

Bestuursdienst / advies aan Burgemeester en Wethouders

Reg.nr: BW15-0364 Casenr.: Cbb150368 Sector/afd.: Stadsontwikkeling / S.R.O. Steller/tel/e-mail: P.J.M. Rentinck / 5329 / p.rentinck@heerhugowaard.nl	Portefeuillehouder: V.C.M. Stam Agenda: Openbaar B&W d.d. 08-12-2015 Embargo tot: Nee	Advies van commissie: n.v.t. Ter inzage voor cie. SO (januari '16) Raadsbehandeling: Nee Begrotingswijziging: Nee
--	---	--

Onderwerp:

Afronding NBK-1 project Oosttangent langs het Waarderhout

Probleemstelling:

Het NBK-1 project Oosttangent langs het Waarderhout is afgerond. De ontbrekende schakel van de stadsring is aangelegd en het projectresultaat is behaald. Het project zal boekhoudkundig kunnen worden afgesloten bij de volgende herziening van de NBK-1. Het project had een beleidsmatige doelstelling, verankerd in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan. Nu de weg in gebruik is kan ook beoordeeld worden of die beleidsdoelstelling gehaald is. De raad heeft eerder aangegeven kennis te willen nemen van de effecten van de aanleg van de Oosttangent.

Concept besluit (max. 10 regels) Het college besluit:

- Kennis te nemen van het projectresultaat, inclusief de effecten van de aanleg van de Oosttangent.
- De raad informeren via actieve informatie van de projectwethouder Verkeer in de Commissie Stadsontwikkeling van januari 2016.

Definitief besluit B&W

Het college besluit:

- Kennis te nemen van het projectresultaat, inclusief de effecten van de aanleg van de Oosttangent.
- De raad informeren via actieve informatie van de projectwethouder Verkeer in de Commissie Stadsontwikkeling van januari 2016.

Bijlagenr. Titel/Onderwerp
(Corsanr.)

Naar B&W,
Commissie, Raad?
(invullen welke)

Publiceren op
website:
ja/nee/besloten

BESTUURSDIENST / ADVIES AAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS

Onderwerp: Afsluiten NBK-1 project Oosttangent langs het Waarderhout

Bevat het advies alle elementen? (Raadpleeg hiervoor de checklist voor B&W-adviezen op Hugo, bestuurlijke besluitvorming)

Inleiding

Na de jaren durende planologische voorbereiding van de aanleg van de Oosttangen langs het Waarderhout is in de winter van 2012-2013 gestart met aanleg van deze laatst ontbrekende schakel in de stadsring. Inmiddels is de weg aangelegd, open gesteld en is de natuurcompensatie in het Waarderhout geregeld. De formele overdracht van gronden conform afspraken en besluitvorming (met Staatsbosbeheer) is nog slechts een juridische formaliteit. Natuurcompensatie bij de Smuigelpolder is daarentegen nog in voorbereiding; er is een proces om tot afspraken met de provincie Noord-Holland te komen gaande.

Nut en noodzaak vooraf en reflectie op dit moment

De hoofdwegenstructuur van de gemeente en de regio is de laatste jaren flink aan veranderingen onderhevig geweest. De Oosttangent is de nieuwe stadsring, de in aanleg zijnde Westfrisiaweg wordt met de N242 onze randweg en de N242 laat bovendien de A9 stoppen voor het Heerhugowaardse Stationsgebied. De Zuidtangent langs het Stadshart is recent geoptimaliseerd. Het zal de nieuwe groene parkway vanaf de N242 kunnen worden. Het laatste grote infrastructurale project is de spooronderdoorgang Zuidtangent. Een project dat meer is dan een verkeerskundige ingreep en vanuit een samenwerking met spoorpartijen en provincie koppelkansen zal opleveren voor de treinreiziger en de ontwikkeling van het Stationsgebied.

In 2006 is het nut en de noodzaak voor de aanleg van de Oosttangent onderzocht, als zorgvuldige onderbouwing voor zowel de investering als de wijziging van het bestemmingsplan. De aanleg van de Oosttangent, zo werd in de onderzoeksfase aangenomen, zou naast een betere bereikbaarheid van Heerhugowaard ook een meerwaarde (o.a. veiligheid, leefbaarheid) opleveren in de Heerhugowaardse woonwijken. Nu de stadsring in gebruik is, loont het de moeite om na de modelmatige beschouwingen vooraf, eens met daadwerkelijke metingen te controleren of die meerwaarde al zichtbaar is.

In het rapport *'Heerhugowaard goed ontsloten - Onderzoek naar het nut en de noodzaak van het doortrekken van de Oosttangent in Heerhugowaard'* van augustus 2006 staat:

"De gemeente overweegt deze nieuwe verbinding omdat zij dit als goede maatregel inschat om de beleidsdoelen op het gebied van Verkeer te bereiken. Vier van deze doelstellingen zijn:

- 1. Het verbeteren van de bereikbaarheid van Heerhugowaard;*
- 2. Het realiseren van een goede ontsluiting van de wijken op de hoofdstructuur, rekening houdend met de verkeersveiligheid;*
- 3. Het verhogen van de verkeersveiligheid binnen Heerhugowaard;*
- 4. Het terugkrijgen van het oorspronkelijke, dorpse karakter van de Middenweg, door de weg in te richten als verblijfsgebied."*

Het rapport concludeert dat de Oosttangent niet alleen de doorstroming en bereikbaarheid van de oostkant van Heerhugowaard verbetert, maar tevens een aanzienlijke afname van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonbuurten voorkomt. Daarom, zo stelt het rapport *"is het doortrekken van de Oosttangent noodzakelijk"*.

Dat de Oosttangent gebruikt wordt is iedere dag te zien. Recentelijk zijn er ook verkeerstellingen gedaan om te kunnen achterhalen of er mede door de aanleg van de Oosttangent minder auto's door de wijken rijden en deze dus verkeersveiliger zijn geworden. Ook is zo onderzocht of de Middenweg minder druk is geworden.

Ten aanzien van de modelmatige aantallen die in het rapport van 2006 zijn opgenomen moet gesteld worden dat toen is uitgegaan van een situatie waarin De Draai zou zijn opgeleverd. Er is in de destijds gebruikte modellen bovendien geen rekening gehouden met de effecten van de economische crisis op de hoeveelheid verkeer. Er rijdt dan ook op de Oosttangent momenteel wat minder verkeer dan toentertijd modelmatig voorzien. Desalniettemin zijn de ingeschatte effecten voor de hoeveelheid verkeer in de woonwijken in lijn met de prognoses uit de in 2006 gebruikte modellen.

Een analyse op de Middenweg is complexer. In de afgelopen jaren zijn er diverse andere maatregelen op het Heerhugowaardse wegennet ingevoerd, zoals verkeerslichten op het kruispunt Van Eedenstraat – Esdoornlaan – Middenweg. Ook de bouwwerkzaamheden van Poort Halfweg hebben er in die periode toe geleid dat er minder auto's op de Middenweg zijn gaan rijden. De Middenweg ten hoogte van Centrumwaard is jaren voor de aanleg van de Oosttangent aanzienlijk drukker geweest dan de meting die vlak voor de openstelling van de Oosttangent is gedaan. De aantallen auto's op de Middenweg op onderstaand plaatje waren jaren eerder dus nog hoger.

Toch kunnen we een aantal conclusies trekken. De Oosttangent heeft er mede toe geleid dat:

- het aantal auto's op de Middenweg ter hoogte van Centrumwaard weer is teruggebracht naar het niveau van de jaren tachtig. Dat biedt straks kansen om (in overleg met stakeholders) tot een mogelijk andere inrichting te komen bij de noodzakelijke vervanging van de riolering en de wegverharding. Een voorstel voor deze werkzaamheden, met een bijbehorend communicatieproces, volgt op een later moment.

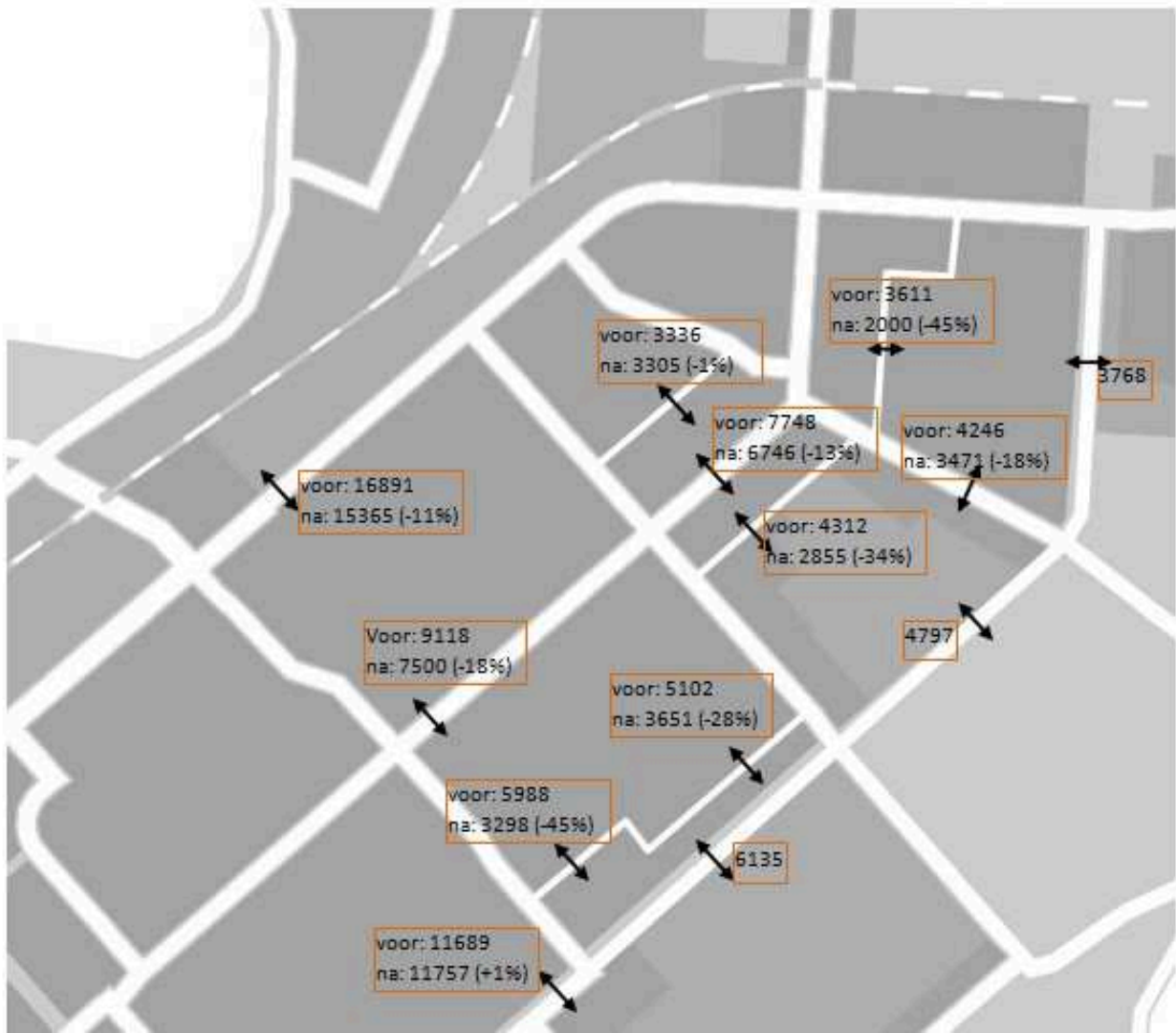
De Oosttangent heeft tot spectaculaire effecten in de wijken geleid:

- op diverse plekken (Cornusplantsoen, Sparrenlaan, De Dreef, Rembrandtstraat) rijdt nu ruim een derde minder verkeer dan voorheen. Dat betekent meer verkeersveiligheid en dus een grotere leefbaarheid in de wijken.

Conclusie: de afname van het aantal autobewegingen in de Heerhugowaardse woonwijken en op de Middenweg zijn significant. De aanleg van de Oosttangent is bij aanvang van het project noodzakelijk geacht en is inmiddels dus ook *meetbaar* nuttig gebleken.

Tellingen

Op de volgende pagina zijn de tellingen *vlak voor* de opening van de Oosttangent en *vlak na* de opening van de gehele Oosttangent grafisch en in tabelvorm weergegeven.



Telpunt	voor opening Oosttangent	na opening Oosttangent	+/-	%
Middenweg Centrum	7748	6746	-1002	-13%
Basiusstraat	3336	3305	-31	-1%
Dreef	4312	2855	-1457	-34%
Westtangent (GOP Stationsweg)	17207	15365	-1842	-11%
Oosttangent tussen Rustenburgerweg en Zuidtangent	11689	11757	68	+1%
Oosttangent tussen Beukenlaan en Zuidtangent	0	6135	6135	100%
Oosttangent tussen Van Veenweg en Beukenlaan	0	4797	4797	100%
Oosttangent tussen Krusemanlaan en Oosterparkweg Noord	0	3768	3768	100%
Rembrandtstraat	3611	2000	-1611	-45%
Van Veenweg	4246	3471	-775	-18%
Sparrenlaan	5102	3651	-1451	-28%
Cornusplantsoen	5988	3298	-2690	-45%
Middenweg/Stationsweg	9118	7500	-1618	-18%

Faillissement aannemer

Na de start van de werkzaamheden bleek april 2013 dat de voortgang van de werkzaamheden achterbleef ten opzichte van de planning. De aannemer kampte met organisatorische- en leverantieproblemen. Uiteindelijk bleek de oorzaak te liggen in de liquiditeit van de aannemer en is hij failliet gegaan. Na verkennende gesprekken met zowel de tweede aannemer van de oorspronkelijke aanbesteding, als een overnamepartij die werd aangedragen door de curator, is het werk in augustus hervat. De juridische afhandeling van het faillissement is pas in het najaar van 2015 geweest.

Hoewel de aanleiding natuurlijk niet positief was, is de vlotte doorstart van het werk na het faillissement bijzonder snel gerealiseerd. Dit is mede te danken aan de coöperatieve inzet van de aannemer. Tevens is bij de doorstart zo veel mogelijk gebruik gemaakt van onderaannemers die reeds door de oorspronkelijke aannemer waren gecontracteerd. Hiermee ook voor hen de overlast zo veel als mogelijk beperkt.

Uiteindelijk is de weg in juli 2014 in gebruik genomen door het verkeer.

Natuurcompensatie

De aanleg van de Oosttangent betekende een inbreuk op het Waarderhout en op de aanwezige ecologische waarden. Het aantal hectare bos dat gekapt moest worden voor de weg is met een factor anderhalf gecompenseerd. In het Waarderhout zijn al twee natuurpercelen gerealiseerd en de gemeente is met de provincie in overleg om in de Smuigelpolder de resterende natuurcompensatie te realiseren. Op die plek zal een aaneengesloten natuurgebiedje ontstaan door aan te sluiten op recent door de provincie nieuw aangelegde natuur aldaar.

Meerwaarde

Met de aanleg van de Oosttangent startte in een voortdurende veranderende context van rijksbezuinigingen ook het project met Staatsbosbeheer om tot een makeover van het Waarderhout te komen. Doel van dat project is om kwaliteitsverbetering voor de gebruikers van het bos te realiseren. Er is steeds pragmatisch gekozen voor werk-met-werk maken. Zo is tussen de weg en het bos ter afscheiding een grondwal aangebracht. Voor deze wal en ook voor de gewapende geluidswallen is gebruik gemaakt van vrijkomende grond. Hierdoor is er efficiënt omgegaan met het vrijkomende materiaal. Tegelijkertijd is er slim gebruik gemaakt van bij de Oosttangent aanwezig materiaal en menskracht om o.a. het speelbos aan te leggen. Er zijn ook een hondenzonering ingevoerd en meer struin mogelijkheden gemaakt. Het Heerhugopad loopt bovendien door het bos. Daarbij is ook het watersysteem in overleg met het Hoogheemraadschap gedurende de aanleg van de Oosttangent en de makeover van het Waarderhout duurzaam verbeterd. Door deze maatregelen is de natuurwaarde / biodiversiteit van het bos vergroot.

Eindtoets

De eindtoets van het project Oosttangent zal verwerkt worden in de nieuwste herziening van de NBK-1, als onderdeel van de budgetcyclus. Besluitvorming in B&W daarover vindt plaats in februari 2016.

Nazorg en organisatie

De overdracht van de gronden in het Waarderhout met Staatsbosbeheer is een juridische formaliteit en is nagenoeg afgerond. De realisatie van natuurcompensatie in de Smuigelpolder is nog in voorbereiding. Het overleg met de provincie is gaande. De gemeente is voor de planning van deze realisatie mede afhankelijk van de provincie Noord-Holland.

Projectmanager Stadsontwikkeling

P.J.M. Rentinck