

Algemene aspecten:

Aanvragen indienen: eind 2015.
Voorlopige gunning voor 1 november 2016.
Uitvoering 2016/2017

Aanvragen in 2015

De Draai - Van Veenweg

- Voetpad naast Van Veenweg
- Knip Van Veenweg (afhankelijk van draagvlak om deze op korte termijn aan te leggen)

Doorgaande fietsverbinding Middenweg verbeteren:

- Fietspad langs Middenweg 27, tussen Geul-Diamand en Amstel-Smaragd
- Fietspad langs de Middenweg in de slinger Smaragd-Middenweg-Amstel

Bushaltes nieuwe route lijn 160

- Halte De Draai
- Halte De Draai noord

Stationsgebied

- Fietsenstallingen Stationsplein Heerhugowaard

AANVRAGEN 2015**Project 1: Aanpassingen Van Veenweg in De Draai***Tussen Oosttangent en Oostdijk*

De Van Veenweg is een van de oudere wegen in Heerhugowaard. Op het deel binnen de bebouwde kom is deze weg ingericht als 50 km/uur weg met een beperkt aantal erfaansluitingen. Buiten de bebouwde kom (ten oosten van de Oosttangent) heeft de Van Veenweg z'n oude historische profiel, met nu nog een maximumsnelheid van 60 km/uur. Het is een smalle weg van 4,50 meter breed die niet geschikt is voor de toename van verkeer die is te verwachten door de ontwikkeling van De Draai. De weg heeft veel erfaansluitingen en het aantal zal toenemen.

De Van Veenweg ligt tegenwoordig midden in de nieuwe wijk De Draai, een wijk die in ontwikkeling is en waar totaal 2.700 woningen worden gebouwd. Wanneer de gemeente op de Van Veenweg geen verkeersmaatregelen neemt zal de verkeersintensiteit flink toenemen. Dat is niet de bedoeling, want dat zal zorgen voor onveilige situaties. Het plan is daarom om de Van Veenweg voor doorgaand verkeer af te sluiten. Op 1 juli jl. bleek op een inloopavond dat hiervoor voldoende draagvlak is.

Waar zeker draagvlak voor is, is de aanleg van een voetpad langs de Van Veenweg, van de Oosttangent tot de Oostdijk. Daarvoor kan zeker een subsidieaanvraag worden gedaan.

Kosten en dekking

Vanuit het plan De Draai is er een voornemen om op termijn een voetpad aan te leggen langs de Van Veenweg. Onder de bewoners van deze nieuwe wijk neemt de vraag naar de aanleg van een voetpad toe. Dat is de aanleiding om nu een subsidieaanvraag te doen. Wanneer er geen subsidie wordt toegekend dan zal het voetpad volledig bekostigd moeten worden vanuit de grondexploitatie De Draai. Een subsidie zou een meevaller zijn. Het niet krijgen van een subsidie zou aanleiding kunnen zijn om nog even te wachten met de aanleg van het voetpad.

AANVRAGEN 2015**Project 2: Fietsverbinding Middenweg, tussen Amstel en Geul/Diamant.**

Dit project bestaat uit twee onderdelen. Het fietspad tussen de Smaragd en de Geul/Diamant is een stuk fietspad wat op dit moment niet voldoet aan de grote fietsstromen die hierover heen gaan. Bovendien is deze route als de Middenweg moeilijk herkenbaar. Het aansluitende wegdeel Amstel-Smaragd staat op de lijst om in 2016 groot onderhoud uit te voeren aan de asfaltverhardingen. Het groot onderhoud biedt de kans beide projecten te combineren.

Gedeelte Amstel-Smaragd

Op dit gedeelte weg moet in 2016 groot onderhoud gedaan worden aan het asfalt. In voorbereiding hierop zijn enkele varianten voor dit weggedeelte onderzocht. Aan alle onderzochte varianten zit echter te stevig prijskaartje. De meerkosten ten opzichte van alleen groot onderhoud variëren van € 150.000 tot € 500.000. In de huidige tijd lijkt dat onhaalbaar. Voorstel is dan ook de huidige situatie te handhaven en alleen onderhoud te doen aan de asfaltverhardingen.

Het fietspad tussen Smaragd en Diamant.

Dit betreft het voor autoverkeer afgesloten gedeelte van de Middenweg tussen de Smaragd en de Diamant/Geul. Door hier op drie punten de oude Middenweg weer aan elkaar te 'knopen' ontstaat er over een lengte van 320 meter een logische brede fietsstructuur. Fietsers worden naar het 'oude' asfalt van de Middenweg gebracht en op de plaats waar de afgelopen jaren een tegelfietspad lag wordt nu een voetpad aangelegd. De bochten die nu zorgen voor fietsongevallen worden hiermee verwijderd en er zullen geen voetgangers meer op het fietspad lopen. In de nieuwe situatie is tevens sprake van minder verhardingsoppervlakte, waarmee in de toekomst beheerlasten worden bespaard. In het project wordt tevens het aanleggen van drainage en hemelwaterafvoer van project Zonnestein meegenomen, deze kosten worden ten laste gebracht van dat project.

Unieke kans

De combinatie van voorgenomen plannen voor groot onderhoud en de ontwikkeling van het project Zonnestein aangevuld met een behoorlijk bedrag aan subsidie biedt een uitgelezen kans om een kwaliteitsimpuls te geven aan de Middenweg, zowel voor de fietsstructuur en -veiligheid, leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

Kosten en dekking

Voor de subsidieaanvraag is het verstandig dat we ons focussen op de verbinding Smaragd-Diamant, aangezien alleen groot onderhoud uitvoeren aan het deel Amstel-Smaragd niet in aanmerking komt voor subsidie.

De kosten voor vallen uiteen in twee projectonderdelen. Het deel Amstel-Smaragd is geraamd op € 58.000 en wordt volledig gedekt uit Groot onderhoud Asfalt.

De kosten voor het deel Smaragd-Diamant bedragen totaal € 167.000 inclusief 15% VTA., waarvan € 43.000 subsidie.

De dekking bestaat uit een deel Groot onderhoud Asfalt (€ 30.000), afdracht aan NBK van project Zonnestein (Middenweg 27, € 20.000), kosten ten laste van project Zonnestein (hemelwaterafvoer, € 18.000) en een bijdrage vanuit product Duurzaam Veilig à € 30.000.

Aanvullende dekking kan worden gevonden vanuit de voorziening Groot Onderhoud Asfalt en Elementenverhardingen € 26.000.

Als de subsidie niet wordt toegekend stellen wij voor het project wel uit te voeren. In dat geval wordt aanvullende dekking voorgesteld vanuit de voorziening Groot Onderhoud Asfalt en Elementenverhardingen € 69.000.

AANVRAGEN 2015**Project 3: Bushaltes lijn 160***Aanleiding*

Nieuwbouwwijk De Draai groeit snel. Er staan inmiddels zoveel woningen dat Connexxion met ingang van medio december 2015 (de dienstregeling 2016) lijn 160 langs De Draai zal laten rijden. Dat betekent dat inwoners van De Draai en de Schilderswijk gebruik kunnen maken van 4 ritten per uur in de richting naar Alkmaar.

Maatregelen

Om dat mogelijk te maken zullen de bushaltes gereed moeten worden gemaakt. De bushaltes De Draai en Oosterparkweg Noord zijn al voorbereid bij de aanleg van de Oosttangent. De haltehavens zijn aanwezig, maar overige voorzieningen nog niet. Het gaat om:

- de aanleg van twee perrons. De bus rijdt in één richting (noordelijk), daarom zijn er alleen perrons nodig bij de oostelijke haltes. Perronbanden liggen er al.
- de aanleg van een voetpad van de Van Veenweg naar de bushalte De Draai.
- de aanleg van een voetpad van de Oosterparkweg Noord naar de bushalte De Draai noord.
- de aanleg van een voetpad van Reigersdaal naar de bushalte De Draai noord.
- het plaatsen van fietsenrekken bij de haltes De Draai en De Draai noord. Zes fietsparkeerplaatsen per halte.
- het plaatsen vanabri's bij de haltes De Draai en De Draai noord.

En een kleine aanpassing van twee bestaande haltes:

- een uitbreiding van het aantal fietsenrekken bij de halte Krusemanlaan (gelet op de frequentieverhoging van 2 naar 6 bussen per uur) met 6 plaatsen. Het totaal komt op 12 fietsparkeerplaatsen.
- het (ver)plaatsen van drie fietsenrekken (6 fietsparkeerplaatsen) bij de halte Waardergolf.

Kosten en dekking

De gemeente zal in eerste instantie de kosten voor eigen rekening moeten nemen omdat een eventuele subsidie pas in het voorjaar van 2016 zal worden toegekend en de haltes eind 2015 al gereed moeten zijn.

De kosten voor bovengenoemde werkzaamheden moeten gedekt worden vanuit de grondexploitatie De Draai of vanuit het NBK-project Oosttangent. Een subsidie zal een meevaller zijn.

AANVRAGEN 2015**Project 4: Fietsenstallingen Stationsplein Heerhugowaard***Aanleiding*

ProRail heeft via het Actieplan Fietsparkeren van het ministerie de ambitie om bij station Heerhugowaard op korte termijn het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden met 270 plaatsen. De gemeente heeft de ambitie om het stationsgebied aan te pakken en deze entree van de stad netter te maken. Het plan van ProRail komt dan ook op een uitstekend moment.

Maatregelen

Uitbreiden en herschikken van fietsenrekken.

Kosten en dekking

Een eerste uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen met 144 plaatsen vindt plaats op maaiveld. Daarnaast bestaat de wens om de fietsenrekken te herschikken, zodat de entree van het station / de stad op korte termijn ruimer wordt. Hiervoor is geen bijdrage vanuit het Actieplan Fietsparkeren; dat plan is uitsluitend gericht op een toename van fietsparkeerplaatsen.

Totale kosten van de plannen zijn 130.000 euro.

Vanuit Actieplan Fietsparkeren van ProRail is voor de eerste uitbreiding € 44.000 beschikbaar.

Daarnaast kan voor aanvullende dekking een (klein) deel worden ingezet vanuit de Bestemmingsreserve 'Ontwikkeling Stationsgebied'. Deze besteding past ook binnen de Structuurvisie Stationspark Heerhugowaard.

De herschikking van het fietsparkeren loopt vooruit op een mogelijke ontwikkeling van dit deel van het Stationsgebied. Door nu het fietsparkeren beter te regelen, zal dat op korte termijn al een positief effect op het functioneren van het Stationsgebied hebben. Het is één van de belangrijkste maatregelen die ook beschreven wordt in het in ontwikkeling zijnde onderzoek 'Groei op het Spoor'. De uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen is onder andere door andersoortige fietsparkeerklemmen. Deze kunnen in de toekomst onderdeel van een gebouwde fietsparkeervoorziening zijn, wanneer het gebied definitief in ontwikkeling komt.

Naast subsidie is voor dit wegvak geen budget voor groot onderhoud beschikbaar.