



Agendanr.: 11  
Voorstelnr.: RB2012120  
Onderwerp: Visie en ontwerp Zuidtangent Stadshart

Aan de Raad,

Heerhugowaard, 9 oktober 2012

#### Beknopt voorstel

Naar aanleiding van een unaniem aangenomen motie in de gemeenteraad is het afgelopen jaar gewerkt aan een visie voor de gehele Zuidtangent, inclusief een inrichtingsvoorstel voor de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart.

In de motie verzocht de raad het college om:

1. een heldere en duidelijk onderbouwde oplossingsgerichte visie op te stellen, die moet leiden tot een goede afvloeiing van het verkeersaanbod rondom Middenwaard met een juiste afstemming op de nieuwe verkeersontwikkelingen bij het Stationsgebied;
2. het ontwerp van de herinrichting van de Zuidtangent te laten toetsen door een erkend en deskundig verkeersbureau;
3. deze gegevens, inclusief de toets van een extern verkeersbureau, voor te leggen aan de raad, om daarna een beslissing te nemen.

In dit voorstel wordt antwoord gegeven op de motie.

Burgemeester en wethouders van Heerhugowaard,

de secretaris,

de burgemeester,

Loco

#### Toelichting

De raadsmotie sluit goed aan op de uitgangspunten in het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) waarin staat dat de Zuidtangent (een van) de belangrijkste ontsluitingswegen is. Het is tevens de westelijke poort naar Heerhugowaard, dé oost-west verbinding van Heerhugowaard en de enige ontsluitingsweg van ons economisch centrum; het Stadshart.

Als doelstelling in het GVVP wordt gesteld dat de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer op het gemeentelijke hoofdwegennet moet worden geoptimaliseerd.

Na sessies met interne en externe deskundigen (inclusief brandweer) hebben bijeenkomsten plaatsgevonden met belanghebbenden buiten onze organisatie.

Alle verzamelde opmerkingen en uitgangspunten zijn gebruikt als input voor de visie en het ontwerp. Het belangrijkste uitgangspunt daarbij was het eerste punt in de motie van de raad: het ontwerp moet leiden tot een goede afvloeiing van het verkeersaanbod. Nu en uiteraard ook in de toekomst.

Met dit belangrijkste uitgangspunt en de input van interne en externe betrokkenen is opdracht verleend aan Goudappel Coffeng (het extern deskundige bureau) om een verkeerskundige visie op te stellen voor de gehele Zuidtangent, inclusief Stationsgebied, een verkeerskundig ontwerp te maken voor de Zuidtangent bij het Stadshart en de doorstroming van dit ontwerp te toetsen.

## Rapportage en ontwerp Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart

Tijdens de bijeenkomsten met interne en externe deskundigen en de belanghebbenden zijn allerlei ideeën ingebracht en zijn voor- en nadelen besproken. Gebleken is dat het grootste knelpunt in de doorstroming de kruising Zuidtangent-Middenweg is. Deze kruising komt capaciteit te kort, nu alleen tijdens de spits en op zaterdagmiddag, maar dit zal in de toekomst vaker voorkomen. Ook werkt de ontsluiting van de parkeergarages niet goed. Tijdens piekmomenten zijn er onvoldoende hiaten om de Zuidtangent te kunnen oprijden, waardoor het verkeer uit de garages vast komt te staan.

Na diverse werksessies en ontwerpplannen is Goudappel Coffeng tot de conclusie gekomen dat er maar één ontwerp mogelijk is voor de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart. Goudappel heeft alle kruisingen individueel en in samenhang tegen het licht gehouden. Gekeken naar actuele knelpunten, maar ook naar mogelijke toekomstige knelpunten door te kijken naar de verkeersprognoses voor de toekomst.

Op hoofdlijnen komt het er op neer dat een capaciteitsuitbreiding nodig is op de kruisingen Zuidtangent-Westtangent, Zuidtangent-Middenweg en bij de uitrit van de parkeergarages Zuidtangent en Dekka.

De capaciteitsuitbreiding van de Zuidtangent-Westtangent wordt gerealiseerd door op de Westtangent een extra rijstrook rechtdoor aan te leggen in beide richtingen. Ook moet extra opstelruimte worden aangelegd op de Zuidtangent. Extra rijstroken op de Zuidtangent zijn niet nodig.

De rotonde Zuidtangent-Middenweg heeft op pieken de maximale capaciteit bereikt. De verkeersdruk zal in de toekomst toenemen en verkeersstromen zullen veranderen door de komst van de Oosttangent. Daarom wordt geadviseerd de rotonde te vervangen voor een kruispunt met verkeerslichten.

Door de kruising te voorzien van verkeerslichten kan beter gestuurd worden bij wisselende en in de toekomst veranderende verkeersdrukte. Ook kan eenvoudig voorrang worden verleend aan het openbaar vervoer en hulpdiensten zoals de brandweer door middel van beïnvloeding van de verkeerslichten met behulp van KAR.

Fietsers en voetgangers hoeven geen hinder te ondervinden van de komst van verkeerslichten. Buiten de piekmomenten kan aan hen wellicht vaker groen gegeven worden dan tijdens de spits. Dit zal nader uitgewerkt moeten worden in de realisatiefase.

In een eerdere fase is voor de kruising Zuidtangent-Middenweg een ander ontwerp geschetst, een turborotonde, op basis waarvan de eerste kostenraming voor de NBK is gebaseerd. Uit de berekening en simulaties van het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat een turborotonde het verkeer op het kruispunt niet kan verwerken. Voornaamste reden daarvan is de grote hoeveelheid fietsers op het kruispunt. Aangezien fietsers op een rotonde voorrang hebben op het verkeer dat de rotonde nadert of verlaat zorgt dat voor teveel oponthoud. De enige toekomstvaste oplossing voor de Zuidtangent-Middenweg is een kruispunt met verkeerslichten.

Het grootste probleem bij de uitrit van de parkeergarages Zuidtangent en Dekka is dat het verkeer moeilijk de Zuidtangent op kan rijden. Het ene moment omdat op de Zuidtangent een wachtrij staat voor de rotonde Zuidtangent-Middenweg en het andere moment omdat de Zuidtangent goed doorstroomt en er geen hiaten zijn om de Zuidtangent op te rijden. Daarom worden ook hier verkeerslichten voorgesteld. Met de verkeerslichten kan goed gestuurd worden en kan worden ingesprongen op het sterk wisselende verkeersaanbod.

De rotonde Zuidtangent-Parelhof hoeft niet te worden aangepast. Doorstromingsproblemen die zich hier soms voordoen worden niet veroorzaakt door de rotonde, maar door het capaciteitstekort op de kruising Zuidtangent-Westtangent. Wel wordt geadviseerd om de fiets- en voetpaden aan te passen aan de landelijk ontwerprichtlijnen.

Een schijnbaar klein onderdeel in het ontwerp was misschien wel het grootste discussiepunt. Wat te doen met de voetgangersoversteek tussen de Schrijverswijk en het Stadshart ter hoogte van de Ter Braaklaan?

Goudappel Coffeng geeft aan dat de oversteek voor langzaam verkeer in ieder geval niet meegenomen kan worden in de verkeerslichten bij de uitrit van de parkeergarages. Dit geeft veel problemen voor de doorstroming.

Het advies van Goudappel is om fietsers en voetgangers gebruik te laten maken van de kruisingen ter hoogte van de Middenweg of de Parelhof. De middenberm van de Zuidtangent moet dan zo worden ingericht dat oversteken voor langzaamverkeer niet mogelijk is. Denk daarbij aan het toepassen een haag of iets dergelijk.

Gelet op het verleden kan het verwijderen van de oversteek echter onderwerp worden van een politieke discussie. Daarom is aan Goudappel gevraagd wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn voor de oversteekplaats. Een oversteekplaats voor langzaam verkeer is buiten de kruispunten mogelijk, maar kan gelet op de verkeersveiligheid alleen plaatsvinden op plaatsen waar de Zuidtangent bestaat uit 2x1 rijstrook. Bovendien mag de oversteekplaats vanwege de verkeersveiligheid en doorstroming absoluut geen voorrang hebben op het verkeer op de Zuidtangent. Niet voor fietsers en ook niet voor voetgangers. Geen zebrapad dus.

De enige locatie die dan nog beschikbaar is voor de oversteekplaats is op het wegvak nabij de uitrit van de bevoorradingsstraat. De oversteekplaats komt dan zo dicht bij de kruising met de Middenweg te liggen dat te overwegen valt om langzaamverkeer alsnog via de kruising met de Middenweg over te steken.

### **Visie gehele Zuidtangent**

Voor de verkeerskundige visie voor de gehele Zuidtangent is gebruik gemaakt van het bovengenoemd ontwerp voor het Stadshart en van een rapportage die Goudappel in 2008 heeft opgesteld voor het Stationsgebied en de ondertunneling van de Zuidtangent. Deze visie op het wegvak in het stationsgebied is nog steeds actueel en is eerder als uitgangspunt meegenomen bij het opstellen van het voorontwerp van de structuurvisie Stationsgebied.

Ook voor het stationsgebied is uitgegaan van een optimale doorstroming van de Zuidtangent.

De Zuidtangent kruist het spoor ongelijkvloers met 2 x 2 rijstroken. Vanwege de lengte van de tunnelbak is het technisch onmogelijk om op de aanliggende kruisingen een linksaf beweging mogelijk te maken. Daarom wordt geadviseerd om de Gildestraat en Industriestraat met elkaar te verbinden via een verbindingsweg over de tunnelbak, direct naast het spoor. Op die manier blijft de Gildestraat bereikbaar vanuit het centrum.

Ook bij de kruising met het Stationsplein en de Bevelandseweg is links afslaan in de toekomst niet mogelijk. Het verkeer dat normaal gesproken linksaf gaat zal iets moeten omrijden, via de Umbriellaan (naar de noordzijde) of de Gerrit Rietveldweg (vanuit het zuiden).

Het voorontwerp van de structuurvisie voor het stationsgebied is voor deze kruising ambitieuzer met een langere tunnelbak waarover het Stationsplein wordt verbonden met de Bevelandseweg. Hierdoor ontstaat een optimale verbinding tussen het station het RTIC (ziekenhuis). De basis van het ontwerp is echter hetzelfde. Tussen het verkeerskundig minimaal noodzakelijke ontwerp voor de kruising Zuidtangent-Stationsplein en het ambitieuze ontwerp uit de structuurvisie zitten nog een aantal tussenvarianten. In de komende besluitvorming rond de structuurvisie Stationsgebied zal worden voorgesteld om een kosten-batenanalyse uit te voeren voor het kruispunt Zuidtangent-Stationsplein-Bevelandseweg om te bepalen welke variant het meest geschikt is.

Alle andere opties zoals het knippen van de Zuidtangent om vervolgens elders een tunnel aan te leggen lossen ter hoogte van de spoorwegovergang Zuidtangent plaatselijk het probleem op maar zorgen voor veel grotere problemen op de route waar het verkeer dan langs zou moeten rijden, zoals op de Westtangent en de Middenweg noord. Denk daarbij aan grote verkeersproblemen, geluidsproblemen en problemen met luchtkwaliteit. Het ondertunnelen van de Zuidtangent ter hoogte van de spoor is de enige juiste oplossing.

Het deel ten oosten van de Middenweg (van de Middenweg tot de Oosttangent) hoeft in ieder geval tot 2020 niet aangepast te worden.

#### *Aansluiting delen Stadshart en Stationsgebied*

De gemeenteraad heeft in de motie specifiek gevraagd om een goede afstemming van de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart op het deel in het stationsgebied. Daarom is de Zuidtangent als geheel

bestudeerd. Uit de visie voor de Zuidtangent blijkt dat afstemming eenvoudig is. Dat verandert niet ten opzichte van de huidige situatie. Ten westen van de Westtangent zijn op termijn 2x2 rijstroken nodig, ook in de spoorwegonderdoorgang. Ten oosten van de Westtangent is 2x1 rijstrook nodig. Dit betekent dat er één rechtdoorgaande rijstrook van het Stadshart naar het stationsgebied gaat en ook één rijstrook van het stationsgebied naar het Stadshart. Dit is goed te zien in het ontwerp voor het gedeelte Stadshart.

#### *Aansluiting N242*

De provincie heeft het ontwerp van de N242 getoetst en heeft in het ontwerp de linksaf strook van de N242 (noord) naar Heerhugowaard verlengd. Ook is met de studie van de provincie aangetoond dat ten behoeve een goede doorstroming van de N242 het van cruciaal belang is dat een spoorwegonderdoorgang in de Zuidtangent wordt aangelegd. Dit biedt perspectieven voor een mogelijke bijdrage van de provincie voor de spoorwegonderdoorgang.

#### **Kosten en dekking**

De prioriteit voor de gemeente ligt nu op de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart. Dit deel zal zo snel mogelijk moeten worden aangepakt. De afdeling Ingenieursbureau heeft de kosten geraamd voor werkzaamheden die moeten plaatsvinden op het deel van de Westtangent tot en met de Middenweg. De kostenraming gaat uit van een bedrag van € 2.807.000,=, inclusief onvoorzien, VTA en exclusief BTW. Dit bedrag kan als volgt worden afgedekt:

NBK 1	€	2.487.000,=
Voorziening groot onderhoud	€	230.000,=
<u>Exploitatie Stadshart</u>	€	<u>90.000,=</u>
Totaal	€	2.807.000,=

In de civieltechnische vertaling van het voorgestelde verkeerskundig ontwerp is al gekeken naar de mogelijkheden om kosten te besparen. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande fundering en verharding. De grootste kosten moeten worden gemaakt om het verkeer te laten doorstromen, door aanpassing van de kruisingen. Hierop besparen in het ontwerp betekent dat het ontwerp niet toekomstvast is en op termijn niet goed zal functioneren.

Er zijn een aantal serieuze mogelijkheden voor subsidie. In het kader van de regeling BDU Kleine Infrastructuur is al een subsidieaanvraag gedaan en ook zal een subsidieaanvraag gedaan worden voor de regeling Quickwins OV-doorstroming.

#### *BDU Kleine infrastructuur*

Jaarlijks heeft de provincie voor onze regio een subsidiebudget beschikbaar voor 'kleine infrastructuur' waaronder dit project geheel of gedeeltelijk zou kunnen worden ingediend. Het project is vorig jaar al ingediend, maar viel net buiten de A-lijst en kreeg daardoor vooralsnog geen subsidie. Het overgrote deel van de subsidiepot is namelijk gegaan naar de aanleg van de Oosttangent langs het Waardershout.

Het project Zuidtangent is afgelopen zomer nogmaals ingediend. De regionale projecten van vorig jaar zijn ondertussen in voorbereiding en daar heeft de Zuidtangent geen concurrentie meer van. De subsidiepercentages zijn: 50% van de subsidiabele kosten voor de aanleg, van fiets- en weginfrastructuur en 100% van de subsidiabele kosten voor de aanleg van businfrastructuur.

#### *Subsidieregeling Quickwins OV-doorstroming*

De provincie heeft ook een nieuwe subsidieregeling in het leven geroepen in het kader van de doorstroming van het openbaar vervoer. In de eerste tranche kunnen we een subsidie indienen voor het kruispunt Zuidtangent-Westtangent. Er is een bedrag van maximaal € 400.000,= beschikbaar voor Heerhugowaard. Tot 1 november 2012 kan dit project worden ingediend.

Met de provincie is ook gesproken over een tweede tranche van de subsidieregeling. Waarvoor de reconstructie van de kruising Zuidtangent-Middenweg mogelijk in aanmerking komt omdat op jaarbasis het openbaar vervoer hier veel tijd verliest. Er rijden in beide richtingen vier bussen per uur. De twee tranche wordt waarschijnlijk in het voorjaar van 2013 bekend gemaakt. Vanaf dat moment kunnen projecten worden ingediend. In beide tranches bedraagt de subsidie maximaal 100% van de noodzakelijke uitvoeringskosten en 16% VTA.

Om gebruik te kunnen maken van de eerste tranche van deze subsidieregeling moet voor 1 augustus 2013 de aanbesteding plaatsvinden.

Eventueel toe te kennen subsidies zullen worden toegevoegd aan de bestemmingsreserve NBK 1.

### **Toename beheerslasten**

De komst van verkeerslichten en de toename van het verhardingsoppervlakte van de Zuidtangent zal betekenen dat de beheerslasten toenemen. De gemiddelde jaarlijkse exploitatiekosten van een verkeersregelinstallatie zijn € 11.900,= per jaar, er komen twee verkeerslichten bij. De totale jaarlijkse kapitaalslasten zijn € 19.670,= per jaar. Voor de toename van verharding staat een stijging van de jaarlijkse lasten van € 15.400,=, terwijl door de afname van groen de beheerslasten afnemen met € 9.000,=.

Totaal zullen de jaarlijkse exploitatielasten vanaf 2015 toenemen met € 50.000,=. Bij de voorjaarsnota 2013 zullen de meerkosten in het kader van de aanpassing van de reserve beheer- en sociale structuur worden verwerkt.

### **Uitvoering deel Stadshart**

Uw college heeft in diverse bijeenkomsten laten weten het streven te hebben om de uitvoering zo spoedig mogelijk te laten starten. Met het oog op de tijd die na een raadsbesluit op 27 november nodig is voor het afstemmen van dit complexe werk (veel externe partijen, kabels en leidingen), het opstellen van een bestek en het doorlopen van een aanbestedingsprocedure is de inschatting dat uitvoering van de werkzaamheden kan plaatsvinden in 2014.

De planning van de uitvoering van het project hebben we echter niet helemaal in eigen hand. Naast de provinciale wegen is de Zuidtangent een van de onderliggende wegen die belangrijk is in het kader van de regionale bereikbaarheid. Grootschalige werkzaamheden aan de Zuidtangent moeten gemeld en afgestemd worden in het kader van Regioregie. Hierop is de provincie erg strikt, zeker nadat vorig jaar bij een korte afsluiting van de N242 veel opstoppingen zijn ontstaan op de Zuidtangent en Oosttangent.

De komende jaren hebben we in de regio te maken met de reconstructie van de kruising N242-Westtangent, de kruising N242-Zuidtangent en het wegvak daar tussen. Deze werken hebben prioriteit.

Dit wil niet bij voorbaat zeggen dat er geen werkzaamheden aan de Zuidtangent kunnen worden uitgevoerd als de provincie bezig is met de N242. Het zijn voornamelijk de algehele afsluitingen die op elkaar afgestemd moeten worden. Zo zal de kruising N242-Zuidtangent een aantal weken afgesloten zijn en er zijn nog meer week-, weekend- of nachtafsluitingen. Soms kunnen dit soort afsluitingen niet tegelijk plaats vinden en soms is het juist heel praktisch om werkzaamheden gelijktijdig uit te voeren. De afstemming van de werkzaamheden is een puzzel die samen met RegioRegie en met behulp van BLVC-overleggen gelegd zal moeten worden. De provincie is op de hoogte gesteld van de wens van de gemeente Heerhugowaard om zo spoedig mogelijk te starten met de werkzaamheden aan de Zuidtangent.

Winkeliers van Middenwaard hebben via de winkeliersvereniging gevraagd om zo min mogelijk verkeersoverlast te hebben tijdens, vooral niet rond de drukke periode van november tot na de jaarwisseling.

### **Bestemmingsplan**

Het voorgestelde ontwerp voor de Zuidtangent en de aanpassingen aan de Westtangent passen binnen de huidige bestemmingsplannen. Het voorgestelde ontwerp wijkt af van het bij het bestemmingsplan behorende dwarsprofiel. De gehele strook is echter wel bestemd voor 'verkeersdoeleinden'. Daarom kan bij de aan te vragen omgevingsvergunning met een binnenplanse afwijking medewerking worden verleend. Hiertoe zal het ontwerp twee weken ter inzage worden gelegd voor het indienen van zienswijzen. Voor de totale procedure moet rekening worden gehouden met 14 weken doorlooptijd.

### **Stedenbouwkundige beeld/inpassing**

De nu voorgelegde visie en het bijbehorende ontwerp voor de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart zijn verkeerskundig ingestoken. Met het voorgestelde ontwerp zal de Zuidtangent een meer stedelijke uitstraling krijgen en een groot deel afsnoepen van de grasstrook ten noorden van de Zuidtangent. De stedenbouwkundig supervisor heeft in een eerder stadium aangegeven te hopen dat

bij de aanpassing van de Zuidtangent het mogelijk is om een kruispunttype te laten repeteren. Bijvoorbeeld meerdere rotondes achter elkaar, of meerdere kruispunten met verkeerslichten. Zonder dat als randvoorwaarde mee te nemen is dit wel in het ontwerp ontstaan. Enige uitzondering is de kruising Zuidtangent-Parelhof, waar het niet nodig is om de huidige rotonde te vervangen.

### **Geluid en luchtkwaliteit**

Er is een toets gedaan om te zien of het voorgestelde ontwerp effect heeft op de geluidssituatie en de luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat het effect zeer beperkt is.

Gelet op de Wet Geluidhinder zal voor een beperkt aantal woningen/wooneenheden een hogere waarde moeten worden verleend. Er hoeven geen geluidsschermen, -wallen of gevelmaatregelen getroffen te worden. Er zijn daardoor geen kosten aan verbonden.

Gelet op het gemeentelijke Luchtkwaliteitsrapport is en de actuele verkeersprognoses is een knelpunt met betrekking tot luchtkwaliteit zeer waarschijnlijk niet aan de orde. Dit zal voor dit project uiteraard worden getoetst wanneer de raad kan instemmen met het ontwerp.

### **Communicatie**

Wanneer de gemeenteraad instemt met het voorgesteld ontwerp zal een communicatieplan opgesteld moeten worden. Naast de partijen die zijn betrokken in de klankbordgroep (belangenorganisaties) is de rol van de direct omwonenden erg belangrijk. Voor de bewoners die direct langs de Zuidtangent wonen is de aanpassing ingrijpend. In het ontwerp zijn weinig aanpassing mogelijk. Wel is het mogelijk om fietsers en voetgangers buiten de spits sneller af te wikkelen. Dit zal in de uitvoeringsfase moeten worden uitgewerkt.

### **Bijlagen**

- Rapportage 'Verkeerskundige visie Zuidtangent'
- Rapportage 'Ontwerp en toets Zuidtangent, gedeelte Stadshart'
- Tekening ontwerp deel Stadshart

Advies commissie Stadsontwikkeling d.d. 6 november 2012

RB2012120 Visie en ontwerp Zuidtangent Stadshart :

Bespreekstuk



Nr.: RB2012120

de Raad van de gemeente Heerhugowaard;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 9 oktober 2012

motivering

gezien de verkeerskundige visie voor de gehele Zuidtangent;

gezien het verkeerskundig ontwerp voor de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart;

gezien de kostenraming en de dekkingsmogelijkheden voor de herinrichting van de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart.

b e s l u i t

- het verkeerskundig ontwerp (Corsanr. Bij1201644) voor de Zuidtangent ter hoogte van het Stadshart vast te stellen;
- ter voorbereiding en uitvoering een krediet van € 2.807.000,= beschikbaar te stellen met als dekking:

o NBK 1	€	2.487.000,=
o Voorziening groot onderhoud	€	230.000,=
o <u>Exploitatie Stadshart</u>	€	<u>90.000,=</u>
o Totaal	€	2.807.000,=

Heerhugowaard, 27 november 2012

De Raad voornoemd,

de griffier,

de voorzitter,