

Bijlage 6	Samenvatting verkeerskundige maatregelen voorkeursvariant Julianaweg
Behorende bij:	Collegeadvies & Raadsvoorstel Herinrichting Julianaweg
Project:	Julianaweg gemeente Edam – Volendam
Status/ Datum:	Status: Definitief 2.0 Datum: 07-09-2021

Inleiding

Deze notitie betreft een samenvatting van de verkeerskundige maatregelen die opgenomen zijn in de voorkeursvariant van het schetsontwerp van de Julianaweg. In deze samenvatting zijn op hoofdlijnen de verkeerskundige keuzes onderbouwd die gebaseerd zijn op de doelen voor de herinrichting van de Julianaweg. De volgende doelen hebben de hoogste prioriteit gekregen;

- Verbeteren van de verkeersveiligheid
- Verbeteren doorstroming van het verkeer

Herinrichting Julianaweg

De Julianaweg komt in aanmerking voor groot onderhoud. Dit geeft de mogelijkheid om de rijweg en de openbare ruimte van de Julianaweg opnieuw vorm te geven naar de verkeerskundige inrichting van de huidige tijd. Tevens geeft dit een kans om de knelpunten en aandachtspunten die verkeerskundig aanwezig zijn op en rond de Julianaweg aan te pakken om zo een veiligere en toegankelijke weg te realiseren. In onderstaande afbeelding is het tracé weergegeven met de verschillende deelgebieden; Entree, Het Dorp en Corridor. Elk van deze deelgebieden heeft zijn eigen ruimtelijke en verkeerskundige kenmerken.



Afbeelding 1: Plangebied van de Julianaweg en de verschillende benoemde deelgebieden.

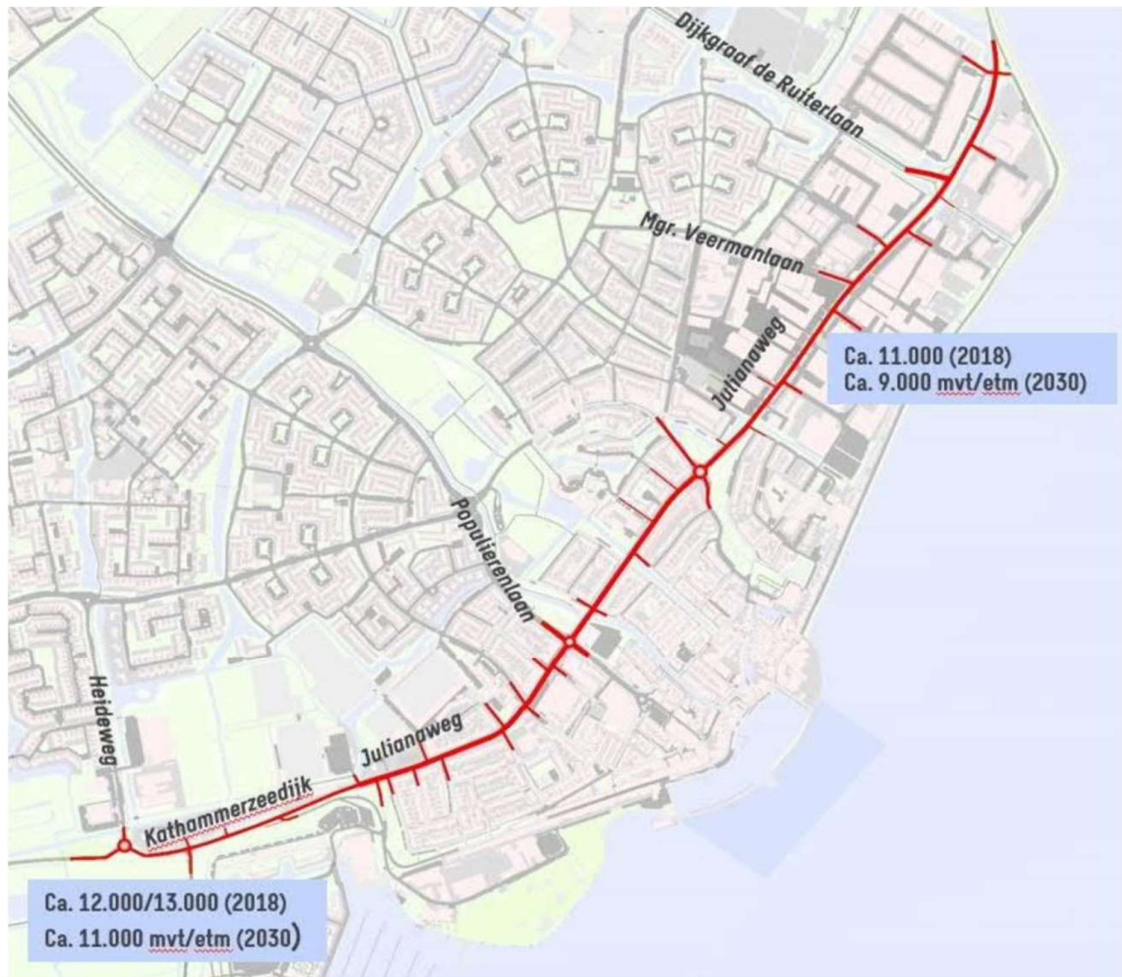
In de uitwerking van het schetsontwerp zijn een aantal belangrijke constatering en naar voren gekomen die leidend zijn voor het verkeerskundige ontwerp.

- **Beperkte fysieke ruimte;**
Op de Julianaweg is een beperkte fysieke ruimte beschikbaar voor de infrastructuur. Hierdoor is het niet mogelijk om een ideale verkeerskundige inrichting (landelijke richtlijnen CROW) te realiseren die passend is bij de functie en verkeersintensiteit van de Julianaweg. Maatwerk is hiervoor noodzakelijk en er dienen in het ontwerp concessies gemaakt te worden in de verkeerskundige inrichting. Voorbeelden van deze concessies zijn; fietsstroken in plaats van een vrijliggend fietspad in “Het Dorp” en de aangepaste vormgeving van de rotondes op de Julianaweg.
- **Doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer;**
Naast de functie van de doorgaande verkeersontsluiting van de woongebieden naar de Provinciale weg N247 zijn er veel functies gelegen direct aan de Julianaweg. Deze functies hebben een aanzienlijke verkeersvraag. Voorbeelden hiervan zijn de scholen, sportcomplexen, detailhandel en de bedrijvigheid. Hierdoor neemt de verkeersdruk toe op de Julianaweg maar vallen ook “piekmomenten van verkeer” samen waardoor er verkeersdruk ontstaat. Een voorbeeld hiervan is, naast de spitsmomenten, de zaterdag. Op dit moment genereren de voetbalvereniging RKAV, de detailhandel en het toerisme gelijktijdig een verkeersvraag waardoor de verkeersdruk toeneemt.
- **Structuur Julianaweg**
Door de ligging van de Julianaweg in de gemeente, tussen het centrum, de scholen en de woongebieden, zijn er veel oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers.

Uitgangspunten verkeerskundig

Om inzicht te krijgen in de verkeersbewegingen en het gebruik van de Julianaweg voor de huidige, maar ook toekomstige situatie, zijn er diverse verkeerskundige onderzoeken uitgevoerd. Dit betreft analyses op verkeersmodellen, kruispunten en een verkeersveiligheidsonderzoek. Daarnaast is er uitgebreid met diverse stakeholders gesproken over de beleving (subjectieve veiligheid) en het gebruik van de route.

(Indien gewenst kunnen deze analyses separaat aangeleverd worden, in deze notitie gaan we in op de conclusies van deze analyses en de maatregelen die zijn opgenomen in de voorkeursvariant van het schetsontwerp.)



Afbeelding 2: De verkeersintensiteiten op de Julianaweg in 2018 conform het verkeersprognosemodel in 2030

Verkeerskundige uitgangspunten

Ten behoeve van de verkeerskundige inrichting zijn er tijdens het proces uitgangspunten afgestemd met de interne en externe stakeholders. Deze uitgangspunten hebben als input gediend voor de opgestelde varianten van het schetsontwerp.

Dit betreft de volgende uitgangspunten;

- Verkeersintensiteiten
Voor de verkeersberekeningen is uitgegaan van de verkeersintensiteiten van het verkeersmodel 2030* van de gemeente Edam – Volendam (Technische rapportage: Verkeersmilieukaart Edam-Volendam, datum: 25 mei 2020 Kenmerk: 001253.20200525.R1.01)

De onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen de belangrijkste kenmerken van dit verkeersmodel weer.
**Binnen de gemeente Volendam zijn er diverse ruimtelijke ontwikkelingen in proces gegaan na de update van het verkeersmodel van 25 mei 2020. De effecten van deze planontwikkelingen op de uitgangspunten van de inrichting van de Julianaweg worden in het vervolgproces gemonitord.*

Verkeersprognosemodel 2030	
Basisjaar	2018
Prognosejaar	2030
Belangrijkste kenmerken infrastructuur	
Infrastructuur	3 ^e ontsluitingsweg gerealiseerd
Opgenomen ruimtelijke ontwikkelingen tot 2030	
Ontwikkeling Lange Weeren	
Baandervesting Edam	
Broekgouw Keetzijde	
Broekgouw fase	
Julianaweg bedrijventerrein	
Ontwikkeling Maria Goretti	
Ontwikkeling Seinpaal	

- Het tweerichtingsverkeer op Julianaweg blijft gehandhaafd.
- Het huidige parkeerbeleid blijft gehandhaafd.
- De Julianaweg behoudt zijn functie als regionale hoofd-fietsstructuur.
- De Julianaweg blijft, conform het vastgestelde verkeersbeleid, een ontsluitingsroute binnen de gemeente Edam – Volendam.
- Het openbaar vervoer op de Julianaweg (R-Net) blijft gehandhaafd. In de uitwerking van het voorontwerp zal nader verkeerskundig onderzoek gedaan worden naar de locaties van de bushaltes en de vormgeving.
- De Derde ontsluitingsweg zal een deel van het doorgaande verkeer en het vrachtverkeer leiden richting het bedrijventerrein aan de Julianaweg.

Uitkomsten verkeerskundig onderzoek en analyse

Om inzicht te krijgen in het verkeerskundig gebruik van de Julianaweg zijn er diverse onderzoeken uitgevoerd naar de verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en gebruik van de routes. Ook zijn door middel van enquêtes en bijeenkomsten met de Werkgroepen Julianaweg het gebruik en de kansen en beperkingen in beeld gebracht. Uit deze analyse komen de volgende aandachtspunten als het meest belangrijk naar voren;

- De oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers zijn onvoldoende veilig ingericht met gering zicht waardoor de gevaarzetting toeneemt.
- De hoeveelheid verkeer in combinatie met de inrichting zorgt dat de doorstroming op de Julianaweg niet optimaal is.
- De vele inritten en afslagen en het schuine parkeren over de fietspaden zorgen voor een onrustig verkeersbeeld wat de doorstroming en verkeersveiligheid vermindert.
- De snelheid op de Julianaweg is op de rustige momenten van het verkeer hoger dan het snelheidsregime van 50km/ uur waardoor de gevaarzetting toeneemt.
- De Julianaweg kent een aanzienlijk verkeersintensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen en een hoog percentage vrachtverkeer. Dit door het gebruik van toeristenbussen en vrachtverkeer naar het bedrijventerrein.
- De inrichting van Julianaweg voldoet niet aan de landelijke inrichtingseisen en richtlijnen van het CROW ASVV.
- De combinatie van fietsgebruik, geparkeerde auto's en vrachtverkeer geven een beleving van een onveilige route en de onveiligheid neemt hierdoor toe.

Onderbouwing verkeerskundige maatregelen schetsontwerp

Naar aanleiding van bovenstaande onderdelen en analyse zijn verkeerskundig de volgende aanpassingen noodzakelijk om een toekomstgerichte Julianaweg, binnen de beschikbare ruimte, te realiseren. Deze maatregelen zijn in een separate bijlage van het Collegeadvies 'Julianaweg Schetsontwerp voorkeursvariant incl. maatregelen' visueel weergegeven. Voor deze maatregelen is een afweging gemaakt tussen de verkeersveiligheid en het optimaliseren van de doorstroming. Om dit nader te onderbouwen zijn de wegprofielen en kruispunten apart toegelicht. De wegprofielen zijn ingedeeld conform de verschillende deelgebieden: Entree, het Dorp en Corridor.

Voorkeursvariant wegprofiel

Het principe van de verkeerskundige inrichting is per deelgebied weergegeven in de onderstaande profielen.

Voorkeursprofiel 'Entree'

De Entree is de ontsluitingsstructuur voor het autoverkeer vanaf de bebouwde komgrens naar het kruispunt Zuideinde. Het snelheidsregime blijft hier 50km/uur.



Afbeelding 3: Verkeerskundig principeprofiel 'Entree'.

Principeprofiel verkeerskundig

Rijwegprofiel en fietsverbinding

Een rijweg met snelheidsregime van 50km/ uur en een rijwegbreedte van 7.00m. Autoverkeer en fietsverkeer worden gescheiden door de inpassing van een vrijliggende fietsverbinding (3.50m breed) in twee richtingen aan de oostzijde.

Voorkeursprofiel 'Het Dorp'

In het dorp vinden er veel verkeersbewegingen en oversteekbewegingen plaats. Er is geen ruimte voor vrijliggende fietspaden doordat deze niet inpasbaar is in de beschikbare ruimte op de kruispunten en niet samengaat met de inpassing van groen en parkeervoorzieningen.



Afbeelding 4: Verkeerskundig principeprofiel 'Het Dorp'.

- Bij de inpassing van een 50km/uur regime zal de rijweg verbreed worden naar 6.50m.
- Inrichting/materiaal en vormgeving van de rijweg dient nader uitgewerkt te worden.

Principeprofiel verkeerskundig

Onderbouwing

De rijwegbreedte wordt 5.50m breed bij een snelheidsregime van 30 km/uur. Hiermee is het mogelijk voor personenauto's om elkaar te passeren op de rijbaan. Langs de rijweg worden fietsstroken van 2m breed ingepast om meer ruimte voor de fietser te creëren. Door dit profiel is de rijweg flexibel in gebruik voor de vele functies aan de Julianaweg.

Langsparkeren langs rijbaan

Vanwege de verkeersveiligheid en verkeersintensiteit op de rijweg dient het parkeren als langsparkeren te worden uitgevoerd met hierin een margezone voor de verkeersveiligheid van de fietsers. Ook is het mogelijk op een aantal locaties hier laad- en los mogelijkheden te realiseren.

Groen

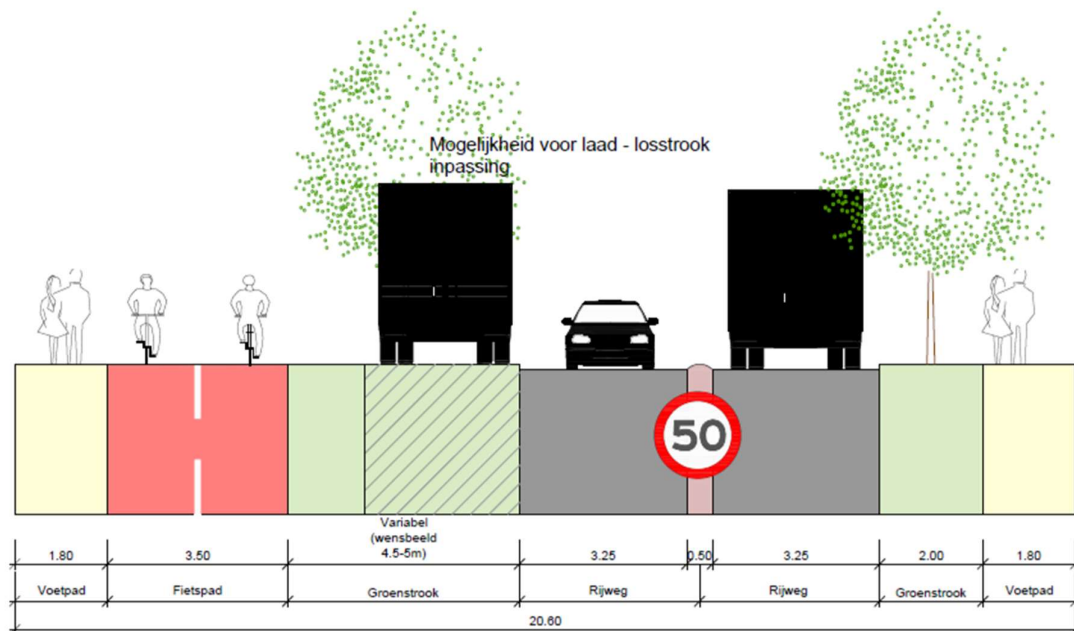
De groenstructuur van bomen en plantvakken zal aan beide zijde van de rijbaan ingepast worden waardoor een 'dorpaprofiel' ontstaat waarbij het profiel smaller oogt en de snelheid afneemt. Dit passend bij het voorgestelde snelheidsregime van 30km/uur.

Voetpaden

Voetpaden voor alle doelgroepen optimaliseren met een minimale breedte van 1.80m met zo min mogelijk obstakels.

Voorkeursprofiel Corridor

Het bedrijventerrein kent een soortgelijk profiel als de Entree. Het fietsverkeer wordt gescheiden van het autoverkeer en vrachtverkeer. Dit is noodzakelijk voor de verkeersveiligheid en de draai- en keerbewegingen van het vrachtverkeer. In het profiel is meer ruimte beschikbaar om een groenstructuur aan beide zijde te realiseren. Deze komt aan de westzijde waardoor er ook meer afstand ontstaat voor het fietspad. In deze ruimte is het ook mogelijk functies als laden en lossen in te voegen.



Afbeelding 5: Verkeerskundig principeprofiel 'Corridor'.

Principeprofiel verkeerskundig

Rijwegbreedte en fietsverbinding

De rijweg dient 7.00m breed te zijn voor het gebruik van het vrachtverkeer. Het auto- en fietsverkeer worden gescheiden door de inpassing van een vrijliggende fietsverbinding (3.50m breed) aan de westzijde die aansluit op de fietsstructuur van de Dijkgraaf de Ruiterlaan voor een eenduidige route voor de fietser.

Mogelijkheid voor laden en lossen

Eventueel kan er in het voorlopig ontwerp de mogelijkheid worden geboden om laad- en losstroken in te voegen in het profiel.

Groen

De groenstructuur van bomen en plantvakken zal aan beide zijden van de rijbaan ingepast worden.

Optimaliseren voetpaden

Voetpaden ten behoeve van toegankelijkheid en bereikbaarheid voor alle doelgroepen optimaliseren met een minimale breedte van 1.80m met zo min mogelijk obstakels.

Kruispuntenoplossingen

De Julianaweg kent, naast de aanwezige inritten, meerdere kruispunten met de gemeentelijke verkeerskundige hoofdstructuur. In onderstaande afbeelding zijn deze kruispunten weergegeven. Kruispunten zijn op de Julianaweg de maatgevende factor voor de doorstroming van het verkeer. Zoals reeds aangegeven wordt er op deze kruispunten ook veel overgestoken door voetgangers en fietsers. De volgende kruispunten zijn geanalyseerd;

1. Kruispunt Kathammerzeedijk – Heideweg.
2. Kruispunt Julianaweg – Zuideinde.
3. Kruispunt Julianaweg – Zeestraat.
4. Kruispunt Julianaweg – Burg. van Baarstraat.
5. Kruispunt Julianaweg – Mgr. Cornelis Veermanlaan.
6. Kruispunt Julianaweg – Dijkgraaf de Ruiterlaan.



Afbeelding 6: Locatie van de onderzochte kruispunten m.b.t. de hoofd-verkeersstructuur

De kruispuntenvormen voor de Julianaweg zijn nader onderzocht op de verkeersafwikkeling (hoeveelheid verkeer, wachttijden), de verkeersveiligheid en de mogelijke inpasbaarheid van de kruispunten. Op hoofdlijnen zijn er hiervoor op de Julianaweg vier typen denkbaar. Deze keuzes bestaan uit een voorrangskruispunten, een geregeld kruispunt, rotonde en een LARGAS-kruispunt. Uit de analyse van de verkeersintensiteiten van de Julianaweg blijkt dat voorrangskruispunten niet inpasbaar zijn op het gebied van verkeersafwikkeling. Deze vorm van kruispunt kunnen we niet toepassen omdat dan het verkeer te veel stagneert. Een uitzondering hierop is kruispunt 5 de Mgr. C. Veermanlaan, dit kruispunt heeft een geringere verkeersintensiteit waardoor deze wel als voorrangskruispunt uitgevoerd kan worden. De vormgeving van LARGAS-kruispunten (Langzaam Rijden Gaat Sneller) zijn fysiek niet inpasbaar aangezien de beschikbare ruimte niet aanwezig is. Aanvullend zorgt dit kruispunttype voor een geringere verlaging van de snelheid dan een rotonde en wordt de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers niet verbeterd. Om deze redenen valt dit type kruispunt af voor inpassing op de Julianaweg. Voor de inpassing van een geregeld kruispunt (met

verkeerslichten) zijn er schetsen opgezet om de mogelijkheden te onderzoeken. Door de fysieke opstelruimte die geregelde kruispunten nodig hebben, blijkt dat deze kruispuntvorm niet inpasbaar is binnen de openbare ruimte. Daarnaast geeft een geregeld kruispunt een verminderde flexibiliteit, oversteekbaarheid en veiligheid en valt om deze reden dan ook af voor toepassing op de Julianaweg. Door de kruispunten vorm te geven als rotondes, met uitzondering van kruispunt 5, zijn deze het beste inpasbaar in het plangebied en passend bij het verkeersgebruik. In onderstaande tabel en afbeeldingen zijn deze keuzes overzichtelijk gemaakt.

	Vorrangskruispunt	Geregeld kruispunt	Rotonde	LARGAS
Verkeersveiligheid	-	-	+	+/-
Fysieke inpasbaarheid	+	--	+/-	--
Verkeersafwikkeling	- -	-	+	+/-
Logica en structuur	+/-	+/-	++	+/-
Oversteekbaarheid	-	-	++	+/-



Vorrangskruispunt

Geregeld kruispunt

Rotonde

LARGAS kruispunt

Afbeelding 7 Verkeerskundige principes kruispunten

De conclusie vanuit de analyse resulteert in de onderstaande keuzes voor de kruispuntvormen:

1. Kathammerzeedijk – Heideweg: aanpassen rotonde t.b.v. verkeersveiligheid
2. Julianaweg – Zuideinde: inpassen rotonde t.b.v. verkeersafwikkeling - veiligheid
3. Julianaweg – Zeestraat: aanpassen rotonde binnen fysieke mogelijkheden
4. Julianaweg – Burg. van Baarstraat: aanpassen rotonde t.b.v. verkeersveiligheid
5. Julianaweg – Mgr. C. Veermanlaan: voorrangskruispunt - bocht aanpassing
6. Julianaweg – Dijkgraaf de Ruiterlaan: rotonde t.b.v. verkeersveiligheid en keerlus

Inritten

De hoeveelheid inritten op de Julianaweg verstoren de doorstroming van het verkeer. Naar aanleiding van een analyse van deze inritten zijn de mogelijkheden om deze te verwijderen beperkt. Binnen de mogelijkheden van het project worden een aantal inritten verwijderd of gecombineerd met kruispunten om zo de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten.

- Inrit van de Eikenlaan kan gecombineerd worden met de toekomstige rotonde-oplossing van het kruispunt Zuideinde en kan opgenomen worden in de ontwikkeling van het Tase-terrein.
- Inrit van de Papaverstraat op de Julianaweg kan verwijderd worden.
- Inrit Zeedijk ter hoogte van KRAS recycling op de Julianaweg kan verwijderd worden zonder verkeerskundige gevolgen.

Een groot deel van de inritten kan niet verwijderd worden zonder dat daar aanzienlijke maatregelen plaatsvinden in de omliggende infrastructuur die buiten het projectgebied van de Julianaweg vallen. Daarnaast is het afsluiten van rijwegen complex als hier nog de functie parkeerfunctie aanwezig blijft en zijn deze niet meer goed bereikbaar door hulpdiensten. In afstemming met het programma zal hier in de uitwerking van het voorontwerp nog naar de mogelijkheden worden gekeken.

Een aantal voorbeelden van deze inritten zijn;

- Inrit van de Bokkingstraat dient nader onderzocht te worden in samenhang met de ontwikkeling aan de Bokkingstraat, het de laden en lossen van de supermarkt, parkeergarage Havenhof en de effecten die deze afsluiting heeft op de rotonde Zeestraat.
- Inrit Zusterschoolstraat kan verkeerskundig afgesloten worden maar dient nader onderzocht te worden op het effect op de verkeersstructuur.
- De inritten op het bedrijventerrein kunnen samengevoegd worden tot een parallelstructuur maar dit dient in samenhang met de stakeholders in de fase van het voorlopig ontwerp vorm te krijgen aangezien dit particulier terrein betreft.

Oversteekplaatsen langzaam verkeer

De oversteekplaatsen van het langzaam verkeer komen in de verkeersveiligheidsanalyse en de gesprekken met stakeholders sterk naar voren. Door de combinatie van de hoeveelheid en soort verkeer (intensiteit en percentage vrachtverkeer) is een inpassing van een oversteekplaats met een middeneiland noodzakelijk om een veiligere en betere oversteekbaarheid van de Julianaweg te realiseren. De voordelen van deze maatregel zijn dat de oversteeklengte afneemt, de attentie neemt toe en de doorstroming van het doorgaande verkeer verbeterd.

In het schetsontwerp zijn deze voorzieningen ruimtelijk ingepast inclusief de benodigde zichthoek die noodzakelijk is om een zo veilig mogelijke oversteeksituatie te realiseren.



Afbeelding 8: Principe inpassing middengeleider voetgangersoversteekplaats

Parkeren

Het openbaar parkeren langs de Julianaweg is een belangrijke functie voor diverse gebruikers. Dit door de relatief hoge parkeerdruk in de openbare ruimte van de Julianaweg en omgeving. Ten behoeve van de verkeersveiligheid en toegankelijkheid zijn er voor de inpassing van het parkeren op de Julianaweg een aantal maatregelen noodzakelijk;

- Ten behoeve van de verkeersveiligheid is meer zicht (-ruimte) noodzakelijk tussen de parkeervakken en de oversteekplaatsen voor voetgangers.
- Ten behoeve van de verkeersveiligheid is inpassing van langspaarkeervakken in plaats van het schuinparkeren noodzakelijk ter verbetering van de verkeersveiligheid op de Julianaweg voor de fietsers en voetgangers. Dit conform de landelijke inrichtingseisen (CROW) voor weginfrastructuur.

- Er dient meer ruimte te zijn tussen het parkeervak en de rijweg (schrikstrook) voor de veiligheid van fietser. Deze ruimte voor de schrikstrook is reeds opgenomen in de schetsontwerpen. Er is minder ruimte noodzakelijk voor de geparkeerde auto waardoor er meer ruimte ontstaat voor de voetganger. Hierdoor neemt de bereikbaarheid en toegankelijkheid voor voetgangers toe.

Aanvullend is, door het toenemende formaat van de auto's, de maatvoering van de parkeervakken in de afgelopen jaren toegenomen. Hierdoor zal, binnen de beschikbare ruimte, de capaciteit van het parkeren afnemen.

Door de bovenstaande maatregelen, en uitvoering gevend aan andere beleidsuitgangspunten zoals het groenbeleid, zal de parkeercapaciteit in de voorkeursvariant afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De exacte parkeercapaciteit wordt duidelijk in het voorlopig ontwerp, deze keuzes worden te zijner tijd voorgelegd aan de gemeente.

Financieel hebben deze opties geen directe invloed op de opgestelde kostenraming van de voorkeursvariant aangezien de meerkosten voor de aanleg van de bestrating de openbare ruimte nagenoeg gelijk is aan die van een parkeervoorziening.

Locatie en vormgeving openbaar vervoer voorzieningen

De uitgangspunten voor de openbaar vervoer voorzieningen zijn afgestemd met de stakeholders, de Vervoerregio en de vervoerder EBS.

Deze stakeholders geven aan dat de huidige locaties van de bushaltes, nabij het Marinapark en nabij de Zeestraat, van groot belang zijn in het gebruik van het openbaar vervoer voor bewoners en toeristisch bezoek aan Volendam. Dit conform de vastgestelde lijnvoeringen die opgenomen zijn in regionale busconcessie van de Vervoerregio. Deze locaties zijn hieronder afgebeeld.



Afbeelding 9: Uitgangspunt voor de locatie openbaar vervoer voorzieningen (R-Net bushaltes)

In de gesprekken met belanghebbenden zijn er aandachtspunten naar voren gekomen betreffende de verkeersveiligheid en toegankelijkheid om en nabij de bushaltevoorzieningen. In de nadere uitwerking van het voorlopig ontwerp zal onderzocht worden of hiervoor nog alternatieve locaties en vormgevingsmogelijk zijn in combinatie met de omliggende openbare ruimte, zoals bijvoorbeeld het op de rijbaan halteren van de bus bij de halte. Binnen het schetsontwerp zijn deze mogelijkheden ruimtelijk en financieel nog inpasbaar en zal dit verder vorm krijgen in het voorontwerp.



Conclusie

De verkeerskundige maatregelen die zijn opgenomen in het schetsontwerp dragen bij aan de verkeerskundige hoofddoelen die gesteld zijn voor de herinrichting van de Julianaweg. De opties die nog nader onderzocht moeten worden in het voorlopig ontwerp zijn financieel opgenomen en kunnen binnen de opgestelde kostenraming ingepast worden.

Verbeteren van de verkeersveiligheid

De verkeerskundige maatregelen die opgenomen zijn in het schetsontwerp verbeteren de verkeersveiligheid van de meest kwetsbare deelnemers: de voetgangers en fietsers. Er wordt in het schetsontwerp meer ruimte en zicht geboden aan oversteekbewegingen, de aanwezige kruispunten worden geoptimaliseerd en de snelheid wordt verlaagd. Hierdoor neemt het risico en ernst van een mogelijk ongeval af op de Julianaweg.

Verbeteren doorstroming van het verkeer

Door de inpassing van de verkeerskundige maatregelen in het schetsontwerp zal de doorstroming van het autoverkeer op de Julianaweg verbeteren. De inpassing of aanpassing van de rotondes en verbetering van het Mgr. Cornelis Veermanlaan-kruispunt zullen hier een bijdrage aan leveren. De doorstroming van het autoverkeer kent wel zijn grenzen. Dit komt door de functies die aanwezig zijn aan de Julianaweg. Deze hebben dezelfde 'piekmomenten' van verkeer waardoor de capaciteit op deze momenten niet geheel verwerkt kan worden. Tevens zorgt de aanwezigheid van een beperkte ruimte, parkeervoorzieningen, oversteekplaatsen en inritten langs de Julianaweg dat de doorstroming niet verder geoptimaliseerd kan worden.

De realisatie van de Derde ontsluitingsweg kan hier een goed alternatief voor zijn. Een aantal bestemmingen, zoals het bedrijventerrein, hebben dan een alternatieve mogelijkheid voor de aanrijroute en dit kan de verkeersdruk op de Julianaweg ontlasten.

Nader onderzoek in de fase van het voorlopig ontwerp

De geringe beschikbare openbare ruimte in combinatie met de vele functies vergt voor de Julianaweg een uitwerking op een hoog detailniveau. In de schetsontwerpfase zijn de hoofdlijnen van de inrichting onderzocht en uitgewerkt. Bij deze uitwerking komen nog vragen naar voren die in de volgende fase van het ontwerpproces, het voorlopig ontwerp, nader onderzocht en afgestemd moeten worden. Aanvullend zijn er ook diverse initiatieven en planuitwerkingen in de nabijheid van de Julianaweg die invloed kunnen hebben op het ontwerp.

In de fase van het voorlopig ontwerp zullen de onderstaande onderwerpen verder aan bod komen en onderzocht worden;

1. Parkeerinpassing scenario's, beschikbare parkeercapaciteit en laden-lossen.
2. Locaties van de bushaltes openbaar vervoer.
3. Parallelstructuur van het bedrijventerrein.
4. Inrichting bushaltes openbaar vervoer.
5. Oversteeklocatie Edammerpad i.r.t. openbaar vervoer en verkeersveiligheid van fietsers.
6. Nadere uitwerking mogelijke inritten die aangepast/ verwijderd kunnen worden.
7. Inpassingskeuze van 50 en/of- 30km/ uur inrichting.
8. Inrichtingsprincipes van een 30km/ uur-straat met hogere verkeersintensiteit.
9. Inpassing van de kruising Mgr. Cornelis Veermanlaan – Julianaweg i.r.t. de beschikbare ruimte.
10. Afstemming nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gemeente Volendam op de Julianaweg (Inpassing Lange Weeren, mogelijke omvorming bedrijventerrein).

