



HEERHUGOWAARD

Raadsvergadering : 25 MRT 2008
Besluit: Conform m.d.v. d.t.
Voorstelnummer: RB 2008-027

de H.O.R. tegen omstand
2 v.h. besluit heeft
gestemd.
M

Agendanr. : 12
Voorstelnr. : 2008-027
Onderwerp : Verlegging gedeelte rijbaan Westtangent tussen Zuidtangent en rotonde Middenweg / Krusemanlaan

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 19 februari 2008

Beknopt voorstel

1. Instemmen met het voorbereiden van de aanpassingen van de Westtangent op basis van Largas en het communicatietraject daarover met belanghebbenden;
2. Instemmen met het beschikbaar stellen van een aanvullend voorbereidingskrediet van € 100.000 en de daarvoor aangegeven dekking;
3. Nu met de voorbereiding van de wijziging van het bestemmingsplan te beginnen, om het plan op 1 juli 2008 ter visie te leggen, ondanks het principe om in vakantieperiodes geen plannen ter visie te leggen.

Toelichting:

Aanleiding

Er zijn verschillende aanleidingen om het weggedeelte van de Westtangent tussen de Zuidtangent en de rotonde Middenweg/Krusemanlaan te reconstrueren:

1. Uit de globale weginspectie is gebleken dat het gedeelte van de Westtangent tussen Zuidtangent en rotonde Middenweg / Krusemanlaan toe is aan groot onderhoud.
2. De bestaande kruisingen voldoen niet aan het principe duurzaam veilig. Gezien de ongevallenstatistieken en de verkeersveiligheidsdoelstellingen is aanpassing van de kruisingen noodzakelijk. In 2006 zijn reeds tijdelijke maatregelen genomen op een tweetal kruispunten, die als black spots zijn aangemerkt.
3. De doorstroming staat op gespannen voet met de verkeersveiligheid. Uit het onderzoek van Procensus is gebleken dat het "Largas"-principe (overigens een afkorting van langzaam rijden gaat sneller) hieraan het best tegemoet komt en het best scoort op de onderdelen verkeersveiligheid, doorstroming, luchtkwaliteit en geluid.
4. Bereikbaarheid door hulpdiensten is vooral tijdens de spits een probleem. De brandweer heeft de wenselijkheid aangegeven van een voor hulpdiensten overrijdbare middenberm. De huidige layout van de weg voldoet niet aan een aantal richtlijnen van de Handleiding "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR).

"Largas" als oplossing voor de Westtangent

In opdracht en op aangeven van de gemeente heeft het bureau Procensus een variantenstudie voor een definitieve oplossing uitgevoerd. Het Ingenieursbureau heeft de variantenstudie aan het college aangeboden op 17 oktober 2006 en de resultaten van de variantenstudie gepresenteerd in de commissievergadering SB van oktober 2006. Daarbij is tevens de werking van het Largas-principe in het kort uitgelegd.

In Hilversum wordt momenteel een deel van de ringstructuur op deze manier ingericht in samenspraak met de middenstand, bewoners en overige belangengroeperingen. In deze gemeente wordt het Largas principe sinds 2005 toegepast. Een delegatie van commissie-/raadsleden en ambtenaren heeft op 25 oktober 2007 een werkbezoek aan Hilversum gebracht en uitleg over Largas gekregen.

De resultaten van toepassing van Largas zijn daar volgens de verwachtingen, langzaam rijden gaat inderdaad sneller en de verwachte reductie van de overlast op het gebied van geluid en lucht wordt gehaald. Tevens is de veiligheid toegenomen (hierbij dient echter wel worden opgemerkt dat de toetsperiode relatief kort is); de ongevallenregistratie laat een daling zien voor het jaar 2005. Inmiddels werkt een tiental gemeenten in Nederland aan planvorming of voorbereiding van de realisatie van dit concept. [Bron: Verkeerskunde nr. 3/april 2006].

Er kleven echter ook nadelen aan het systeem, zoals bijvoorbeeld de oversteekbaarheid voor met name minder validen. Daarom zijn de voetgangersoversteekplaatsen bij de Zuidtangent, Stationsweg en Middenweg gehandhaafd en wordt een rotonde aangelegd bij de Icaruslaan. Door de lagere snelheden van het gemotoriseerde verkeer, kortere oversteeklengtes en grotere opstelruimte, verwacht men dat problemen met oversteekbaarheid zullen meevallen.

Op basis van de variantenstudie is door de afdeling Ingenieursbureau het volgende advies gegeven:

- Verleggen rijbanen naar het westen tussen Jupiterlaan/Umbriëllaan en Van Foreeststraat, met (brede) overrijdbare middenberm;
- Toepassen overrijdbare rijbaanscheidingberm (à la Icaruslaan) tussen Stationsweg en Umbriëllaan en tussen de Van Foreeststraat en de Middenweg (zie motivatie bereikbaarheid hulpdiensten);
- LaRGaS-kruising met korte keerlus op kruising Van Foreeststraat/van Noortwijklaan;
- LaRGaS-kruising met korte keerlus op kruising Umbriëllaan/Jupiterlaan;
- Rotonde op kruising Icaruslaan, fietsers in de voorrang;
- Handhaven van het in twee richtingen bereden fietspad aan beide zijden van de Westtangent.

Het advies van IB en de variantenstudie zijn als bijlage bijgevoegd.

De voorgestelde aanpassingen passen in de opzet van het nieuwe GVVP.

Bereikbaarheid hulpdiensten zeer bepalend voor lay-out

Een ander punt ligt in een oplossing voor hulpdiensten. Bij splitsing van de rijbaan in twee stroken van 2,75 m kunnen deze ander verkeer niet meer passeren bij calamiteiten. Het college heeft de richtlijn vastgesteld, waarbij de brandweer voor woningen een gemiddelde aanrijdtijd van 8 minuten hanteert. De richtlijn wordt ook regionaal gebruikt. Echter, deze wordt in 38% van de gevallen niet gehaald. Op landelijk niveau wordt erover gesproken om hier een wettelijke norm van te maken, de Minister is van plan de richtlijn wettelijk vast te leggen.

Daarnaast worden in het integraal veiligheidsplan actiepunten verwoord met betrekking tot verkeer. De bereikbaarheid voor hulpdiensten heeft consequenties voor de infrastructuur binnen Heerhugowaard.

De brandweer heeft de wenselijkheid aangegeven van een voor hulpdiensten overrijdbare middenberm. De huidige layout van weg voldoet niet aan een aantal richtlijnen van de Handleiding "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid" van de Nederlandse Vereniging voor Brandweezorg en Rampenbestrijding (NVBR).

Dit geldt overigens ook voor het in Hilversum toegepaste concept van Largas. Hierbij wordt de weg versmald, waarbij uitwijken niet mogelijk is.

De belangrijkste eisen voor wat betreft het profiel zijn:

1. Een weg is alleen door de brandweer te gebruiken wanneer die recht doet aan de specifieke afmetingen van brandweervoertuigen;
2. Verkeersaders bieden aan de brandweervoertuigen een onbelemmerde doorgang (het oorspronkelijke concept van Largas conflicteert);
3. Verkeersaders en verblijfsgebieden moeten zodanig samenhangen dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen een gestelde tijd bereikbaar is;
4. Naast de route onder eis 3 moet een willekeurig adres binnen een verblijfsgebied in principe via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn.

Gezien het feit dat de Westtangent met deze aanpassingen weer een langere periode goed moet kunnen functioneren, is het raadzaam om deze overwegingen mee te nemen in de beslissing over de voorgestelde aanpassingen.

Voorgesteld wordt een variant met een verhoogde, voor hulpdiensten overrijdbare middenberm in het gedeelte breed 4 meter. Deze aanpassingen zijn meegenomen in het aan belanghebbenden gepresenteerde concept ontwerp. De meerkosten hiervan worden geraamd op € 900.000 inclusief VTA.

Bestemmingsplan moet worden aangepast

De bestemmingsplannen die op dit tracé van toepassing zijn, zijn die voor de Planetenwijk / Schrijverswijk en de Heemradenwijk. Het eerste is op 12 februari 2008 in het college (gewijzigd) behandeld. Voor het gedeelte tussen de Van Foreeststraat - Middenweg is het raadzaam het bestemmingsplan Heemradenwijk partieel te wijzigen. Dit bestemmingsplan biedt voor de Westtangent ruimte aan 2 rijbanen van elk 7,4 meter, met daartussen een groenstrook met een variabele breedte. Deze strook is echter nodig voor de verhoogde middenberm voor hulpdiensten. In het huidige ontwerp wordt ervan uitgegaan dat deze aansluit aan beide banen. Aangezien de benaming 'groenstrook' een groene inrichting suggereert en niet verharding, is het risico aanwezig dat dit in het vervolgetraject een probleem op gaat leveren.

In juli 2008 worden de procedures met betrekking tot dit soort wijzigingen aangepast. Op dit moment duurt een partiële wijziging ca. 34 weken. Na deze datum kan dit in 6 weken, exclusief eventuele vervolgetrajecten. Dit is gevolg van de wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening. Gezien het belang van het project en de gevolgen in tijd, adviseert de afdeling ROV dit als opmerking mee te nemen in het communicatietraject en daarnaast de procedure direct na 1 juli 2008 op te starten. Het feit dat deze dan in de bouwvak valt, is juridisch geen probleem, het is alleen niet gebruikelijk in Heerhugowaard om in de vakantieperiode procedures op te starten. Over dit traject wordt u te zijner tijd nader geïnformeerd.

Kansen (niet opgenomen in project)

Het project biedt daarnaast kansen tot onderzoek en mogelijk invulling van maatregelen in het kader van de vermindering van CO₂:

- Onderzoek naar warmte uit asfalt (in samenwerking met Woonwaard);
- Onderzoek naar dynamische verlichting.

Met name het eerste zal het maatschappelijk draagvlak kunnen verhogen.

Een ander element past in het concept kindvriendelijke gemeente: de oversteekmogelijkheden voor fietsers worden verbeterd doordat de fietsoversteken worden verkort en de opstelruimte in het midden wordt verruimd.

Communicatie:

Het concept plan is gepresenteerd aan de gehandicaptenraad, fietsersbond, scholen, Zuyderwaert, bedrijfskring, brandweer en ambulancedienst. Deze organisaties konden zich vinden in de hoofdlijnen van het plan.

Er is een communicatieplan opgesteld. Dit is als bijlage opgenomen.

Financiering:

De totale kosten zijn geraamd op € 3.500.000 (inclusief VTA)

De dekking kan worden gerealiseerd door:

1. Provinciale subsidie ad € 1.100.000
2. onttrekking uit Voorziening Groot Onderhoud WKW € 520.000
3. toekenning krediet in Voorjaarsnota € 1.880.000, te kapitaliseren tot € 189.044 per jaar

Ad 1

Het concept Largas is gebruikt als basis voor de indiening van het project voor provinciale subsidie voor kleine infrastructuur (de voormalige GDU/BDU). Op 11 oktober 2007 heeft de provincie haar concept voorstel aangegeven voor prioritering van subsidie projecten voor kleine infrastructuur. Hierop is het betreffende project als tweede genoteerd. De beschikbaarheid van subsidie is daarmee zeer waarschijnlijk; deze bedraagt volgens opgave € 1.100.000 (50% van de in de aanvraag aangegeven uitvoeringskosten ad € 2.200.000; VTA kosten ad € 400.000 zijn niet subsidiabel).

De gebruikelijke subsidievoorwaarden stellen dat voor 1 november 2008 het werk moet zijn aanbesteed en gegund. Gezien de te voorziene duur van dit communicatietraject, is het noodzakelijk dat de voorbereiding en het communicatietraject zo spoedig mogelijk worden opgestart. Het voor het project opgestelde communicatieplan is bijgevoegd. Het definitieve ontwerp zal, zodra dit gereed is, worden gepresenteerd in de commissie SB. Dit zal naar verwachting medio 2008 plaatsvinden.

Ad 2

De aangegeven dekking van € 520.000 is beschikbaar in de voorziening WKW.

Ad 3

Voor het resterende bedrag ad € 1.880.000 is op dit moment feitelijk geen dekking. Hiervoor wordt een verzoek voorbereid voor de Voorjaarsnota 2008. Pas na vaststelling van de Voorjaarsnota 2008 zal daarom duidelijk zijn of deze dekking beschikbaar is.

Het dilemma is dat de dekking pas na vaststelling van de voorjaarsnota formeel kan zijn, maar dat om de provinciale subsidie te verkrijgen nu reeds moet worden begonnen met de voorbereidingen zodat aan de subsidievoorwaarden kan worden voldaan. Voor de voorbereiding tot 1 november 2008 is totaal benodigd ca. € 150.000. Binnen het huidige studie/vorbereidingskrediet resteert nog ca. € 50.000. Daardoor is een aanvullend voorbereidingskrediet ad € 100.000 noodzakelijk. Dit voorbereidingskrediet maakt onderdeel uit van de hierboven aangegeven raming van de totale kosten, groot € 3.500.000. Dekking voor het voorbereidingskrediet wordt gevonden uit de voorziening groot onderhoud WKW.

Voorgesteld wordt de voorbereidingen alvast uit te voeren. Pas nadat de totale dekking voor het project is geformaliseerd zal apart een uitvoeringskrediet van € 3.350.000 worden aangevraagd en zal tot gunning van de werkzaamheden worden overgegaan. Indien geen sluitende dekking voor het project kan worden verkregen zal het project niet op de nu voorgestelde wijze worden uitgevoerd.

Samenvattend:

Omschrijving	Kosten	Dekkingsmiddelen			
		Dekking subsidie	Dekking voorziening groot onderhoud WKW	Dekking investering d.m.v. kapitaliseren	Kapitaallast per jaar
Verlegging gedeelte rijbaan Westtangent tussen Zuidtangent en rotonde Middenweg	3.500.000	1.100.000	520.000	1.880.000	189.044
Totalen	3.500.000	1.100.000	520.000	1.880.000	189.044

Bijlagen:

- Advies IB met betrekking tot de aanpassingen;
- Variantenstudie;
- Tracétekening;
- Communicatieplan.

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

De secretaris,

de burgemeester,

Advies commissie SB d.d. 6 maart 2008

Besprekstuk

Nr. 2008-027

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 19 februari 2008

Verlegging gedeelte rijbaan Westtangent tussen Zuidtangent en rotonde Middenweg /
Krusemanlaan

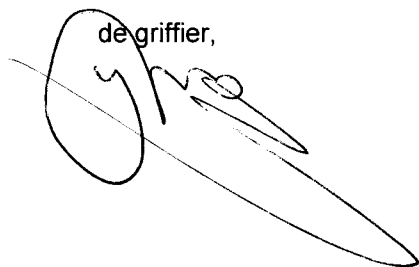
b e s l u i t

1. Instemmen met het voorbereiden van de aanpassingen van de Westtangent op basis van Largas en het communicatietraject daarover met belanghebbenden;
2. Instemmen met het beschikbaar stellen van een aanvullend voorbereidingskrediet van € 100.000 en de daarvoor aangegeven dekking;
3. Nu met de voorbereiding van de wijziging van het bestemmingsplan te beginnen, om het plan op 1 juli 2008 ter visie te leggen, ondanks het principe om in vakantieperiodes geen plannen ter visie te leggen.

Heerhugowaard, 25 maart 2008

De Raad voornoemd,

de griffier,



de voorzitter,

