



Agendanr.: 25
Voorstelnr.: RB2020042
Onderwerp: Voortgang verbeteren doorstroming Oosttangent
Programma:

Reden van agendering: ter besluitvorming

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 21 april 2020

Voorstel / besluit:

1. Het college opdracht te geven de rotondes Oosttangent – Dijk van Kyoto en Oosttangent – Haringvliet om te bouwen naar half partiële turborotondes.
2. Een investeringskrediet van € 3 miljoen voor het ombouwen van de twee rotondes te voteren, met als dekking een provinciale subsidie van € 1 miljoen en de kapitaallasten van de netto investering van € 2 miljoen te dekken uit de NBK-1

Inleiding

In uw Raadsagenda Heerhugowaard 2018 – 2022 heeft uw raad het college verzocht een voorstel te doen voor de verbetering van de ontsluitingswegen en de bereikbaarheid van Heerhugowaard, met onder andere prioriteit voor de Oosttangent.

De afgelopen periode heeft Bureau Goudappel Coffeng onderzocht hoe de verkeersdoorstroming op de Oosttangent te verbeteren is. Het onderzoek is in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Holland uitgevoerd, vanuit hun belang bij een goede doorstroming van het openbaar vervoer. De studie beveelt aan om de rotondes Oosttangent - Dijk van Kyoto en Oosttangent - Haringvliet om te bouwen tot half partiële turborotondes.

Beoogd effect

Verbetering van de verkeersdoorstroming op de Oosttangent voor al het verkeer, waaronder ook het openbaar vervoer.

Argumenten

1.1 Maatregelen zijn noodzakelijk om doorstroming in de avondspits te verbeteren

Uit het eerdere onderzoek van Goudappel Coffeng bleek dat de vaak voorkomende congestie in de avondspits op de Oosttangent het gevolg is van een slechte doorstroming in een groter gebied dan wat nu beschouwd is.

Voor dit onderzoek is uitsluitend gekeken naar het deel van de Oosttangent vanaf de aansluiting met de N508 tot en met de aansluiting op de Haringvliet. Door Goudappel is aanbevolen om voor de langere termijn op het netwerkniveau van Heerhugowaard te kijken naar structurele, toekomstbestendige maatregelen. De nu voorgestelde maatregelen staan dit niet in de weg en zijn noodzakelijk om de nu reeds optredende congestie voor de komende jaren te verlichten.

1.2 Voor de Oosttangent-Dijk van Kyoto zijn vier kansrijke maatregelen onderzocht en blijkt alleen het ombouwen van de rotonde effectief

Om op korte termijn de doorstroming op de Oosttangent te verbeteren zijn de volgende vier kansrijke maatregelen benoemd en nader onderzocht:

1. De aanleg van een busbaan tussen de kruispunten van de Oosttangent met de provinciale weg N508 en de Dijk van Kyoto;

2. De bestaande rotonde op het kruispunt van de Oosttangent en de Dijk van Kyoto om te bouwen naar een partiële turborotonde;
 3. Het verplaatsen van de bushaltes naar een plek voor de kruispunten, waarbij de bus op de rijbaan halteert;
 4. Het opheffen of verminderen van fietsoversteken op de kruispunten met de Oosttangent.
- Door Goudappel is geconcludeerd dat alleen maatregel 2 de doorstroming voor al het verkeer verbetert.

1.3 Door verbetering van doorstroming bij Dijk van Kyoto is ook ombouw van de rotonde Oosttangent – Haringvliet noodzakelijk

Bij het doorrekenen van de effecten van de vier kansrijke maatregelen ontstond nog meer inzicht in het verloop van verkeersstromen. Dit heeft het inzicht gegeven dat wanneer de doorstroomcapaciteit bij de rotonde Oosttangent – Dijk van Kyoto vergroot wordt de rotonde Oosttangent – Haringvliet de volgende locatie is met onvoldoende capaciteit. De tussenliggende rotondes hebben nog wel voldoende capaciteit. Om die reden is in de vervolgstudie ook de ombouw van de rotonde Oosttangent - Haringvliet tot een partiële turborotonde onderzocht.

1.4 Ombouw van de rotondes Oosttangent met Dijk van Kyoto en Haringvliet noodzakelijk

De studie beveelt aan om op twee kruispunten (Oosttangent - Dijk van Kyoto en Oosttangent - Haringvliet) de bestaande rotonden om te bouwen tot een partiële turborotonde. Op die wijze ontstaat meer afwikkelcapaciteit voor het verkeer in de avondspits. Hierdoor verbetert ook de doorstroming voor het openbaar vervoer. Een bijkomend effect is dat sluipverkeer door woonwijken vermindert.

1.5 Gemeenteraad moet een project expliciet “op groen zetten”

Uw raad moet daarom het college de opdracht geven tot ombouw van de rotonde Oosttangent – Dijk van Kyoto en Oosttangent – Haringvliet.

2.1 Financiële dekking is geregeld in voorstel Herziening Nota Bovenwijkse Kosten NBK-1

Separaat ligt in uw college een voorstel voor over de NBK-1. In deze reserve is € 2 miljoen gereserveerd als gemeentelijke bijdrage in kosten voor de aanpassingen van de Oosttangent. Zie ook “Financiële gevolgen”.

Kanttekeningen

1.1 Toekomstbestendigheid van deze maatregelen is afhankelijk van inzet op verbetering hoofdwegstructuur

Op dit moment zijn de congesties al merkbaar. Als niet ingegrepen wordt zal deze situatie alleen maar verergeren. Voor de komende jaren geeft aanpassing van de rotondes een verbetering van de doorstroming. Op de langere termijn zal de verkeersdrukke toenemen, bijvoorbeeld door de afronding van De Draai, en daarmee ook de verkeersdoorstroming weer verslechteren. Het is daarom noodzakelijk om op het netwerkniveau van Heerhugowaard te zoeken naar structurele oplossingen. Het Mobiliteitsprogramma zal hier nader op ingaan.

Financiële gevolgen

Tegelijk met dit voorstel ligt in uw raad het voorstel voor over de herziening Nota Bovenwijkse Kosten (NBK-1). Hierin wordt onder andere voorgesteld om de gereserveerde € 2 miljoen in de reserve “Uitvoering raadsagenda projecten leefomgeving en voorzieningen” over te hevelen naar de reserve NBK1 en uit deze reserve de kapitaallasten te dekken voortvloeiende uit het te voteren krediet voor de aanpassing van de Oosttangent.

Parallel hieraan wordt op basis van een nadere uitwerking en raming van Sweco een subsidie aanvraag bij de provincie voorbereid. De provinciale subsidie bedraagt een derde van de totale kosten, met een maximum van € 1 miljoen.

Preventief toezicht

Ja

Nee

Communicatie

Het onderzoeksrapport van Bureau Goudappel Coffeng is desgewenst digitaal te verstrekken. Wanneer de aanbestedingsprocedure is afgerond wordt overgegaan tot het actief informeren van omgeving en weggebruikers.

Communicatieboodschap:

Om de verkeersdoorstroming op de Oosttangent te verbeteren treft de gemeente voorbereidingen voor gedeeltelijke turborotondes op de kruisingen 'Oosttangent - Dijk van Kyoto' en 'Oosttangent – Haringvliet'. De Provincie Noord-Holland wordt om een financiële bijdrage gevraagd, waarna aanbesteding en uitvoering kan plaatsvinden.

Een turborotonde heeft twee rijstroken waarbij de verkeersdeelnemer de juiste rijstrook al kiest vóór het oprijden van de rotonde. Zo komen er op de rotonde geen weef- en snijconflicten meer voor.

Uitvoering

Het streven is om in 2020 te starten met de uitvoering. Op dit moment is hier nog geen concrete planning van te geven. Een belangrijke factor hierin is de (vele) ondergrondse infrastructuur, om de ombouw van de rotondes in te passen. Het college zal uw raad op regelmatige basis op de hoogte te houden over de voortgang.

Monitoring/Evaluatie

Bij de reguliere actualisatie van de NBK-1 wordt ook de voortgang van dit project bekeken. Hiernaast moet worden voldaan aan de voorwaarden voor verantwoording van de provinciale subsidie.

Bijlagenr.	Titel/Onderwerp
------------	-----------------

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

de secretaris,



de burgemeester,



Advies commissie Stad en Ruimte d.d. 12 mei 2020
RB2020042 Voortgang verbeteren doorstroming Oosttangent :

Bespreekstuk



Heerhugowaard Stad van kansen

Nr.: RB2020042

Voor	Allen
Tegen	---

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 21 april 2020;

gelet op het advies van de commissie Stad en Ruimte d.d. 12 mei 2020;

gelet op:

Wet Ruimtelijke Ordening (afd. 6.15 en 6.24), Besluit Ruimtelijke Ordening (afd. 6.2) en diverse artikelen in het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV);

b e s l u i t

1. Het college opdracht te geven de rotondes Oosttangent – Dijk van Kyoto en Oosttangent – Haringvliet om te bouwen naar half partiele turborotondes.
2. Een investeringskrediet van € 3 miljoen voor het ombouwen van de twee rotondes te voteren, met als dekking een provinciale subsidie van € 1 miljoen en de kapitaallasten van de netto investering van € 2 miljoen te dekken uit de NBK-1.

Heerhugowaard, 2 juni 2020

De Raad voornoemd,

de griffier,
G.J. de Graaf

de voorzitter,
A.B. Blase