inpasbaar. Daarom is deze variant niet verder uitgewerkt. De andere twee varianten zijn vervolgens nader getoetst op draagvlak en het behouden van functies. Uit deze nadere toetsing bleek dat de variant ‘groen in het midden’ de doorstroming vermindert, omdat elk stilstaand voertuig niet gepasseerd kan worden. Daarnaast bevat deze variant (veel) minder parkeerplaatsen dan de variant ‘weg in het midden’. Met name daardoor was er voor deze variant minder draagvlak.

De laatste variant ‘weg in het midden’ is verder geoptimaliseerd tot het schetsontwerp waarbij op delen waar dit ruimtelijk goed inpasbaar is, een tweezijdig fietspad aan één zijde van de weg is geplaatst. *(Zie Bijlage JW Schetsontwerp voorkeursvariant (incl. toelichting maatregelen) (2))* Hierbij is extra aandacht voor de oversteekplaatsen van langzaam verkeer. Dit heeft gevolgen voor de inrichting en functies van de weg, waaronder het parkeren en de groenstructuur.

Het schetsontwerp vormt de contouren van het project, en wordt in een later stadium verder uitgewerkt tot een voorlopig- en definitief ontwerp. *(Zie bijlage Achtergrondrapportage inpassing en ruimtelijke kwaliteit Julianaweg (5))*
In het verdere ontwerpproces worden de volgende zaken duidelijk:

- Parkeren
  De parkeercapaciteit zal als gevolg van beleid en maatregelen afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Denk aan grotere auto’s, gewijzigde CROW-normen, veilige afstand tot kruisingen. De exacte parkeercapaciteit wordt duidelijk in het voorlopige ontwerp, deze keuzes worden te zijner tijd voorgelegd aan het College.
- Vergroening
  Vanuit het beleid is aangegeven dat de Julianaweg onderdeel is van de hoofdgroenstructuur. Voor het ontwerp betekent dit het vergroten van het groenareaal. Gezien de beperkte ruimte staat geeft dit conflicten met o.a. parkeervoorzieningen. Een en ander wordt uitgewerkt in het Voorlopig ontwerp.
- Gebied met snelheidsbeperking (30 km/u zone)
  Voor een verbetering van de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de oversteekbaarheid, alsmede een versterking van het dorpse karakter, zal een snelheidsverlaging op een deel van

©ev 2020

de Julianaweg naar 30km/uur sterk bijdragen. Nader onderzoek in het voorontwerp zal uitwijzen in hoeverre deze 30km/uur inpassing gerealiseerd kan worden.

- Locatie bushaltes
  Het openbaar vervoer op de Julianaweg (R-Net) blijft gehandhaafd. In de uitwerking van het schetsontwerp naar het voorlopig ontwerp, zal nader verkeerskundige onderzoek gedaan worden naar de locaties van de bushaltes en de vormgeving.
- Ligging fietspad
  Uit de studies bij het vervaardigen van het Schetsontwerp is naar voren gekomen dat een vrijliggend fietspad alleen mogelijk is ter plaatse van de Corridor. Bij de uitwerking naar het voorontwerp worden de fietsoversteken en de inrichting van de fietspaden nader beschouwd.

Argumenten voor de voorkeursvariant zijn:

- Deze variant draagt optimaal bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en doorstroming.
- Deze variant heeft een voorspelbaar profiel op een druk tracé (verkeersveilig).
- Deze variant is het meest flexibel voor alle weggebruikers.
- Er zijn meer mogelijkheden voor dubbelgebruik, zoals parkeren, groen en het trottoir, waardoor alle functies aan de weg behoud kunnen blijven. De kwantiteit van de functies (bijvoorbeeld aantal parkeervakken, en hoeveelheid groen) worden uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp.
- Er is een grotere afstand tussen de woningen en de weg, hierdoor is er een lager risico op trillingen.
- Er is minder aantal vierkante meter aan verharding nodig.
- De bestaande groenstructuur kan deels worden gebruikt, maar heeft wel versterking nodig om voldoende robuust te zijn.

Naast de voorkeursvariant zijn er tijdens het participatieproces en vanuit beleid wensen naar voren gekomen die globaal zijn onderzocht:

- Verbeterde uitstraling brug IJe en Edammerpad: Door de brug over de IJe zichtbaarder te maken zal de beleving van het ‘oude meer’ toenemen. Dit idee is eerder opgenomen in het visiedeel van de HIOR (Handboek inrichting openbare ruimte).
- Parkachtige inrichting met verblijfsplekken voor de Mariakerk: Het gebied rond de Mariakerk wordt al gebruikt om elkaar te ontmoeten. Door hier een parkachtige inrichting aan te geven zal deze plek bij gaan dragen aan meer woongenot, vergroening, waterrobuustheid en duurzaamheid.

Tijdens het participatieproces zijn ook kansen benoemd, die niet binnen de scope van het project vallen, maar wel raakvlakken hebben. Deze kansen zijn nog niet zijn onderzocht:

- Brug voor het langzaam verkeer t.h.v de RKAV;
- Parallelstructuur in de Corridor *(de Corridor is het gebied tussen de zeedijk en de rotonde burgm. Van Baarstraat / Kielstraat. Bij de parallelstructuur spreken we alleen over het industriegebied binnen de Corridor*);
- Uitkijkpunt zeedijk.

Als de raad van oordeel is dat een of meer genoemde wensen en/of kansen van toegevoegde waarde kunnen zijn, dan kan nader onderzoek naar de haalbaarheid van de maatregel(en) met een amendement worden toegevoegd aan het raadsbesluit.

©ev 2020

In de SSK-raming zijn kosten opgenomen die tijdens het onderzoeks- en participatietraject naar voren zijn gekomen. Deze zijn onderverdeeld naargelang de belangrijkheid. *(De SSK is de standaardsystematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en infra. In de SSK-raming is een onzekerheidsreserve opgenomen om het risico te verkleinen dat projectkosten worden overschreden.)*

KOSTEN HERINRICHTING JULIANAWEG Overzicht van de geraamde kosten naar onderwerp en in volgorde van noodzaak.				**Maatregel draagt bij aan:**													**Bron**	
				Verhogen verkeersveiligheid	Verbeteren doorstroming	Water robuust	Groen	Klaar voor de toekomst	Woongenot verhogend	Goed te onderhouden	Logische en duidelijke plek voor gebruiker	Dorpse identiteit	Welkom voor toeristen	Verbinding heden en verleden; geschiedenis	Duurzaam en klimaat neutraal mogelijk	Uit participatie	Onderzoek, beheer & beleid
Maatregel	**bedrag per onderdeel**		**Totaal bedragen**															
Onderhoud en herinrichting Julianaweg conform nieuwste richtlijnen			**€ 11.600.000,00**	o	o			o		o					o	o	o	
Opdracht bouwteam																		
Topprioriteit *(noodzaak om de doelen te realiseren)*			**€ 2.600.000,00**															
Drie kruispunten worden rotondes; twee rotondes optimaliseren	€	1.760.000,00		o	o											o	o	
Verbeteren kruispunt Mgr. C. Veermanlaan voorrang en bochtaanpassing	€	270.000,00		o	o											o		
Toevoegen oversteekplaatsen met midden eiland voor langzaam verkeer	€	70.000,00		o	o						o					o	o	
Bushaltes inpassen	€	-		o				o					o				o	
Toepassen IT-riool	€	500.000,00				o		o							o	o	o	
Aanbevelingen			**€ 1.000.000,00**															
Verminderen en combineren van inritten	€	-		o	o													
Parkeerplaatsen verplaatsen van de Julianaweg naar elders	€	-		o	o								o			o	o	
Robuuster maken van groenstructuur, meer ruimte voor groen Toevoegen groen, waar nu groen ontbreekt (bijv. centrumgebied)	€	200.000,00				o	o		o					o	o	o	o	
Toepassen smart openbare verlichting	€	70.000,00													o		o	
Snelheid verlagen in het centrumgebied Het Dorp en accenturen verblijfsgebied	€	730.000,00		o	o	o	o		o			o	o			o	o	
Verzoek van beleid			**€ 2.000.000,00**															
Voor goede aansluiting met de omliggende gebieden extra verharding tpv inritten	€	2.000.000,00						o		o							o	
Totaal uit SSK-Raming			**€ 17.200.000,00**															

Tabel 1: Topprioriteiten en aanbevelingen

©ev 2020

KOSTEN HERINRICHTING JULIANAWEG Overzicht van de geraamde kosten naar onderwerp en in volgorde van noodzaak.			Maatregel draagt bij aan:												Bron	
			Verhogen verkeersveiligheid	Verbeteren doorstroming	Water robuust	Groen	Klaar voor de toekomst	Woongenot verhogend	Goed te onderhouden	Logische en duidelijke plek voor gebruiker	Dorpse identiteit	Welkom voor toeristen	Verbinding heden en verleden; geschiedenis	Duurzaam en klimaat neutraal mogelijk	Uit participatie	Onderzoek, beheer & beleid
Maatregel	**bedrag per onderdeel**	**Totaal bedragen**														
Wensen																
Verbeteren uitstraling brug 't IJe en Edammerpad	€ 250.000,00										O		O		O	O
Parkachtige inrichting met verblijfsplekken rondom Mariakerk	€ 150.000,00				O	O		O					O	O		O
Totaal wensen (extra investeringen)		**€ 400.000,00**														
Kansen (investeringen in onderzoek bepalen)		**P.M.**														
Brug voor langzaam verkeer t.h.v. RKAV	n.t.b. op basis van onderzoek		O	O						O					O	
Parallelstructuur in de Corridor	n.t.b. op basis van onderzoek		O	O						O					O	
Uitkijkpunt Zeedijk	n.t.b. op basis van onderzoek							O			O	O				O

Tabel 2: Wensen en kansen

Financiële aspecten

In onderstaande tabel zijn de verwachte kosten per fase en dekking weergegeven.

Verwachte kosten			**Hoe en waarvan kan het worden betaald?**		
			Eerder in de begroting opgenomen		
SSK raming			Voorbereidingskrediet	€ 350.000,00	
Verdeeld in de fases:			uitgebreid met	€ 830.000,00	
2022: voorbereiding en uitvoering Corridor	€ 5.200.000,00			€ 1.180.000,00	
2023: voorbereiding en uitvoering Het Dorp NO	€ 5.500.000,00				
2024: voorbereiding en uitvoering Het Dorp NW	€ 4.300.000,00		krediet in begroting (C-post)	€ 2.320.000,00	
2025: voorbereiding en uitvoering Entree	€ 2.200.000,00		krediet in begroting (C-post)	€ 3.500.000,00	
			totaal	**€ 7.000.000,00**	
			Bijdrage vanuit andere onderdelen openbare werken		
			Post Riolering	€ 3.200.000,00	
			Post Verhardingen	€ 2.000.000,00	
			Post Civiele constructies	€ 1.600.000,00	
			Post Openbare verlichting	€ 680.000,00	
			totaal	**€ 7.480.000,00**	
			Uit begroting + bijdragen van andere afdelingen		**€ 14.480.000,00**
			Subsidies (na toekenning)	P.M	
			Bijdrage ontwikkeling Broeckgouw	€ 110.000,00	
			Extra krediet aanvraag, vooruitlopend op subsidietoekenning (voorstel)		**€ 2.610.000,00**
totaal verwachte kosten	**€ 17.200.000,00**		totaal dekking		**€ 17.200.000,00**

Tabel 3 kosten en dekking

Het verschil tussen de SSK-raming en de raming in de begroting is afgerond € 2.610.000.

Voorgesteld wordt om de 2 C-posten vrij te geven en het krediet te verhogen met € 2.610.000. De verwachting op basis van de subsidiescan en ervaringen met andere herinrichtingsprojecten is dat een bedrag tussen €1.700.000 en €3.400.000 aan subsidie wordt toegekend. Deze wordt na toekenning in mindering gebracht op het krediet als bijdrage derden. De verwachting is daarom dat

©ev 2020

het project uitvoerbaar is binnen de eerder bepaalde financiële kaders, maar dat het extra krediet wordt 'voorgeschoten' zolang de subsidie nog niet is toegekend. Daardoor is sprake van een risico van €0 en €910.000 (€2.610.000 - €1.700.000). Mocht dat risico zich voordoen, dan zullen de maatregelen die dan niet gesubsidieerd worden, worden heroverwogen.

De investering wordt afgeschreven in twintig jaar, de lasten zijn in voorgaande jaren al opgenomen in de meerjarige begroting. Hierdoor heeft het geen gevolgen voor het saldo begroting (mits het subsidiebedrag gelijk is aan de kredietverhoging).

Personele aspecten
Niet van toepassing

Risico's
De SSK is de standaardsystematiek voor het maken van kostenramingen in de bouw en infra. In de SSK-raming is een onzekerheidsreserve opgenomen om het risico te verkleinen dat projectkosten worden overschreden. Een schetsontwerp is vooral een ruimtelijke verkenning om na te gaan of een principeoplossing is in te passen.

Gevolgde procedure
Dit voorstel is tot stand gekomen in samenwerking met bouwteam 'De Dam'. Voorafgaand aan dit voorstel zijn onderzoeken uitgevoerd naar onder meer de verkeerstructuur en –veiligheid, klimaat adaptieve maatregelen, landschappelijke waarden en de groenstructuur. Parallel hieraan liep het participatietraject. Daarnaast is een subsidiecheck gedaan.

Burgerparticipatie, inspraak, zienswijzen en communicatie

Voorafgaand aan het voorgenomen besluit
In een vroeg stadium zijn belanghebbenden uitgenodigd om mee te denken over het ontwerp van de nieuwe Julianaweg. De wensen zijn opgehaald door middel van themaraden, bijeenkomsten, enquêtes en gesprekken met inwoners, ondernemers en belangengroepen. Honderden mensen hebben in wensen meegegeven en/of meegepraat en -gedacht. Op basis van de geïnventariseerde eisen en wensen is een schetsontwerp gemaakt. Het schetsontwerp is vervolgens weer voorgelegd aan belanghebbenden middels een presentatievideo.

Na het te nemen besluit
Na uw besluit vindt verdere communicatie plaats via presentaties, nieuwsbrief, website, BouwApp en publicaties in de NIVO.

Rapportage, verantwoording en evaluatie
Na uw besluit wordt het voorlopig ontwerp uitgewerkt. De raad zal geïnformeerd worden over de voorgang van het project via de gebruikelijke projectenrapportage en eventueel themaraden.

©ev 2020

Bijlagen

- Varianten analyse Julianaweg (1);
- Julianaweg Schetsontwerp voorkeursvariant (incl. toelichting maatregelen) (2);
- Overzicht participatie en communicatie (3);
- Klanteisenspecificatie Julianaweg Schetsontwerp, inclusief honoreringsadvies (4)
- Achtergrondrapport inpassing en ruimtelijke kwaliteit Julianaweg (5);
- Samenvatting verkeerskundige maatregelen voorkeursvariant Julianaweg (6);

Aanvullende toelichting op vraagstelling, context en maatschappelijke meerwaarde

Het doel is om van de Julianaweg een veilige weg te maken die voor de komende dertig jaar prettig is om te gebruiken. De nieuwe Julianaweg zal primair de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren, toekomstbestendig en onderhoudsvriendelijk zijn. Secundair willen we met de vernieuwde Julianaweg het woongenot van aanwonenden verhogen en de dorpse identiteit van Volendam behouden of versterken. Daarbij spelen ook klimaatadaptatie en groen een rol.

Edam-Volendam, d.d. 5 oktober 2021.
Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

De secretaris,
H. van der Woude

de burgemeester,
L.J. Sievers.

©ev 2020