

Achtergrondrapport inpassing en ruimtelijke kwaliteit Julianaweg



Bijlage 5	Achtergrondrapport inpassing en ruimtelijke kwaliteit Julianaweg
Behorende bij:	Collegeadvies & Raadsvoorstel Herinrichting Julianaweg
Project:	Julianaweg gemeente Edam – Volendam
Status/ Datum:	Status: Definitief 3.0 Datum: 20-09-2021



Inleiding

Dit document geeft beknopt het proces weer dat doorlopen is om tot een voorkeursmodel voor de Julianaweg te komen. Eerst wordt middels een inventarisatie en analyse de huidige situatie van de Julianaweg beschreven. Daarnaast worden de beleving van de Julianaweg en kansen voor de openbare ruimte omschreven. Na de inventarisatie en analyse worden de ontwerpuitgangspunten en visie uiteengezet. Vervolgens is het proces opgetekend om van drie uiteenlopende varianten met bijbehorend wegprofiel ('Vrijliggend fietspad', 'Weg in het midden' en 'Groen in het midden') tot een voorkeursvariant te komen.

Dit document is opgesteld om het College en de Raad inzicht te geven in de zorgvuldigheid van het doorlopen proces en de biedt achtergrondinformatie om uitgangspunten te kunnen accorderen. Een deel van de uitgangspunten is conform de aanbesteding, het overige deel is eerder besproken in de stuurgroep of vastgelegd in beleidsdocumenten.

Inventarisatie en analyse Volendam en de Julianaweg

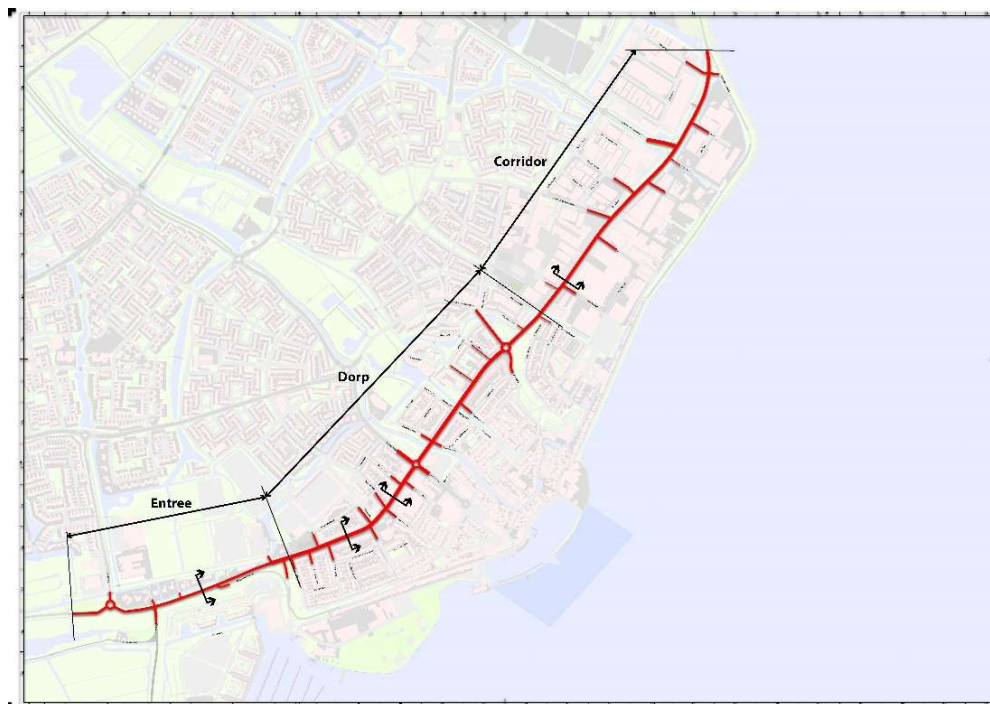
In onderstaande analyse is kort uiteengezet hoe Volendam zich heeft ontwikkeld en hoe de rol van de Julianaweg in de loop van de jaren is veranderd. Vervolgens worden de functies en verschillende deelgebieden toegelicht, gevolgd door de wijze van parkeren, landschappelijke- en groenstructuren. Ten slotte zijn de kansen in en rond de Julianaweg op het gebied van ruimtelijke kwaliteit verder beschreven.

Ruimtelijke opdeling

De Julianaweg heeft diverse verschijningsvormen en langs de weg zijn verschillende functies.

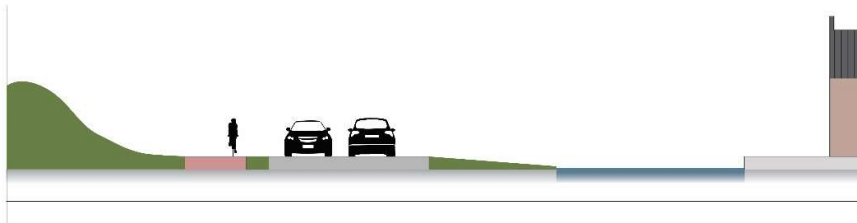
Hierdoor kan de weg worden opgeknipt in 3 delen;

- Entree, (rotonde Zeddeweg-Margrietstraat)
- Het Dorp, (Margrietstraat-Zusterschoolstraat) en
- Corridor (Zusterschoolstraat- Zeedijk).

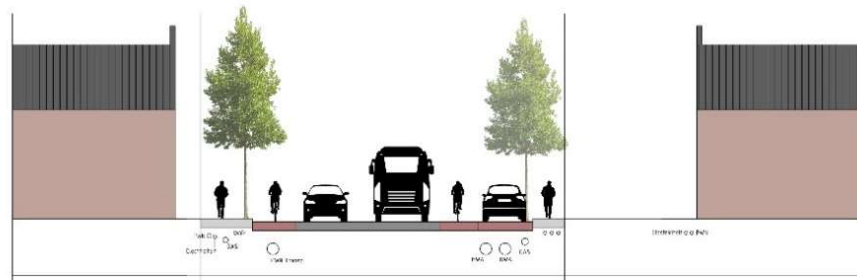


Afbeelding 1 drie deelgebieden

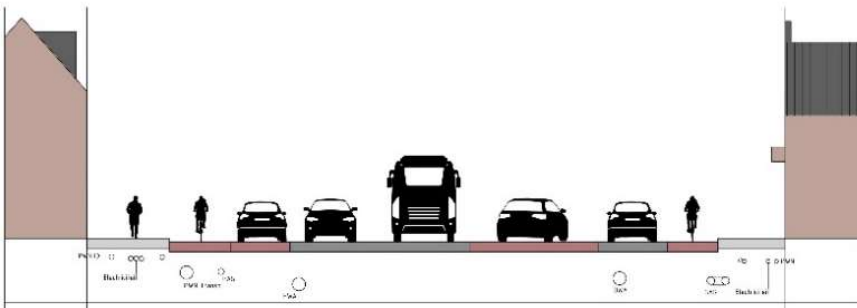
In onderstaande afbeeldingen zijn de deelgebieden ruimtelijk toegelicht. In Het Dorp loopt het profiel uiteen, daarom zijn er twee situaties weergegeven; het woongebied en centrumgebied.



Afbeelding 2 profiel deelgebied Entree: vrijliggend tweerichtings fietspad aan dijkzijde, smalle groenstrook tussen rijbaan en fietspad.



Afbeelding 3 profiel wonen deelgebied het Dorp: fietsstroken langs de rijbaan, verspringende bomenrij op scheiding trottoir en parkeerplaats.



Afbeelding 4 profiel winkelen deelgebied het Dorp: rijbaan met langs- en schuinparkeren, parallelweg tussen vrijliggend fietspad en parkeervak.



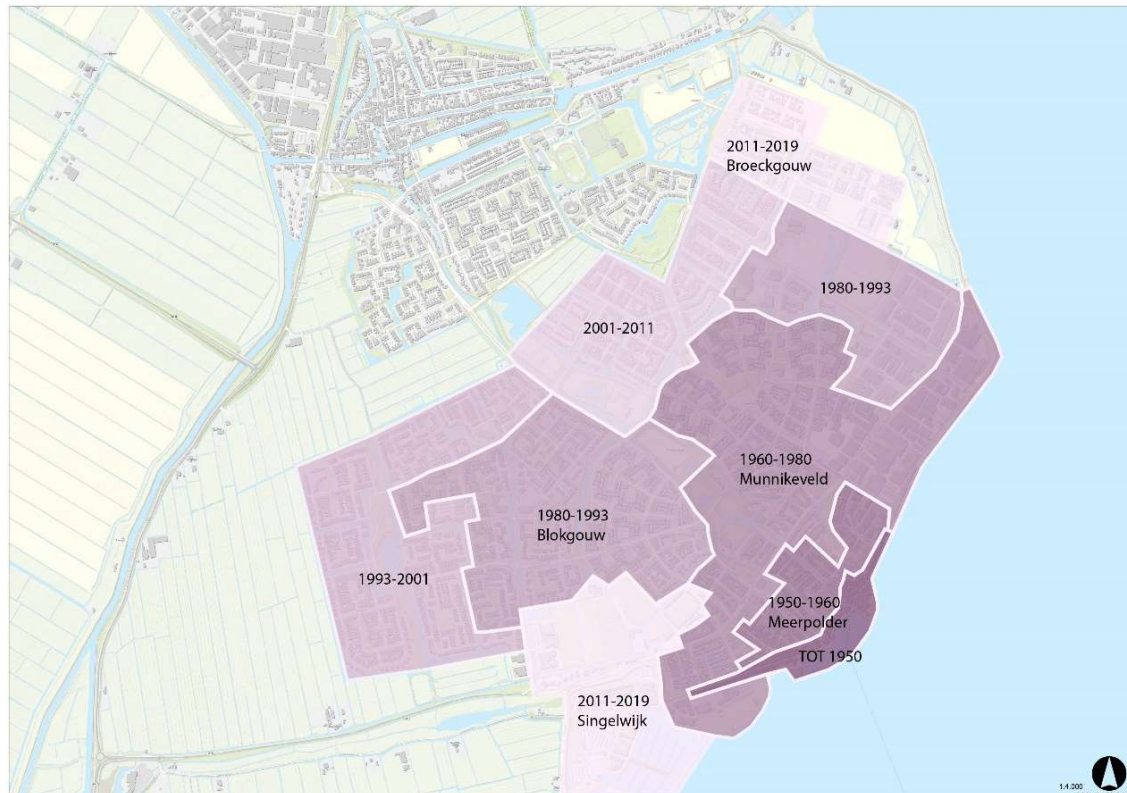
Afbeelding 5 profiel werken deelgebied Corridor: rijbaan met wisselende groenstrook, vrijliggende fietspaden met aansluitend een trottoir naast kavelgrens bedrijventerrein.

Langs de weg zijn grofweg drie functies te ontdekken: wonen, winkelen in het centrum en werken. Het dorp kan verder worden opgedeeld in de functies winkelen en wonen.



Afbeelding 6 Functies langs de Julianaweg

Groei Volendam



Afbeelding 7 groei Volendam

Tot 1950 ontwikkelde Volendam zich nog kleinschalig aan de dijk. In de jaren '50 en '60 groeide het dorp met woningen in een deel van de Meerpolder. De Julianaweg vormde toen de verkeersaansluiting voor het dorp en nam hierdoor de verkeersfunctie over van de Markermeerdijk. De Julianaweg was toen de grens voor woningblokken. In de twintig jaar die daarop volgden maakte Volendam een grote groei door: naast de woonwijk Munnikeveld ontwikkelden bedrijventerreinen zich aan de oostzijde van het dorp. Met de verdere groei van Volendam kreeg de Julianaweg een steeds grotere verkeersfunctie in de wegenstructuur van het dorp en als aansluiting naar het regionale wegennet. In de jaren '80 en '90 ging de groei van bedrijventerreinen door, werd de wijk Blok' gerealiseerd en tussen 2000 en 2010 ontstond de Singelwijk. Een smalle strook veenweidegebied en het Molenpark vormen tegenwoordig de buffer tussen de kernen Edam en Volendam. Afgelopen decennium is het gebied rond Katham en de sportvelden verder ontwikkeld. Opvallend is de buitendijkse uitbreiding bij het Marinapark. Momenteel worden de laatste delen van de wijk Broeckgouw afgerond. Daarnaast zijn er stedelijke verdichtingsopgaven zoals bij de Maria Goretti.

Parkeren

Het parkeren gebeurt grotendeels langs de weg middels langspaarkeervakken of schuinparkeren (centrum) op openbaar terrein. Bij het bedrijventerrein wordt er op eigen terrein tussen de panden en de Julianaweg geparkeerd.



Afbeelding 8 parkeren langs de Julianaweg

Landschappelijke structuren

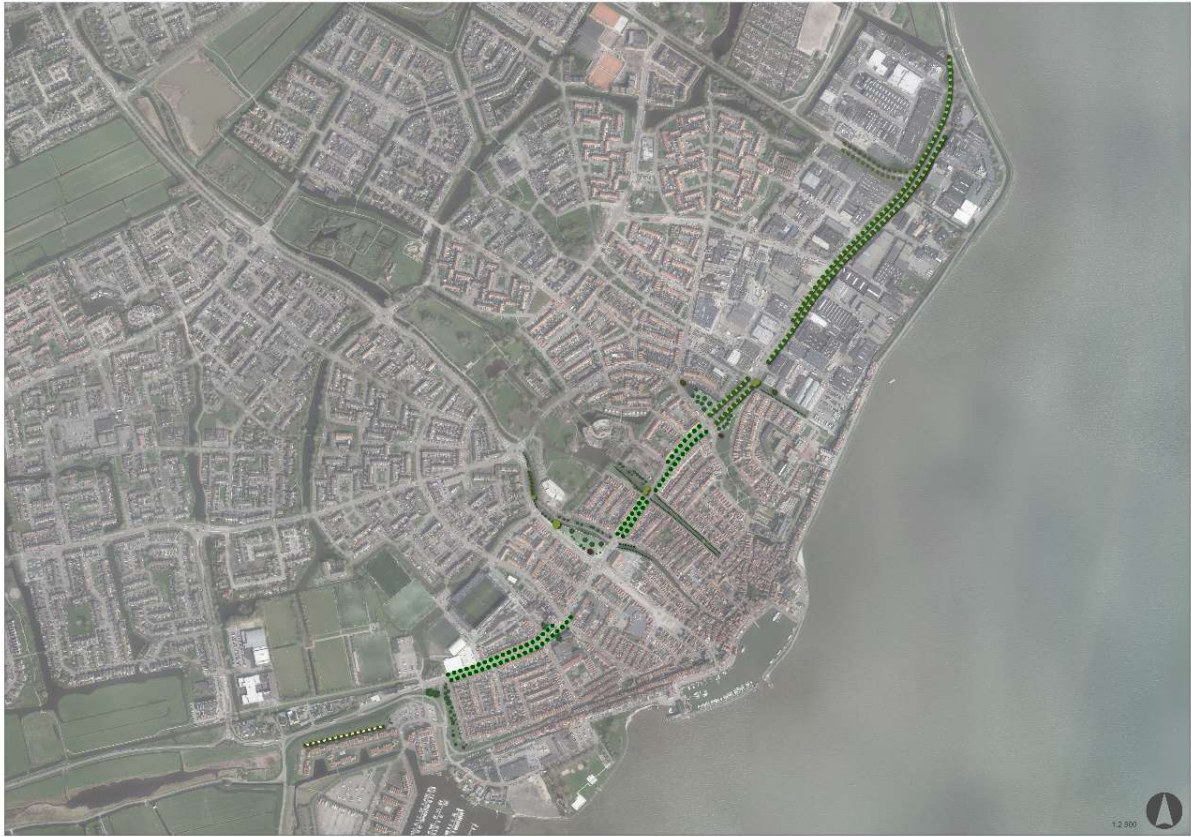


Afbeelding 9 landschappelijke structuren

De invloed van voormalig veenrivier de IJde is vandaag de dag nog steeds goed zichtbaar. De groenblauwe structuur en het Edammerpad strekken zich als vingers uit, overkruisen de weg en reiken bijna tot de dijk. Het Veenweidegebied tussen de Provincialeweg N247 en de Zeddeweg heeft het kenmerkende optrekkende smalle verkavelingspatroon en is een natuurgebiedje met unieke natuurwaarden. De windmolen 'de Kathammer' is het gemaal en is nog steeds aanwezig. Het reguleert de grondwaterstanden binnen de Achterdichting.

Het voormalige meer, nu de Meerpolder, is nog steeds als zodanig te herkennen door het verschil in maaiveld. De groenblauwe structuren vormen een schil tussen de verschillende dorpsuitbreidingen in Volendam. De dijk vormt de harde grens tussen het Markermeer en het dorp.

Groenstructuur



Afbeelding 10 groenstructuur

De Julianaweg heeft een bijna doorlopende groenstructuur en maakt tevens deel uit van de hoofdgroenstructuur, zoals die ook in het Groenbeleidsplan van de gemeente is vastgelegd. Ook in het HIOR is de Julianaweg onderdeel van de groenstructuur. Bij deelgebied Entree wordt de groenstructuur bepaald door de dijk, parallel aan de weg en de haag tussen het vrijliggende fietspad en de weg. Vanaf de Margrietstraat is er een haagbeuken laan in verschoven verband geplant. In het centrum (tussen Zeestraat en Prins Bernhardlaan) wordt deze laanstructuur onderbroken. Uitlopers van de IJe overkruisen de Julianaweg en zijn aangezet met wilgen en elzen. Naast de kruising staan vaak solitaire waterminnende bomen zoals treurwilgen. Ter hoogte van de wegen Zuideinde, Kerkstraat, Burgemeester van Baarstraat en Edammerweg zijn er smalle groenstroken en is er ruimte voor meer verschillende bomen. Bij het industrieterrein zijn er essen in een verschoven laan geplant.

Beleving van de Julianaweg en kansen voor de openbare ruimte



Afbeelding 11 beleving van de Julianaweg en kansen voor de openbare ruimte

Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming is de herinrichting ook een kans om functies beter in te passen, de weg aantrekkelijker te maken en voor te bereiden op de toekomst. In het algemeen geldt dat de Julianaweg op grote delen kan worden vergroend en de huidige groenstructuur robuuster kan worden gemaakt. Het zicht op het open veenweidegebied (ter hoogte van de Zeddeweg) wordt beperkt en een doorgaande groenstructuur ontbreekt. In het centrumgebied van het Dorp wordt de doorgaande groenstructuur ook onderbroken. Het is momenteel functioneel ingericht voor de auto, met veel verharding en parkeren. Door meer ruimte te maken voor fietsers, voetgangers en groen kan de dorps sfeer worden versterkt. Rond de kerk is er ruimte voor het maken van een ontmoetingsplek. De oude landschappelijke structuren (relicten van veenrivieren) doorbreken de Julianaweg regelmatig maar zijn niet overal even zichtbaar. Door de verkeerskundige inrichting aan te passen worden deze landschappelijke relicten goed zichtbaar.

Bij de Kathammer Zeedijk, de westelijke dorpsentree, is een kans om een klein beetje van de IJsselmeerwereld te ervaren. Dit geldt ook bij de trap op de dijk ter hoogte van de Corridor.

Bij het industrieterrein zijn er kansen op het gebied van klimaat door het verminderen van de hoeveelheid verharding op delen van private terreinen. Daarnaast geldt hier een kans om de vele inritten te verminderen waardoor deze ruimte anders kan worden ingericht en bijgedragen kan worden aan de doorstroming.

Visie op de Julianaweg

Functionaliteit en ruimtelijke kwaliteit

In deze visie op de Julianaweg is naar een samenhang gezocht tussen het regionale schaalniveau, het wijkniveau en het straatniveau. Een weg is in essentie gemaakt om functioneel te zijn. Daarnaast is de ruimtelijke kwaliteit de afgelopen decennia steeds belangrijker geworden. Onze leefomgeving bestaat idealiter zoveel mogelijk uit een prettige en aantrekkelijke omgeving. Er zit een spanningsveld tussen de benoemde doelen: functionaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte en de hoeveelheid beschikbare ruimte binnen het profiel. De grootste uitdaging ligt in het verbinden van de Julianaweg als primaire verkeersfunctie met de typische dorpse sfeer van Volendam. Er is gezocht naar een balans tussen de behoeften van alle weggebruikers en het versterken van de dorpse identiteit van Volendam. Deze balans komt ook tot uitdrukking tussen het minimaliseren van verkeerseffecten op de omgeving en een goede ruimtelijke inpassing in het dorp. De dorpse sfeer kan niet versterkt worden in het wegdeel met bedrijven en industrie (vooral tussen de Zusterschoolstraat en de Marconistraat), wel zijn hier andere kansen die verzilverd kunnen worden. Het industrieterrein heeft in het noordoosten een heel ander karakter en staat voor wat betreft identiteit los van het andere deel van de Julianaweg. Door ruimtelijke ontwikkelingen (in onder andere Broeckgouw) neemt dit deel van de route wel in belang toe, door een verhoging van het fietsgebruik richting het centrum en als recreatieve route. Dit leidt tot een toename in het aantal forenzen die de Julianaweg als verkeersontsluiting gebruiken.

Julianaweg: verbindende verkeersader met dorpse identiteit

Door in te zetten op een eenduidig basisprofiel per deelgebied krijgt de weg een eigen karakter, waarmee een herkenbare eenheid ontstaat. De weg verbindt de buurten, maar scheidt ook buurten van elkaar. Er is daarom speciale aandacht voor het verbinden van de woonbuurten door in te zetten op het versterken van oude landschappelijke structuren en goede oversteekplaatsen haaks op de weg. Dit is in de visiekaart (afbeelding 12) en onderstaande visie verder toegelicht. Een versterking van deze verbinding kan ontstaan door de snelheid op een deel van de Julianaweg te verlagen naar 30km/uur. Dit versterkt het dorpse karakter, verbetert de verkeersveiligheid, leefbaarheid en de oversteekbaarheid. Nader onderzoek in het voorontwerp zal uitwijzen in hoeverre deze 30km/uur inpassing gerealiseerd kan worden.

Parkeren

Parkeren is een belangrijk element in het functioneren en het ruimtegebruik van de Julianaweg. Vanuit de gesprekken met de stakeholders komt dit ook sterk naar voren. Uitgangspunt voor het op te stellen ontwerp van de Julianaweg is dat de parkeeroplossing binnen het huidige parkeerbeleid van de gemeente valt. Dit houdt in dat de indeling van de parkeerregimes, de reeds aanwezige blauwe zone met ontheffingsmogelijkheid en de vergunningsparkeerzones, in principe gehandhaafd blijven in de uitwerking van het ontwerp.

Door de verschillende doelgroepen die gebruik maken van de parkeervoorzieningen; de bewoners, bezoekers, toeristen en klanten, zien we gedurende de gehele dag een relatief hoge bezetting van de huidige parkeerplaatsen in en rond de Julianaweg. Om deze reden zal de huidige parkeeropervlakte van de Julianaweg als uitgangspunt dienen voor het ontwerp. Dit kan in de uitwerking van het ontwerp wel in conflict komen met andere beleidsuitgangspunten zoals de hoofdgroenstructuur.

Naast de parkeerbezetting is ook de vormgeving van parkeren van belang. De huidige parkeerinpassing langs de Julianaweg zorgt voor een vermindering van de verkeersveiligheid en toegankelijkheid in de openbare ruimte. Deze voldoet niet aan de gestelde richtlijnen en wordt vanuit de omgeving als onveilig ervaren.

In de ontwerputwerking worden dan ook de volgende eisen opgenomen;

- Ten behoeve van de verkeersveiligheid is meer zicht (-ruimte) noodzakelijk tussen de parkeervakken en de oversteekplaatsen voor voetgangers.
- Ten behoeve van de verkeersveiligheid is het noodzakelijk om alleen langsparkeren toe te staan langs de Julianaweg.
- Er dient meer ruimte tussen de aanwezige parkeervoorzieningen en de rijweg gerealiseerd te worden (schrikstrook) ten behoeve van de veiligheid van fietsers. De parkeervoorzieningen zullen aangepast worden naar de huidige maatvoeringen (richtlijnen CROW), wat mogelijk een beperking oplevert voor de parkeercapaciteit.

De parkeercapaciteit wordt duidelijk bij opvolgende ontwerpwerkzaamheden.

Versterken landschappelijke structuren

Het wegprofiel wordt plaatselijk onderbroken door oude landschappelijke structuren (relicten van veenrivieren). Deze structuren zijn dominant aan de Julianaweg en krijgen een robuustere vorm om de geschiedenis van het landschap te kunnen accentueren. Volendam heeft een rijke geschiedenis met het water. De beplanting langs deze structuren wordt meer onder de aandacht gebracht en wijkt duidelijk af van de doorgaande beplanting op de Julianaweg. Hier wordt aansluiting gezocht bij al aanwezige landschappelijke structuren en inheemse soorten. Het gaat hier verder om kleinere (suggestieve) inrichtingsmaatregelen, zoals het weg laten van de laanstructuur op de Julianaweg (opening voor haakse structuur), een aangepaste materialisatie (bijvoorbeeld een afwijkende kleur), of een suggestie van een brug door middel van een brugleuning.

Versterken dorpse sfeer in het centrumgebied

Door in het centrum meer ruimte te maken voor fietsers, voetgangers en groen wordt de dorpse sfeer versterkt. Dit gaat gepaard met een snelheidsverlaging. Het centrumgebied vraagt hier om een andere invulling van de openbare ruimte met meer kwaliteit waardoor het uitnodigt om naar buiten te gaan. Als mensen een fijne plek hebben om te verblijven, blijven ze langer en consumeren ze meer. Dit kan economisch aantrekkelijk zijn voor ondernemers. Het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit geldt ook voor de ruimte rondom de kerk. Door deze ruimte samen met belanghebbenden opnieuw in te richten, wordt deze aantrekkelijker gemaakt om te verblijven, en daarnaast klimaatbestendig. Hiermee wordt de dorpse sfeer en de identiteit van de plek versterkt en wordt het gebied meer aantrekkelijk om te verblijven.

Op de kruising Julianaweg/ Zeestraat is het belangrijk meer zicht te realiseren op een moderne versie van de historische uitziende Hollandse gevels, het Volendams museum, en de lage ijzeren tuinhokjes met spijlen die vooral bij oudere bebouwing voorkomt.

Eenduidige materialisatie

Eenheid en herkenbaarheid worden ook versterkt door eenduidige elementen en materialen toe te passen, zoals lichtmasten, een doorgaande bomenstructuur, straatmeubilair en materialen die passen bij de verschillende gebruiksvormen. Hierbij wordt in de uitwerking gelet op ritmiek en logische indeling. Een onderdeel dat later (in de VO-fase) nog wordt ingevuld is de inpassing van bushaltes. Dit kan het profiel plaatselijk doorbreken. Door de parkeervakken tussen groenvakken of op het verhoogd trottoir te realiseren, kunnen de herkenbaarheid en dorpse sfeer worden versterkt. Op deze manier is minder verharding en ruimte nodig en kan deze ruimte worden ingezet voor andere inrichtingsmaatregelen. Dit dient nog wel nader onderzocht te worden.





Afbeelding 12 visie op de Julianaweg

Duurzaamheid en klimaat

In de gemeentelijke duurzaamheidsagenda is de ambitie van gemeente Edam-Volendam verankerd. Verduurzaming moet een goede kwaliteit van de omgeving garanderen, nu en in de toekomst. Dit uit zich in slimme keuzes voor een klimaatbestendige straat, een ecologisch verantwoorde inrichting en het kiezen van duurzame materialen. Bewoners profiteren van een duurzame straat, omdat zij minder overlast ervaren door water en hitte. Ook heeft een groener en koeler klimaat gezondheidsvoordelen voor bewoners. Met name voor ouderen en jonge kinderen, die extra gevoelig zijn voor hitte. Van veel aspecten van een duurzame straat ziet een bewoner niks aan de buitenkant: het kiezen voor duurzamere materialen en het energiezuinig aanleggen leiden niet tot een ander straatbeeld. Toch willen we hiermee tonnen aan CO₂-uitstoot voorkomen. Hiermee draagt gemeente Edam-Volendam bij aan de doelstelling van het Klimaatakkoord om 49% CO₂-reductie te realiseren in 2030.

Uitgangspunten

Op basis van de beleid- en uitgangspuntennotitie die voorafgaand aan de aanbesteding is opgesteld (2018) zijn onderstaande uitgangspunten onder elkaar gezet. Deze uitgangspunten vormen het vertrekpunt voor (de communicatie over) het proces om te komen van varianten/principeprofielen en de voorkeursvariant.

- Aan de basis van de ontwerpogave voor de Julianaweg ligt een onderhoudsopgave voor het asfalt, de riolering, kabels en leidingen, kunstwerken en het vervangen van beschoeiing.
- Het huidige wegontwerp vraagt om een herinrichting waarbij de nieuwste richtlijnen worden toegepast. Deze hebben invloed op de groenstructuur en de parkeervakken. Het gaat hier met name om het waarborgen van zichtlijnen bij inritten, voldoende afstand van oversteekplaatsen en de afmetingen van de parkeervakken.
- Het huidige parkeerbeleid van de Julianaweg zal gehandhaafd blijven. Hierbij dient de vormgeving en inpassing van het parkeren wel te voldoen aan de meest recente richtlijnen en maatvoering. Dit heeft als gevolg dat het parkeren enkel als langsparkeren ingepast zal worden op de Julianaweg. Het streven is om in de uitwerking de huidige oppervlakte aan parkeren te behouden.
- Uit participatie en analyses blijkt dat verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming topprioriteit hebben. Dit vertaalt zich in het optimaliseren van rotondes en kruispunt (ter hoogte van de Mgr. Cornelis Veermanlaan), oversteekplekken voor langzaam verkeer en het aanpassen van bushaltes. In de participatie is er ook gesproken over een mogelijke snelheidsverlaging op de Julianaweg ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Omdat deze optie een aanzienlijke afstemming vergt met de verschillende gebruikers wordt een nader onderzoek naar de mogelijkheid voor een snelheidsverlaging naar 30km/uur over een deel van de Julianaweg meegenomen in het proces naar het voorontwerp. Ook worden thema's als klimaat, waterrobuust, duurzaam en klaar voor toekomst hoog aangeschreven.
- Verder zijn er een aantal aanbevelingen welke de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren. Te noemen: inritten verminderen, parkeren elders oplossen en snelheid reduceren in het Dorp met daarbij de kans om de dorpsse identiteit te versterken en Volendam voor toeristen aantrekkelijker te maken.
- Aanbevelingen op het gebied van klimaat zijn het toepassen van meer groen en smart openbare verlichting.
- Vanuit ruimtelijke kwaliteit is er een duidelijke wens de dorpsse identiteit te versterken, het woongenot te verhogen en heden en verleden te verbinden. Hier ligt het accent bij het verbeteren van de uitstraling van de brug bij de IJe, het verblijfsgebied in het Dorp en de inrichting rond de kerk.
- Ook is er een kans om de dorpsse identiteit te versterken en Volendam voor toeristen aantrekkelijker te maken door het realiseren van een uitkijkpunt ter hoogte van de Zeedijk.
- Ten slotte zijn er een aantal kansen voor de doorstroming. Dit betreft een brug voor langzaam verkeer bij RKAV. Hiervoor is draagvlak bij zowel de raad als bij bewoners. En een parallelstructuur voor laden en lossen bij de Corridor. Deze moet nader worden vormgegeven in afstemming met stakeholders in de SO-fase.



Proces tot voorkeursvariant

Participatieproces

Voor de Julianaweg is Bouwteam DeDam gevraagd een wegontwerp te maken. Hoe dit wegontwerp er precies uit zou komen te zien was bij aanvang van het project nog niet duidelijk. Naast de omschreven uitgangspunten zijn er ook een aantal doelen in de aanbesteding meegegeven voor het ontwerp. Er zijn zowel boven- als ondergronds aanpassingen nodig om de weg verkeersveilig, klimaat adaptief en klaar voor de toekomst te maken. Ook dient het wegontwerp naast de doorstroming te verbeteren en de dorpsidentiteit van Volendam te versterken, goed te onderhouden, groen en woongenot verhogend te zijn.

Bij de start van het project is de raad meegenomen en heeft zijn belangen en prioriteiten over bovenstaande punten kenbaar gemaakt middels een raadsessie. Ook is de raad meerdere keren geïnformeerd over het participatieproces. Daarnaast is een digitale enquête verspreid onder alle adressen binnen Edam-Volendam. In deze enquête konden deelnemers punten toekennen aan de bovenstaande doelen in volgorde van belangrijkheid. Ook konden bewoners met groene, oranje en rode pinnen aangeven of ze een locatie respectievelijk als prettig, niet zo prettig of heel vervelend ervaren. De resultaten van de enquête bevestigden de doelen uit de aanbesteding en de prioritering van de raad.

Voor het wegontwerp moeten er afwegingen en keuzes gemaakt worden, omdat er maar beperkte ruimte beschikbaar is. Deze afwegingen en keuzes zijn gedurende het ontwerpproces aan diverse stakeholders voorgelegd, zodat er draagvlak ontstaat voor het ontwerp. De interne stakeholders zijn beleidsmedewerkers en beheerders van verschillende disciplines. Dit heeft geresulteerd tot een wensen en eisen document en overzicht van beleidsdocumenten. Ook tegenstrijdigheden in deze beleidsdocumenten en tussen afdelingen kwamen hierdoor aan het licht. De externe stakeholders bestaan uit de bewoners, ondernemers, gebruikers, belangengroepen en zakelijke stakeholders. De belangen en wensen voor de Julianaweg zijn, naast de enquête, door middel van stakeholdergesprekken, spreekuren en webmail bij de stakeholders opgehaald. Daarnaast is er bij de start van het project een werkgroep geformeerd bestaande uit bewoners en stakeholders met verschillende meningen en visies. Zij worden geïnformeerd over het ontwerpproces en de uitgevoerde onderzoeken, en denken daarnaast mee met het ontwerp. Alle opgehaalde wensen en eisen zijn gedocumenteerd middels een KES (Klanteisenspecificatie) en geven inzicht doordat per fase en wegdeel beknopt is aangegeven (of en) wat er met de wens of eis wordt gedaan. Op zowel het gebied van ontwerp (SO, VO, DO en Bestek) als realisatie (BLVC) levert dit document de aandachtspunten voor de verschillende fases.

Opgehaalde input participatieproces op hoofdlijnen

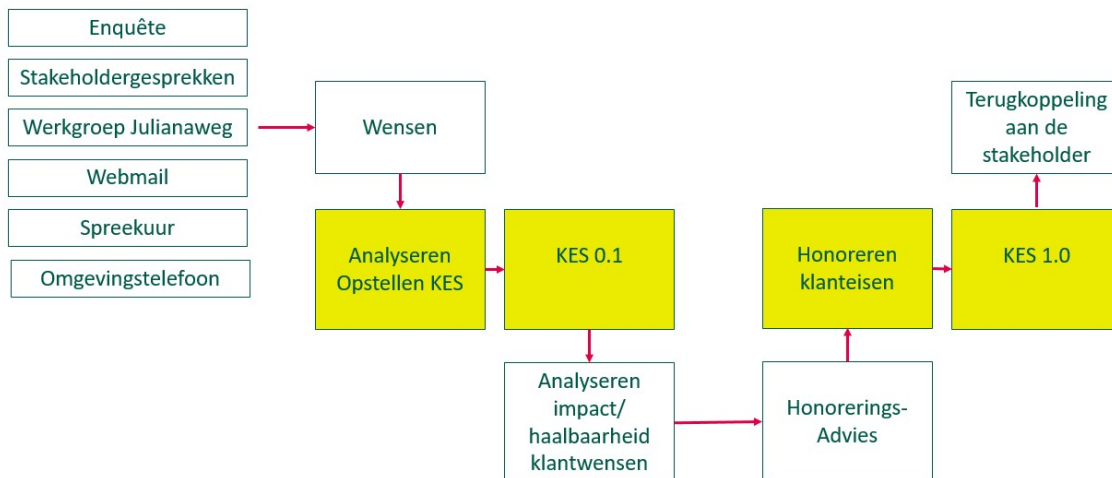
Alle informatie die is opgehaald via de diverse kanalen laten een redelijk consistent beeld zien. De belangrijkste thema's zijn doorstroming en veiligheid. Doorstroming is belangrijk voor zowel ondernemers met het oog op leveringen door vrachtwagens, als bewoners. Veelgenoemde suggesties om doorstroming te verbeteren zijn het realiseren van rotondes en laad-/losplekken. Bij veiligheid wordt gesproken over onveilige situaties voor met name fietsers i.v.m. de afwijkende voorrangregels op rotondes en auto's die fietspaden oversteken om te parkeren. Het aanpassen van de voorrangregels is daardoor een vaak genoemde wens. Daarnaast worden 'te hard rijden' en een gebrek aan veilige oversteekplekken vaak genoemd. Op een gedeelte derde plek staan de thema's groen en parkeren. Wat betreft 'groen' lopen de wensen uiteen van een groene dorpsboulevard/-laan tot enkel functioneel, laag groen (gras). Het thema 'parkeren' brengt voor zowel ondernemers en bewoners de meeste zorgen met zich mee. Ondernemers zijn bang dat klanten wegblijven als er veel parkeerplekken verdwijnen. Bewoners zijn bang dat de parkeerdruk in omliggende wijken en zijstraten van de Julianaweg zal toenemen. Tegelijkertijd is er ook een sterke wens voor een groenere Julianaweg met een dorps uitstraling.

Klanteisenspecificatie (KES)

De Klanteisenspecificatie (KES) is een digitale database van alle verzamelde wensen. In dit document staan de wensen die opgehaald zijn in de enquête, de stakeholdergesprekken en de ontwerpateliers,



evenals de wensen die ontvangen zijn via de webmail, het maandelijkse spreekuur en de omgevingstelefoon. De wensen worden geanalyseerd op de projectdoelstellingen en er wordt aangegeven in welke fase ze aan bod komen. Zo wordt er inzicht gekregen in wanneer er over welke wens een besluit genomen moet worden. De impact/ haalbaarheid van de wens wordt geanalyseerd wat leidt tot een honoreringsadvies opgesteld door het Bouwteam DeDam, dat vervolgens wordt vastgesteld door de gemeente. De vaststelling van het advies (honoreringsbesluit) door de gemeente wordt teruggekoppeld aan de belanghebbenden. Bij een positief honoreringsadvies wordt de wens opgenomen in het ontwerp, bij een negatief honoreringsadvies wordt de wens niet opgenomen in het ontwerp. De KES is als separate bijlage toegevoegd.



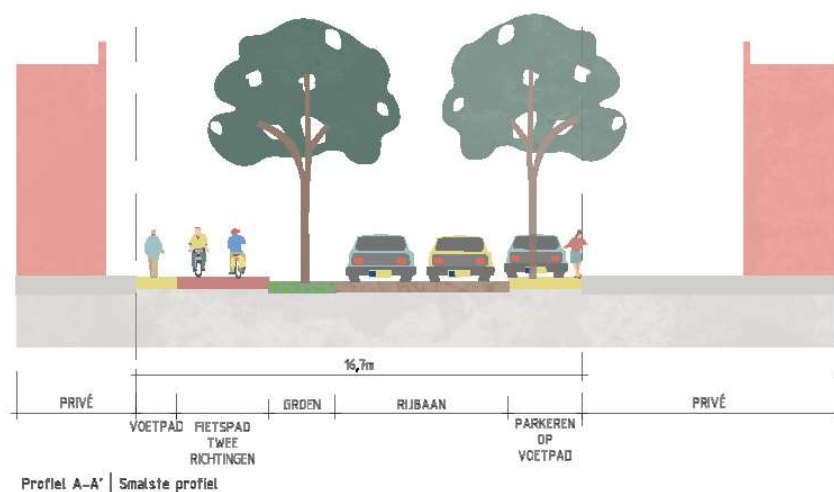
Afbeelding 13: Proces Klanteisenspecificatie

Analyse varianten¹

Met behulp van alle opgehaalde input zijn de eerste schetsontwerpen opgezet die in de basis ook op de smalste delen van de weg inpasbaar zijn. Voor de invulling van de weg is er gekeken naar verschillende varianten met bijbehorende profielen. In de profielen ligt de nadruk op de locatie en ruimte voor langzaam verkeer en het groen naast de overige functies in het profiel bijvoorbeeld andere vormen van mobiliteit (zie de separatie bijlage 6 van het Collegeadvies: 'Samenvatting verkeerskundige maatregelen'). Hierbij hebben we de werkgroep laten meedenken en -schetsen. Op basis van deze schetsen zijn er, met een stedenbouwkundige gedachte van een eenduidig profiel, drie varianten opgesteld voor het inrichtingsprincipe die samen met de werkgroep beoordeeld zijn. Dit zijn 'Vrijliggend fietspad', 'Weg in het midden' en 'Groen in het midden'.

Variant 'Vrijliggend fietspad'

In deze variant gaan we uit van een rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en een vrijliggend, eenzijdig *fietspad in twee richtingen aan de westzijde van de Julianaweg. Aan beide zijden van de Julianaweg liggen trottoirs, aansluitend op de woningen/tuinen.*

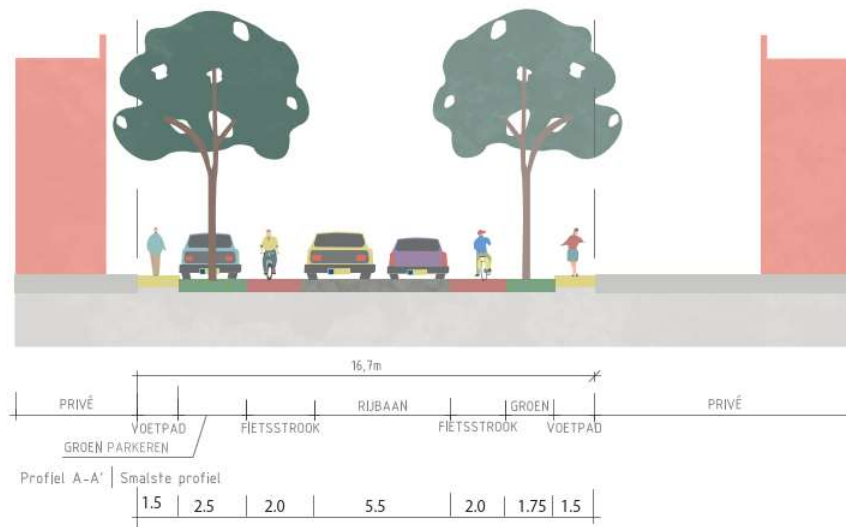


Afbeelding 14 variant 'Vrijliggend fietspad'

Variant 'Weg in het midden'

In deze variant krijgt het bestaande profiel een flinke upgrade met aan iedere zijde van de weg bredere fietsstroken. Hierdoor krijgen fietsers meer ruimte. De variant gaat uit van een symmetrisch profiel. De stroken hebben een doorlopende lijn en kunnen worden overreden.

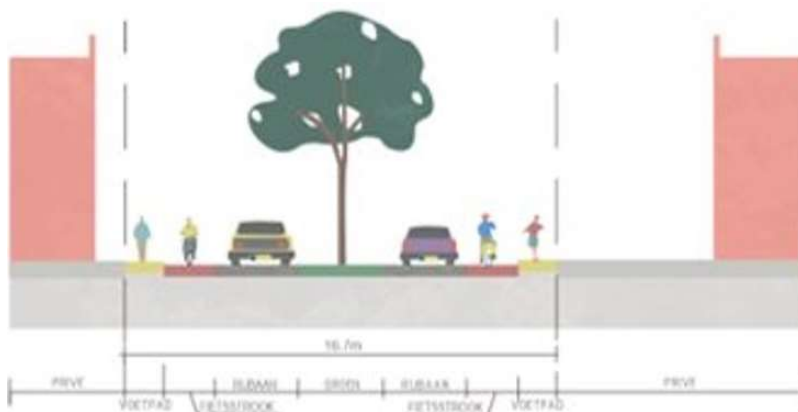
¹ Dit hoofdstuk is ook opgenomen in bijlage 1 Analyse varianten, behorend bij Collegeadvies en Raadsvoorstel.



Afbeelding 15 variant 'Weg in het midden'

Variant 'Groen in het midden'

In deze variant ligt de nadruk op het scheiden van functies en het creëren van een groene middenberm. De rijrichtingen worden gesplitst door een middenberm en krijgen aanliggende fietsstroken. Voordeel van fietszones aan beide zijden is dat fietsers relatief makkelijk kunnen oversteken en de groenstrook als rustpunt kunnen gebruiken. Aan beide zijden van de Julianaweg liggen trottoirs, aansluitend op de woningen/ tuinen.

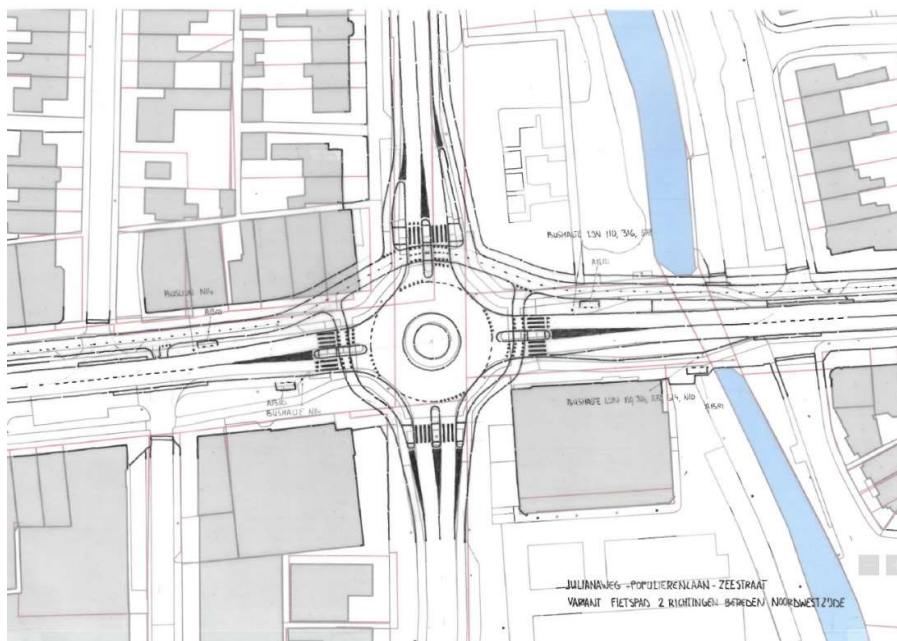


Afbeelding 16 variant 'Groen in het midden'

Van drie naar twee varianten

Parallel aan het opzetten van de varianten van het schetsontwerp is er onderzoek gedaan naar de inrichting van de kruispunten waarbij veiligheid en doorstroming op basis van een verkeersmodelprognose zijn afgewogen. Een voorbeeld hiervan is het effect van de derde ontsluitingsweg op de Julianaweg. Uit deze onderzoeken blijkt dat het inpassen van rotondes ter plaatse van kruispunten als wel het optimaliseren van de huidige rotondes de beste oplossingen zijn voor het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid. Dit sluit ook aan bij de wens voor rotondes die in de participatie veelvuldig is opgehaald.

De drie varianten zijn vervolgens ruimtelijk getoetst, waardoor de variant 'Vrijliggend fietspad' niet overal ruimtelijk inpasbaar bleek ter hoogte van kruisingen en rotondes. Deze variant heeft wel veel draagvlak uit de omgeving. De werkgroep heeft o.a. aangegeven de voorkeur te geven aan een gescheiden fietspad in verband met de veiligheid voor fietsers en functiescheiding. Een voorbeeld van een situatie waarbij een tweerichtingenfietspad niet inpasbaar is, is bij het kruispunt Zeestraat, deze is in onderstaande afbeelding uitgewerkt.



Afbeelding 17 ruimtelijke inpassing variant 'Vrijliggend fietspad' bij oversteekplek Zeestraat

Een rotonde zou ruimtelijk zoveel impact hebben dat deze variant niet inpasbaar is in het centrumdeel. Daarom is deze variant, (met een stedenbouwkundige gedachte van een eenduidig profiel op het gehele tracé) afgevalen.

De andere twee varianten bleken wel inpasbaar en zijn vervolgens nader getoetst op draagvlak en het behouden van functies. Bij beide varianten is parkeren een aandachtspunt in het principeprofiel aangezien het streven is dat het oppervlak parkeren in het ontwerp maximaal gelijk blijft als in de huidige situatie. Ook is het trottoir in het principeprofiel te smal om comfortabel van A naar B te komen en om kabels en leidingen goed te kunnen bergen. Daarnaast is de rijbaan te smal voor bus- en vrachtverkeer bij een snelheid van 50 km/u. Voor een optimaal wegprofiel is op het smalste deel geen ruimte, dit betekent dat er keuzes gemaakt moeten worden. Op veel plaatsen is er wel meer ruimte in het profiel om de functies te bergen of zijn er andere optimalisaties mogelijk.

Hieronder is er gezocht naar een optimalisatie van beide varianten met bijbehorend ruimtebeslag binnen het bestaande profiel (of daarbuiten). Parkeren vormt een belangrijke afweging. In de onderstaande optimalisering is daarom inzichtelijk gemaakt welk ruimtebeslag parkeren of het

verbreden van het trottoir in zou nemen. En is met kleuren in kaart gebracht waar deze optimalisering doorgezet zou kunnen worden.

Optimalisering variant 'Weg in het midden'

De werkgroep heeft aangegeven deze te waarderen omdat er meer mogelijkheden zijn voor dubbelgebruik, zoals parkeren, groen en het trottoir, waardoor alle functies aan de weg kunnen blijven behouden. Ook is het passeren van stilstaande voertuigen bij deze variant beter mogelijk dan in de variant 'Groen in het midden'.



Afbeelding 18 overzichtstekening hoofdprincipe variant 'Weg in het midden'

In onderstaande afbeelding zijn de kansen om het profiel weg in het midden (rood) te optimaliseren en parkeren/ groen beter te faciliteren of trottoirs te verbreden, weergegeven. Er is uitgegaan van een optimalisatie van het (minimale) principe profiel tussen de Prinses Beatrixstraat en de Kerkstraat van 16,7 m breed.

- Trottoir verbreden naar 1,80
Huidig profiel 1,50 -> 1,80 = 0,30 cm
 $0,30 \times 2$ (beide zijden van de weg) = 0,60 cm
Het trottoir kan verbreed worden als het profiel 17.3 of breder is.
- Groenvak verbreden – ruimte voor parkeren
Groenvak huidig 1,75 -> 2,50 = 0,75
Het groenvak kan verbreed worden als het profiel 17,45 of breder is
- Trottoir verbreden en groenvak verbreden
Trottoir verbreden (0,60) en groenvak verbreden (0,75) vraagt 1,35m
Deze optie kan bij een profiel van 18.05 of breder

Conclusie:

Voor een deel van het tracé is de optimalisering van de profielen tussen de Prinses Beatrixstraat en de Kerkstraat niet op te lossen binnen de huidige scope. Tussen de Prinses Beatrixstraat en de Kerkstraat hebben de huizen aan de zuidzijde diepere tuinen, dit betreft gemeentegrond welke verhuurd is aan de huiseigenaren. Op dit deel van het tracé na, is er op de overige delen ruimte beschikbaar om het groen/ parkeren beter te faciliteren of de voetganger meer ruimte te geven.

Optimalisering variant 'Groen in het midden'

De werkgroep heeft onder andere aangegeven dat de parkachtige uitstraling zorgt voor een goede beleving en de wijze waarop de bereikbaarheid van het Marinapark is verbeterd te waarderen. Ook bij deze variant is parkeren en het smalle trottoir een aandachtspunt. Het streven is om het oppervlakte parkeren qua m2 in het ontwerp gelijk te houden. In het ontwerp wordt dit opgelost door aan tenminste één zijde een breed trottoir te realiseren waar op één niveau kan worden geparkeerd.



Afbeelding 19 overzichtstekening hoofdprincipe variant 'Groen in het midden'

In bovenstaande afbeelding zijn de kansen om het profiel weg in het midden (rood) te optimaliseren weergegeven. Er is wordt uitgegaan van een optimalisatie van het (minimale) principe profiel tussen de Prinses Beatrixstraat en de Kerkstraat van 16,7 m breed. Een groene middenberm met voldoende maat (3.35) is hierbij het uitgangspunt, dit betekent dat er in de hierboven gepresenteerde profiel 25 cm extra beschikbaar is voor andere functies. Voorstel dit bij de trottoirs te voegen, waardoor deze op ten minste 1.65/ 1.60 uitkomt.

- Trottoir verbreden ten behoeve van de voetganger
Trottoir verbreden van 1.65/160 à 1.80 = 0.45 m
Het trottoir kan verbreed worden als het profiel 17.15 of meer is
- Fietsstroken verbreden (oranje)
Fietsstrook verbreden van 1.80 -> 2 (x 2 zijdes) = 0.40
De fietsstrook kan verbreed worden als het profiel 17.1 of meer is
- Trottoir en fietsstroken verbreden
Verbreden trottoir 0.45
Verbreden fietsstroken 0.40
 $0.40 + 0.45 = 0.85$
Fietsstroken verbreden en het trottoir kan als het profiel breder is dan 17.55
- Parkeren inpassen 1 zijde (1.5 obstakelvrij 2.25 parkeren)
Trottoir verbreden 1 zijde 1.65 -> 1.80 = 0.15m
Trottoir verbreden + parkeren 1.60 + 2.15.
 $2.15 + 1.60 = 2.75$
Parkeren inpassen aan 1 zijde en het trottoir verbreden kan als het profiel breder is dan 19.45
- Parkeren inpassen 2 zijdes
Trottoir noordzijde van 1.65 naar 3.75 = 2.1
Trottoir zuidzijde van 1.60 naar 3.75 = 2.15
Het parkeren aan beide kanten optimaliseren vraagt 4.25 en kan als het profiel breder is dan 20.95
- Alles optimaliseren: trottoir, fietsstroken en parkeren
Parkeren beide kanten vraagt 4.25, fietsstroken verbreden vraagt 0.40 cm, totaal 4.65m. Dit is mogelijk als het profiel 21.35 of breder is.

Conclusie:

De optimalisering van de profielen is tussen de Prinses Beatrixstraat en de Kerkstraat niet op te lossen binnen de huidige scope. De zuidzijde van de huizen hebben diepere tuinen, dit betreft gemeentegrond welke verhuurd is aan de huiseigenaren.

Voor een deel van het wegvak (centrumdeel en de bebouwing tussen de Foksiastraat en de Zusterschoolstraat) geldt dat er meer ruimte beschikbaar is om of het parkeren beter te faciliteren of de wandelaar en fietser meer ruimte te geven. Echter, het inpassen van parkeren blijft maatwerk om dit te faciliteren binnen de huidige scope (o.a. behouden huidige functies) en beschikbare ruimte.

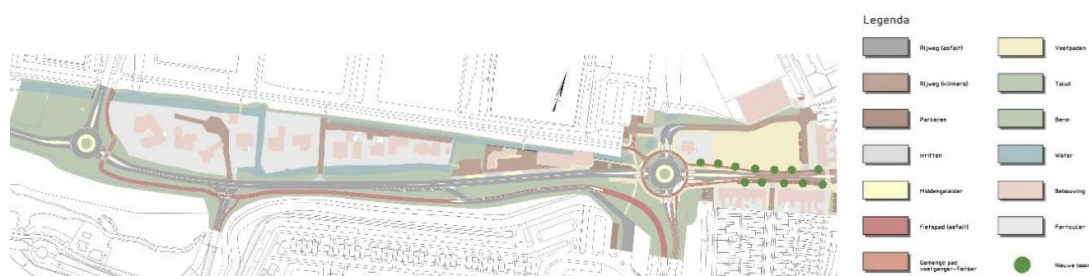
Voorkeursvariant

Uit deze nadere toetsing bleek dat de variant 'groen in het midden' de doorstroming vermindert daar elk stilstaand voertuig niet gepasseerd kan worden. Dit is niet wenselijk volgens diverse weggebruikers, waaronder de nood- en hulpdiensten. Daarnaast biedt deze variant minder parkeerplaatsen dan de variant 'weg in het midden'. Met name daardoor was er voor deze variant minder draagvlak, vooral bij ondernemers in het centrumgebied.

De laatste variant 'Weg in het midden' is vervolgens verder geoptimaliseerd tot een voorkeursvariant. Dit is de variant 'weg in het midden' gecombineerd met de variant 'vrijliggend fietspad' op de plekken waar dat ruimtelijk inpasbaar is. Het betreft een vrijliggend tweerichtingenfietspad aan één zijde van de weg. Er bleek namelijk in de werkgroep en uit de enquête veel draagvlak te zijn voor een vrijliggend fietspad in verband met de veiligheid voor fietsers en functiescheiding (met name in relatie met manoeuvrerend vrachtverkeer op het bedrijvengedeelte). Daarnaast biedt dit ruimte om het groen robuuster te maken, wat bijdraagt aan de klimaat- en duurzaamheidsdoelstellingen. Hierbij is extra aandacht voor de oversteekplaatsen van langzaam verkeer. Het fietspad komt aan de noordzijde van de weg, zodat dit de wijk Broeckgouw ontsluit voor fietsers.

Argumenten voor de uitwerking van variant 'Weg in het midden':

- Deze variant draagt optimaal bij het verbeteren van verkeersveiligheid en doorstroming
- Deze variant heeft een voorspelbaar profiel op een druk tracé (verkeersveilig).
- Deze variant is meest flexibel voor alle weggebruikers.
- Deze variant past het beste bij een (mogelijke) snelheidsverlaging naar 30km/uur op een deel van het tracé.
- Er zijn meer mogelijkheden voor dubbelgebruik, zoals parkeren, groen en het trottoir, waardoor alle functies aan de weg kunnen blijven behouden.
- Er is een grotere afstand tussen de woningen en de weg. Er is hierdoor een lager risico op trillingen.
- Er is minder vierkante meter verharding nodig.
- De bestaande groenstructuur kan deels worden gebruikt, maar heeft wel versterking nodig om voldoende robuust te zijn.
- Op delen waar dit ruimtelijk goed inpasbaar is, is een tweezijdig fietspad aan 1 zijde van de weg ingepast.



Afbeelding 20 voorkeursvariant uitgewerkt bij deelgebied Entree; 'Vrijliggend fietspad in twee richtingen' bij de Kathammerzeedijk



Afbeelding 21 voorkeursvariant uitgewerkt bij deelgebied Dorp, 'Weg in het midden'



Afbeelding 22 voorkeursvariant uitgewerkt bij deelgebied Corridor, 'Vrijliggend fietspad in twee richtingen'

Bovenstaande uitwerking van de voorkeursvariant vraagt om een verdieping/nadere onderzoeken/nadere uitwerking in de voorlopig ontwerpfase, te weten:

- Parkeerinpassing scenario's en beschikbare parkeercapaciteit en laden/lossen
- Locaties van de bushaltes openbaar vervoer.
- Parallelstructuur van het bedrijventerrein.
- Inrichting bushaltes openbaar vervoer.
- Oversteeklocatie Edammerpad i.r.t. openbaar vervoer en verkeersveiligheid van fietsers
- Nadere uitwerking mogelijke inritten die aangepast/ verwijderd kunnen worden.
- Inpassingskeuze van 50 en/of 30km/ uur inrichting.
- Inrichtingsprincipes van een 30km/ uur-sstraat met hogere verkeersintensiteit.
- Inpassing van de kruising Mgr. Cornelis Veermanlaan – Julianaweg i.r.t. de beschikbare ruimte.
- Afstemming nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gemeente Volendam op de Julianaweg
- (Inpassing Lange Weeren, mogelijke omvorming bedrijventerrein).
- Inpassing van laad- en loslocatie: in afstemming met de omgeving, tijdens de VO-fase voor de Corridor
- Bomeneffectanalyse
- Onderzoek Geluid, Trillingen en Luchtkwaliteit
- Overige onderzoeken (o.a. Riolering en waterhuishouding (klimaat)/ Ondergrondse infra/ Materialen (circulair)/ Openbare Verlichting