



Raadsvergadering

Zaaknummer Z26159751

Onderwerp: Herinrichting Grote Ven

Portefeuillehouder: Wethouder Schilder

Aan de raad.

Voorstel

1. Een investeringskrediet van € 1,25 miljoen beschikbaar stellen voor de herinrichting van de Grote Ven en de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterslaan met de volgende uitgangspunten:

- a. Ontwerpvariant 4 als voorkeursvariant voor de herinrichting van de kruising Grote Ven – Dijkgraaf de Ruiterslaan
- b. Het verwijderen van het haltepaar Grote Ven voor de bussen
- c. Een inrichting van de Grote Ven, waarbij de fietsers conform de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50) een eigen eenzijdig fietspad krijgen.

Kern van het voorstel, samenvatting

Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterslaan is in het Mobiliteitsplan Edam-Volendam opgenomen in een lijst van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. De voorkeursvariant biedt hier een oplossing voor. Daarnaast wordt een aanpassing van de inrichting van een aangrenzend wegvak voorgesteld, omdat hier asfaltonderhoud nodig is én omdat niet wordt voldaan aan de inrichtingseisen van een gebiedsontsluitingsweg 50km (GOW50).

Beleidsdoelstelling / Maatschappelijk effect

Het realiseren van een verbeterde verkeersveiligheidssituatie vanaf het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterslaan tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Bewoners als ook de gemeenteraad hebben meermaals aangegeven dat een aanpassing van de verkeerssituatie op het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterslaan wenselijk is. In combinatie met asfaltonderhoud is binnen dit voorstel werk met werk gemaakt en is er een meekoppelkans meegenomen tot aan de rotonde Mgr. C. Veermanlaan. Hierdoor krijgen de fietsers een eigen eenzijdig fietspad conform de inrichtingseisen van een GOW50-weg.

Toelichting en argumenten

In het Mobiliteitsplan Edam-Volendam uit 2024 is een lijst opgenomen van kruispunten waar relatief veel ongelukken gebeuren of waar er een grote mate van onveilig gevoel in het verkeer is. Het kruispunt Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterslaan staat in deze lijst. Er is dan ook besloten dit kruispunt opnieuw in te richten, zodat de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers wordt verbeterd. In 2023 is er vanuit het college ook een toezegging geweest om deze verkeerssituatie aan te pakken naar aanleiding van een motie.

Huidige situatie

De aansluiting Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterslaan is uitgevoerd als t-aansluiting. Kenmerkend voor de Dijkgraaf de Ruiterslaan is het vrijliggend fietspad dat in twee richtingen wordt bereden. Dit fietspad behoort tot het regionale fietsnetwerk. Dit fietspad wordt niet uitgebogen ter hoogte van de

aansluiting met de Grote Ven, waardoor afrijdend verkeer het fietspad kan blokkeren en verkeer in de richting van de Grote Ven niet onder een haakse hoek ten opzichte van het fietspad staat.

Fietsverkeer op de Grote Ven heeft een gedeelde voorziening in de vorm van fietsstroken. Deze fietsstroken zijn ter hoogte van de t-aansluiting voorzien van een doorgetrokken streep om fietsers een eigen ruimte te bieden. Desondanks rijden grote voertuigen stelselmatig over de fietsstrook, omdat deze ruimte nodig is om de bocht te kunnen halen. Daarnaast is het voor afslaand verkeer in veel gevallen onduidelijk of fietsers in de richting van de rotonde met de Harlingenlaan rijden en kan verwarring ontstaan over wie er in dat geval voorrang moet verlenen.

In 2024 is, vooruitlopend op structurele maatregelen, een aantal kleine verkeersmaatregelen uitgevoerd. Zo is blokmarkering aangebracht ter hoogte van het fietspad, zebramarkering om voetgangers met voorrang over te laten steken en is een middengeleider aangebracht.

Ongevallen cijfers

Uit de gegevens van ViaStat (data- en monitoringsplatform dat door wegbeheerders wordt gebruikt om de verkeersveiligheid te analyseren) blijkt dat sinds het jaar 2015 zes geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Vijf van de zes ongevallen waren zonder letsel. Opvallend is de hoge subjectieve verkeersonveiligheid die wordt ervaren door fietsers. Uit de gegevens van ViaStat blijkt echter dat geen geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden waar fietsers en/of voetgangers bij betrokken waren. Wel zijn bij drie van de zes ongevallen snorfietsers betrokken geweest, waarvan eenmalig een enkelzijdig ongeval. De ongevallen hebben op verschillende dagdelen plaatsgevonden, zowel bij daglicht als in het donker. Uit de ongevallendata blijkt dat er geen sprake is van een patroon. Wel is het aantal ongevallen hoger dan op andere kruispunten wat de noodzaak tot onderzoek benadrukt.

Variantenstudie aanpassing kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterlaan

Voor de aanpassing van de kruising zijn verschillende varianten onderzocht en schetsmatig ingetekend om voor- en nadelen inzichtelijk te krijgen. De volgende varianten zijn onderzocht:

1. Aanbrengen van een rotonde
2. Aanbrengen van fietspaden in beide richtingen op de Dijkgraaf de Ruiterlaan
3. Het eerder laten oversteken van fietsverkeer op de Grote Ven
4. Het maken van een voorziening tussen de fietsstroken en het vrijliggend fietspad in de vorm een uitbuigende en vrijliggende fietspaden ter hoogte van de aansluiting met de Dijkgraaf de Ruiterlaan.

Uiteindelijk is voor variant 4 gekozen. Deze wordt toegelicht in dit voorstel. De studie van alle varianten, met daarbij de afwegingen en conclusies, is als bijlage 1 bijgevoegd.

Gekozen variant: Verbinding fietsstrook en vrijliggend fietspad

Door een verbinding te maken in de vorm van uitbuigend fietspaden tussen de fietsstroken op de Grote Ven en het vrijliggende fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterlaan kan fietsverkeer op een eigen voorziening rijden en kan worden voorkomen dat met name grote voertuigen op een gedeelde ruimte met fietsverkeer rijden.

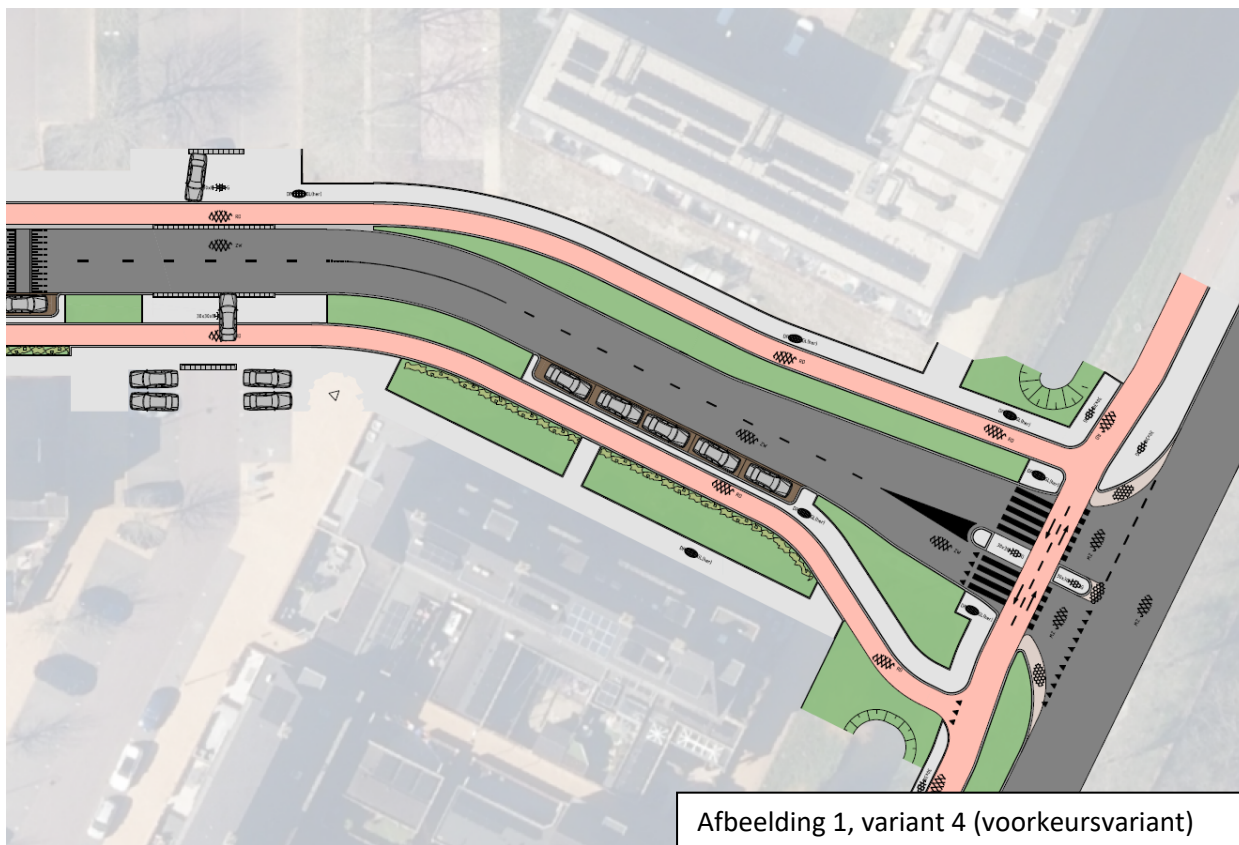
Bewoners van het nabijgelegen huizenblok hebben gedurende het ontwerpproces een verzoek ingediend om een alternatief te beschouwen waarbij het fietspad verder van het huizenblok komt te liggen. De afstand tussen het fietspad en de percelen is circa 11 meter, waar er voorheen circa 17 meter tussen fietsstrook en de percelen zat. Het verplaatsen van het fietspad om die 11 meter te verlengen



houdt in dat ook de rijbaan verplaatst moet worden. Omdat geen sprake is van een verbeterde verkeerssituatie door het opschuiven van de rijbaan, dit mogelijk civieltechnische uitdagingen met zich meebrengt en mogelijk procedurele gevolgen kan hebben vanwege geluidnormen, is het verzoek van de bewoners niet opgenomen in het ontwerp.

Daarnaast wordt voorgesteld om het fietspad langs de Dijkgraaf de Ruiterslaan ten minste tot vijf meter gezien van kant van de rijbaan uit te buigen en rammelstroken aan te brengen om voldoende ruimte te faciliteren voor grote voertuigen en autoverkeer om zo veel als mogelijk haaks ten opzichte van de fietsoversteek te laten uitkomen. Verder uitbuigen leidt tot een vermindering van zichtlijnen voor afslaand gemotoriseerd verkeer op het doorgaand fietsverkeer. Gelijk aan de bestaande situatie dient het uitgevoerd te worden met een steunpunt.

Deze gekozen variant heeft tot gevolg dat de bestaande duiker in de Grote Ven verlengd moet worden en de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of opgeheven moet worden. Bij beide participatieavonden met bewoners is de gekozen variant overwegend goed ontvangen.



Afbeelding 1, variant 4 (voorkeursvariant)

Haltepaar Grote Ven

De gekozen variant voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de kruising Grote Ven-Dijkgraaf de Ruiterslaan heeft tot gevolg dat de bushalte Grote Ven (richting Amsterdam) verplaatst of verwijderd moet worden. Het onderzoek voor de mogelijke verplaatsing of verwijdering van de halte Grote Ven (richting Amsterdam), met daarbij de afwegingen en conclusie, is als bijlage 2 bijgevoegd.



In overleg met de Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) is besloten om het haltepaar in de Grote Ven te verwijderen om de volgende redenen:

- Het instappersaantal van circa 50 passagiers op de huidige bushalte op de Grote Ven zeer gering is en de bushaltes Brederodestraat en Mgr. C. Veermanlaan op respectievelijk 200 en 300 meter van de bushalte Grote Ven liggen en hiermee kunnen fungeren als vervangende halte voor de bestaande reizigers van bushalte Grote Ven.
- Het verplaatsen van de haltekom (richting Amsterdam) naar een nieuwe locatie tegenover de halte Grote Ven (richting Edam) kent geen nadelige effecten op het gebied van verkeersveiligheid. Tevens creëert dit een logisch haltepaar met tegenover elkaar liggende haltekommen. Echter vergt de aanleg van een nieuwe haltekom een hoge financiële investering, het heeft gevolgen voor drie bomen en de ruimtelijke impact is groot voor 50 passagiers per etmaal.
- Het verplaatsen van de halte (richting Amsterdam) zodat er gehalteerd kan worden op de rijbaan zorgt er weliswaar voor dat de bomen gehandhaafd kunnen blijven, maar zal zorgen voor een verslechtering van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.
- De Vervoerregio Amsterdam (concessieverlener) en EBS (concessiehouder) kunnen instemmen met het verwijderen van het haltepaar Grote Ven.

Herinrichting Grote Ven tot de rotonde Mgr. C. Veermanlaan

Naast de aanpassing van het kruispunt is er ook de noodzaak voor asfaltonderhoud vanaf het kruispunt Grote Ven en Dijkgraaf de Ruiterslaan tot aan de bushalte Grote Ven ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Dit is een stuk van 212 meter. Dit is halverwege tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde van de Mgr. C. Veermanlaan. We zien hier de mogelijkheid om werk met werk te maken. Maar dan wel over de gehele afstand tussen het kruispunt Grote Ven en de rotonde Mgr. C. Veermanlaan.

Wegcategorisering

Met de komst van GOW30 zijn de landelijke richtlijnen voor GOW50-wegen aangescherpt. Zo wordt gesteld dat bij wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur geen menging tussen fiets- en autoverkeer wenselijk is en fietsers daarom op een eigen voorziening in de vorm van een fietspad moeten rijden. De gemeente Edam-Volendam kent veel wegen met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur waar fietsers rijden op een fiets(suggestie)strook. Bij wijzigingen op deze wegen zal onderzocht moeten worden of er een mogelijkheid is om fietsers een eigen voorziening te geven. Wanneer dit niet het geval is zal de maximaal toegestane snelheid conform richtlijnen omlaag moeten naar 30 km/uur.

Binnen de bebouwde kom zijn twee wegtypen mogelijk. Een erftoegangsweg of een gebiedsontsluitingsweg. Bij een erftoegangsweg dient geen aanzienlijke verkeersfunctie aanwezig te zijn, dit in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingsweg waar juist een verkeersfunctie aanwezig dient te zijn. Het kan voorkomen dat een straat zowel een belangrijke verblijfsfunctie kent als een verkeersfunctie. In dat geval kan worden teruggevallen op een gebiedsontsluitende weg met maximaal toegestane snelheid van 30 km/uur, de zogenaamde GOW30. De verkeerskundige insteek zal te allen tijde zijn om een veilige erftoegangsweg of veilige 50-weg te realiseren en pas over te stappen op een GOW30 als beide niet verkeersveilig in te passen zijn.

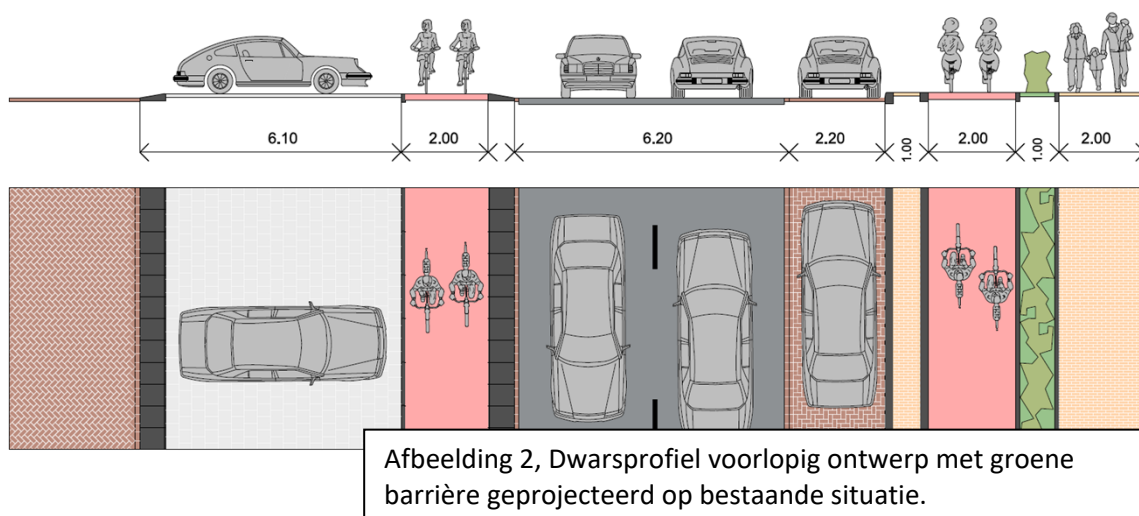
In het geval van de Grote Ven kan worden gesteld dat een sterke verkeersfunctie aanwezig is en slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie. Een erftoegangsweg valt hiermee af. Omdat het ontwerp

aantoont dat een gescheiden fietsvoorziening inpasbaar is en de weg slechts in beperkte mate een verblijfsfunctie kent is uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg met maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur. Het verzoek van bewoners om de snelheid te verlagen kan daarom niet worden ingewilligd, tenzij sprake is van een onveilige situatie door de aanleg van een vrijliggend fietspad.

Niettemin is het huidige ontwerp wel toekomstbestendig en kan opgewaardeerd worden naar 30km per uur (GOW30). In kwartaal 4 van 2026 wordt gestart met een totaaloverzicht van de gebiedsontsluitingswegen in de gemeente en wordt onderzocht welke wegen opgewaardeerd kunnen worden. Hierbij wordt onder andere rekening gehouden met wegontwerp, aanrijtijden van de nood- en hulpdiensten en het busverkeer. Dit is besproken met de Vervoerregio Amsterdam (als concessieverlener van het regionaal busverkeer). Uiteindelijk wordt de beslissing wel- of niet 30km per uur besproken op gemeentelijk netwerkniveau en in de gemeenteraad geagendeerd.

Positie fietsverkeer

Er is onvoldoende ruimte aanwezig om over de volledige lengte een vrijliggend fietspad aan te leggen, maar er is wel voldoende ruimte aanwezig om een aanliggend fietspad aan te leggen in beide richtingen. Daarbij is een rijbaanbreedte van 6,20 meter aangehouden en een tussenruimte van 0,50 meter tussen het fietspad en de rijbaan. In de ruimtelijke verkenning zijn fietspaden van 2,00 meter aangehouden. Het versmallen van de rijbaan is gelet op de aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer niet mogelijk.



Ter plaatse van bestaande parkeerplaatsen is ervoor gekozen om het fietspad achter de parkeerstrook te laten lopen. Dit houdt in dat auto's nimmer over het fietspad hoeven te rijden om van en naar de parkeerstrook te rijden. Door ook hier een bufferruimte toe te passen hebben fietsers geen last van openslaande portieren.

Na de eerste bewonersavond is de gemeente Edam-Volendam verzocht uit te zoeken of een fietspad in twee richtingen mogelijk is. En bij voorkeur aan de zijde van de tennisvereniging en het appartementencomplex, zodat voetgangers niet in conflict kunnen komen met (e-)fietsers. Verruiming van de maatschappij, gewinning van het verkeersluwe gedeelte aan de voorzijde van de woningen en toegenomen snelheid van fietsverkeer door de opkomst van elektrische trapondersteuning zorgen ervoor dat de geuite zorgen begrijpelijk zijn.



Het realiseren van een fietspad in twee richtingen aan de westzijde levert een positieve bijdrage aan de leefbaarheid, met name voor kinderen, aan de voorzijde van de woningen. Daartegenover staan de negatieve gevolgen ten aanzien van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer. Het CROW adviseert terughoudend te zijn met de toepassing van een fietspad in twee richtingen wanneer beperkt ruimte beschikbaar is. Daarbij zijn bestuurders van auto's niet gewend aan fietsverkeer in twee richtingen en zullen overstekende fietsers meer worden verspreid over de Grote Ven (zie Broekgouwstraat – Zuidpolderlaan als referentie). Daarnaast heeft de inpasbaarheid van een in twee richtingen bereden fietspad gevolgen voor de bestaande bomen en mogelijke gevolgen ten aanzien van de geluidsbelasting op de gevel, in verband met een gewijzigde ligging van de rijbaan.

In het ontwerp wordt daarom de positie van de fiets gehandhaafd aan beide zijden van de rijbaan met een eigen fietspad. Om de leefbaarheid te vergroten en gevoelsmatig de afstand ten opzichte van gemotoriseerd verkeer te vergroten wordt een natuurlijk barrière gerealiseerd in de vorm van een groenstrook met haag. Daarnaast worden de parkeervakken verbreed naar 2,20 meter. Ook is de uitstapstrook tussen fietspad en parkeerplaats extra ruim opgezet. Zodat inparkeren en in- en uitstappen soepel zal gaan.



Voetgangersoversteekplaatsen

De bestaande inrichting van de Grote Ven voorziet op dit moment in twee solitaire oversteekpunten met zebramarkering en twee oversteekpunten nabij een kruispunt. Beide solitaire oversteekpunten liggen in de buurt van een bushalte en zijn niet voorzien van een zogenaamd steunpunt. Voetgangers moeten daarmee beide verkeersstromen bekijken bij het oversteken en hebben geen mogelijkheid tot uitrusten tussen de twee verkeersstromen.

Volgens CROW-publicatie 337 (Richtlijn toegankelijkheid) dient een oversteeklengte maximaal zeven meter te zijn. In het geval van de Grote Ven wordt deze afstand overschreden en is een steunpunt nodig. Om een steunpunt in te passen is een uitbuiging van de rijbaan nodig. Bij het verdwijnen van de haltekomen, is het nodig om opnieuw te kijken naar de locaties van deze oversteekpunten.

Bij de bewonersavond is een optie getoond waarbij de huidige oversteekpunten worden samengevoegd tot één logisch oversteekpunt ter hoogte van Grote Ven 13. Vanwege het noodzakelijke steunpunt en de uitbuiging van de rijbaan, gaat dit ten koste van minimaal 7 langspaarkeerplaatsen. In de aftakking ter hoogte van Grote Ven 7 kunnen deze parkeervakken gecompenseerd worden. De bewonersavond wees uit dat aanwonenden van Grote Ven 7 tot en met 16 geen voetgangersoversteekplaats willen op deze locatie. Een belangrijke factor is hierbij de loopafstand naar de nieuwe parkeervakken die ter compensatie worden gerealiseerd op 50 meter afstand.

Uiteindelijk is er binnen het ontwerp gekozen om de huidige oversteekvoorziening tussen sportschool Atlas en Grote Ven 7 te behouden met kanalisatiestrepen en een steunpunt. Met het verdwijnen van de bushalte zijn er naar verwachting te weinig voetgangers om een zebepad te verantwoorden op deze locatie. De andere oversteekvoorziening met zebepad ter hoogte van Grote Ven 17 komt niet terug in het ontwerp, omdat het steunpunt ruimtelijk gezien niet realiseerbaar is zonder het behoud van alle parkeervoorzieningen.

Parkeren

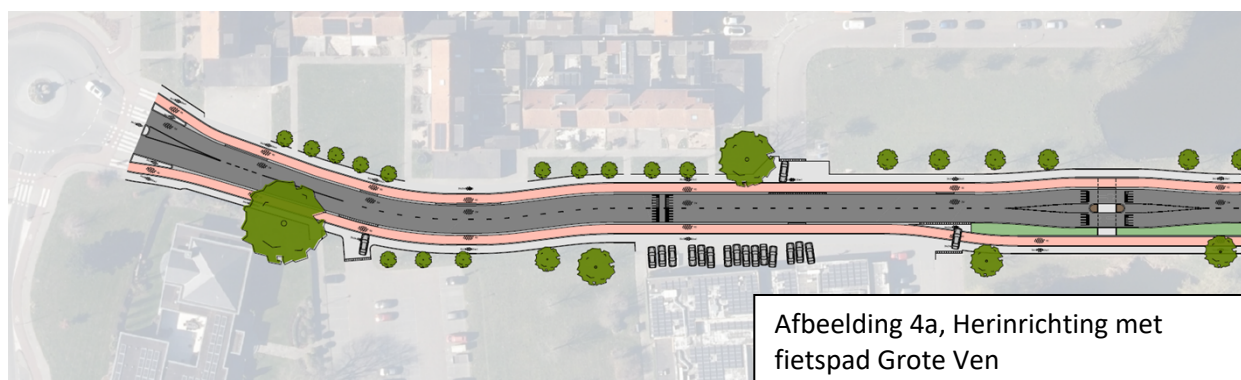
Aan de Grote Ven zijn er op dit moment 17 langspaarkeerplaatsen. Binnen de wijk Ooster Ven bevinden zich 80 parkeervakken. Aan de Grote Ven wordt 1 langspaarkeerplaats verwijderd om het zicht vanaf de uitritconstructie te verbeteren. Een verwijdering van deze langspaarkeerplaats leidt niet tot een onwenselijke verhoging van de parkeerdruk boven de 85% aan deze zijde van de Grote Ven.

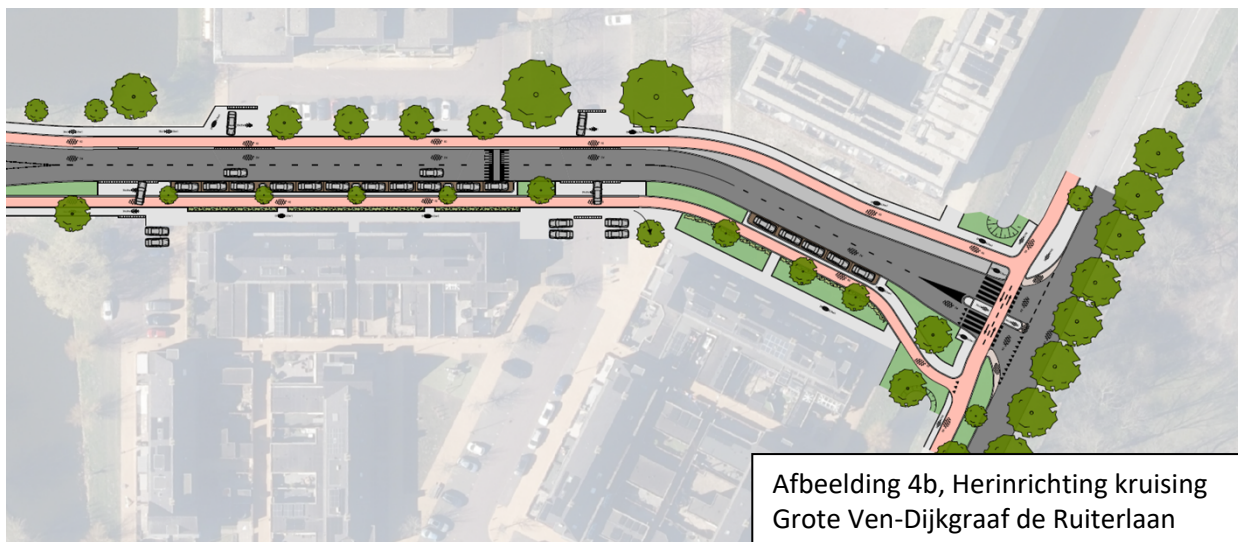
Bomen en groen

Het huidige ontwerp heeft als uitgangspunt het behoud van zoveel mogelijk bomen. Een definitief onderzoek moet nog uitwijzen of dat realiseerbaar is. Op de plaats van de haltekommen komt meer ruimte vrij voor groen. Ook wordt er meer groen gerealiseerd als afscheiding tussen het aanliggende fietspad en de woningen.

Overzicht herinrichting

Hieronder wordt het totaaloverzicht van de herinrichting van de Grote Ven weergegeven (zie ook bijlage 4).





Kanttelingen en alternatieven

Planning en uitvoering

De tijdsperiode die nodig is om het totale project te realiseren zijn nog niet helder. Gezien onder andere de werkzaamheden aan de Julianaweg en het grote belang van de Dijkgraaf de Ruiterslaan, is een exacte uitvoeringsperiode nog niet vast te stellen.

Technische kanttekening

Het huidige ontwerp kan ter hoogte van het kruispunt Grote Ven met de Dijkgraaf de Ruiterslaan nog wijzigen wat betreft de verbreding van de duiker. In verband met een aanwezig riool, wordt hierbij gezocht naar een oplossing die geen negatief effect heeft op een eerder verplaatst riool. Dit kan ook nog beperkte financiële consequenties hebben. Tevens is er nog een onderzoek nodig of alle bomen behouden kunnen blijven.

Feedback bewonersavonden

Samenvattend is het ontwerp ten aanzien van de aansluiting op de Dijkgraaf de Ruiterslaan overwegend positief beoordeeld. Over het realiseren van een fietspad aan beide zijden van de weg is verdeeld gereageerd. Dit komt met name door het omwisselen van de parkeerstrook met de fietsvoorziening. In de toelichting wordt hier uitgebreid op ingegaan. Net als de reden waarom de snelheid niet naar 30km per uur wordt verlaagd én een volledige uitbuiging van de rijbaan niet de voorkeur heeft. Niettemin zijn dit wel keuzes die voor maatschappelijke reacties kunnen zorgen.

Financiële middelen en effecten begroting

Voor de voorkeursvariant is een SSK-raming opgesteld. Deze raming is gebaseerd op de Standaard Systematiek voor Kostenramingen van CROW en geeft in deze fase van het ontwerp een betrouwbaar beeld van de totale projectkosten. In de raming is een onzekerheidsreserve opgenomen om mogelijke prijs- en uitvoeringsrisico's op te vangen.

De totale investeringskosten, inclusief de voorbereidingskosten, worden geraamd op € 1.700.000 exclusief btw. In het kader van efficiënt werken kan hiervan al een bedrag van € 450.000 beschikbaar worden gesteld vanuit de jaarschijf wegen. Dit betreft reeds beschikbaar gesteld krediet. Daardoor hoeft de gemeente in het slechtste geval € 1.250.000 extra beschikbaar te stellen.

De voorbereidingskosten maken onderdeel uit van het totale krediet en bestaan uit:

- Kosten Pro Infra, civieltechnisch adviesbureau: € 34.485
- Kosten voor VO en DO: € 30.000
- Kosten voor verkeerskundige ondersteuning: € 23.000
- Kosten voor projectleiding en toezicht: € 90.000

Voor het project wordt naar verwachting een bijdrage ontvangen van de Vervoerregio Amsterdam van € 720.000 tot € 880.000. Deze bijdrage hangt samen met het belang van een veilige en toekomstbestendige fietsvoorziening op een onderdeel van het regionaal doorfietsnetwerk. Daarnaast wordt op 23 september 2026 een aanvullende rijksbijdrage voor verkeersveiligheid aangevraagd. Hiervoor kan maximaal € 200.000 worden aangevraagd. De aanvraag wordt samen met de Vervoerregio Amsterdam voorbereid.

Dit leidt tot de volgende financiële scenario's:

Scenario	Gemeentelijke bijdrage	Jaarlijkse kapitaallast (afschrijving over 20 jaar)
Geen externe bijdrage	€ 1.250.000	€ 62.500
Alleen Vervoerregio (€ 720.000)	€ 530.000	€ 26.500
Alleen Vervoerregio (€ 880.000)	€ 370.000	€ 18.500
Vervoerregio (LAAG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 424.550	€ 21.228
Vervoerregio (HOOG) + Rijksbijdrage (€ 200.000)	€ 285.561	€ 14.278

Hieruit blijkt dat de jaarlijkse kapitaallast sterk kan variëren, afhankelijk van de bijdrage van derden: van € 62.500 in het minst gunstige geval tot € 14.278 in het meest gunstige geval. Deze kapitaallast zorgt vanaf 2030 wel voor een structurele verlaging van het begrotingssaldo.

Gelet op het belang van de uitvoering van dit project wordt voorgesteld om het volledige investeringsbudget van € 1.250.000 in 2027 door de raad beschikbaar te laten stellen. Wanneer op een later moment bekend is welk bedrag aan subsidie wij in totaal zullen ontvangen, zal in het eerstvolgende P&C document het krediet worden bijgesteld.

Uitvoering of vervolgproces

Voor de herinrichting moeten een drietal verkeersbesluiten genomen worden door het college. Deze worden 4 weken voor de raadsbehandeling genomen. Direct betrokkenen worden geïnformeerd over de te nemen verkeersbesluiten. Bij een verkeersbesluit is er een bezwaarperiode van 6 weken. De mogelijke bezwaren worden in behandeling genomen.

Verkeersbesluiten zijn nodig voor:

- Het verwijderen van de bushaltes (en dus het haltepaar Grote Ven).
- Het verwijderen van 1 voetgangersoversteekplaats en het aanpassen van 1 voetgangersoversteekplaats.
- Het toevoegen van een fietspad.

Vervolgens wordt toegewerkt naar realisatie, rekening houdend met andere projecten in de gemeente.



Participatie en communicatie

Na de raadsvergadering wordt er een definitief ontwerp opgesteld. Dit ontwerp zal online gepubliceerd worden op de projectenpagina van de gemeente Edam-Volendam.

Rapportage en evaluatie

Hier worden de reguliere rapportages voor gebruikt.

Achterliggende documenten en eerder genomen besluiten

Zie de bijlagen in de vorm van het Mobiliteitsplan uit 2024 en de relevante motie uit 2023.

Bijlagen

Bijlage 1: Memo varianten kruispunt Grote Ven

Bijlage 2: Memo onderzoek verplaatsen of verwijderen bushaltes Grote Ven

Bijlage 3: Overzicht participatie en communicatie van bewonersavond 1 en 2

Bijlage 4: Ontwerp Grote Ven

Bijlage 5: Ingetrokken motie verkeersveiligheid 09-11-2023

Bijlage 6: Mobiliteitsplan Edam-Volendam

Edam-Volendam, d.d.

Het college van burgemeester en wethouders van Edam-Volendam,

de secretaris,
N.A. Hellingman-Kuiper

de burgemeester,
R.J. Beukers.

Dit voorstel is elektronisch ondertekend. Dit is na besluitvorming zichtbaar op de volgende pagina.