Voorstel raad

Nummer
C.9
Portefeuillehouder
M. Versteeg

Contact en vragen via
Technischevragen@hollandskroon.nl

Datum raadsvergadering	Datum B&W-besluit
27 maart 2025	11 februari 2025

Onderwerp
Voorbereidingskrediet reconstructie Nieuwesluizerweg.

Kern van het voorstel
De Nieuwesluizerweg is toe aan grootschalige vervanging en herinrichting. Daarnaast moet de weg verkeersveiliger worden ingericht. Met dit voorstel geven wij u inzicht in de financiële raming en vragen wij u op basis daarvan een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor de verdere voorbereiding ten behoeve van een duurzame en veilige herinrichting.

Voorgesteld besluit
Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor: een voorbereidingskrediet van € 1.500.000,- beschikbaar te stellen voor het uitwerken van een ontwerp gebaseerd op het basis profiel.

Wettelijke grondslag
Gemeentewet

De gemeenteraad besluit:
Vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 27 maart 2025. Griffier Burgemeester

Aanleiding
Technisch gezien is de Nieuwesluizerweg aan het einde van de levensduur. Met het uitvoeren van een herinrichting wordt de weg verkeersveiliger ingericht. Het voorstel voor de herinrichting is gebaseerd op de volgende uitgangspunten: • de Nieuwesluizerweg tussen de zijweg Nieuwesluis en Slootdorp staat in de 'objectieve top 10' in de BLIQ-rapportage en is een locatie die op basis van het Verkeersveiligheidsplan Hollands Kroon moet worden aangepakt; • in het coalitieakkoord is benoemd dat we kijken waar we inrichtingsprincipes beter kunnen toepassen bij de aanpak van verkeerskundige knelpunten, grootschalig, als we toe zijn aan de herinrichting; • in het coalitieakkoord is benoemd dat alle verkeersdeelnemers moeten kunnen rekenen op goede verkeersveiligheid, waarbij de veiligheid van de kwetsbaarste verkeersdeelnemers het vertrekpunt is. Bij de onveiligheid spelen met name de snelheden en de relatief smalle wegbreedte een rol. Daarnaast is aandacht voor verkeersonveilige situaties (voor fietsers) ter hoogte van de brug over het Waardkanaal en de naastgelegen kruising met de Waardweg, ende kruispunten ter hoogte van de Ulkeweg en Molenweg. Verder zijn de bermen van de Nieuwesluizerweg op veel plaatsen kapotgereden, daar moet een verbreding van de weg een oplossing voor bieden.

Beoogd bestuurlijk/maatschappelijk doel/effect
Het beschermen van (kwetsbare) verkeersdeelnemers en een veilige, schone en goede leefomgeving.

Motivering per voorgesteld besluit
Inrichting volgens een basisprofiel In opdracht van Hollands Kroon is door een bureau een verkeerskundig advies in de vorm van een notitie opgesteld om de weg verkeersveiliger in te richten. In deze notitie worden twee mogelijkheden genoemd: 1. inrichting volgens het basis profiel. (omschreven als minimaal profiel); 2. inrichting volgens ideaal profiel met uitgebreide bermen. (omschreven als ideaal profiel). We stellen u voor een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen voor de uitwerking van het basisprofiel. Hierbij ontstaat een duurzaam veilige inrichting die voldoet aan de richtlijnen van de CROW, DV3 (Duurzaam Veilig) en de daarbij behorende verhardingsbreedte. Binnen dit basisprofiel worden de volgende aanpassingen gerealiseerd: 1. Verbreding van de verhardingsbreedte naar 7,00 meter met 30 cm onderlinge afstand tussen de 2 rijstroken; 2. Aanpassingen van de kruisingen met: a. Een middendruppel op het kruisingsvlakken van de Nieuwesluizerweg; b. Verhoogd plateau (drempel) op het kruisingsvlakken van de Nieuwesluizerweg; c. Snelheid reducering naar 50 km/h op het kruisingsvlakken; 3. Een (houten) geleiderail in de berm tussen de rijbaan en het fietspad over het gehele tracé; 4. Een fietsbrug over het Waardkanaal; 5. Een veilige voorziening ter plaatse van de woonboten die aan het fietspad zijn gelegen. Met de inrichting volgens het basisprofiel wordt gekozen voor een ontwerp waarbij de weg zoveel mogelijk binnen het huidige beschikbare tracé verkeersveiliger wordt ingericht waardoor er beperkt aankoop van grond benodigd is en minder juridische risico's optreden. Ook kan het proces tot uitvoering van dit tracé sneller doorlopen worden. In het onderstaande lichten we punt 4 en 5 nog nader toe. **Fietsbrug** Vanaf Kreileroord tot Wieringerwaard is een vrij liggend fietspad aanwezig. Na de bebouwde kom van Wieringerwaard loopt de route zelfs door tot in Anna Paulowna. Het fietspad is onderdeel van de school-route. Bij het Waardkanaal ontbreekt er echter een belangrijk deel in het fietspad, er is geen fietsbrug. De fietsers worden bij de brug gedwongen om zich tussen het gemotoriseerde verkeer te mengen, op een plaats waar de weg onoverzichtelijk is en het gemotoriseerde verkeer geen fietsers verwacht omdat zowel voor als

na de brug een vrij liggend fietspad aanwezig is. Fietsers komend vanuit Wieringerwaard moeten in de richting van Slootdorp zelfs 2 x de rijbaan oversteken omdat zij anders tegen het verkeer in fietsen.
In het verkeerskundig advies wordt daarom geadviseerd om een fietsbrug aan te leggen naast de bestaande brug.

Ter plaatse van de woonboten

De bewoners van de woonboten aan de Nieuwesluizervaart hebben gevraagd om een oplossing voor de gevaarlijke situatie ter plaatse van de woonboten bij Slootdorp. Er is onvoldoende parkeerruimte, auto's worden vaak half op het fietspad geparkeerd. Daarnaast is het vaak niet mogelijk om veilig weg te rijden of thuis te komen. Met het toenemen van het verkeer en snelle fietsen wordt dit steeds gevaarlijker. Daarom wordt er voorzien in een veiligere situatie door het verkeer te scheiden.

Behouden en uitbreiding groenstructuur, koppelkansen voor landschap en ecologie

De voorkeur vanuit duurzaamheid en groenbeheer gaat uit om de benodigde ruimte zoveel mogelijk aan de zuidzijde van het bestaande tracé te zoeken. Hier staan essen van een matige kwaliteit. Als er bomen gekapt moeten worden is dit een betere optie dan het deels kappen van de robuuste structuur aan de noordzijde van de weg.
In de bestaande situatie is de groenstructuur niet verbonden met die van de Waardweg/Groetweg, door een onderbreking tussen Nieuwesluizerweg nummer 34 en de inrit van nummer 24. Het advies is om deze onderbreking op te heffen door de groenstructuur aan de noordzijde van de weg door te zetten tot nummer 34 om te kunnen voldoen aan de herplantingsplicht. Hiervoor zal op deze locatie een strook extra grond moeten worden verworven. Ook levert dit een aanzienlijke verbetering voor de biodiversiteit op.

Aankoop grond

Ook voor de realisatie van het basisprofiel moet een strook vrij liggende agrarische grond (eigendom Rijk) worden aangekocht aan de noordzijde van de weg tussen huisnr. 24 en 34. En een strook vrij liggende agrarische grond (eigendom Rijk) aan de zuidzijde van de weg tussen brug Slootdorp en huisnr. 3.

Voorbereidingskrediet

Er is een 1e schetsontwerp en een kostenraming opgesteld, peildatum Q4-2023. Deze kostenraming betreft het totale project (het op te stellen ontwerp en de duurzaam veilige herinrichting) en sluit op € 14.584.013,-.
In deze kostenraming is € 1.303.289,- aan engineringkosten opgenomen voor het op te stellen ontwerp.
Rekening houdend met indexatie is het voorstel een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van €

1.500.000,- en in een latere fase het uitvoeringskrediet. Een marktconform voorbereidingskrediet bedraagt altijd ongeveer 15% van de ramingssom. Met dit voorbereidingskrediet wordt een ingenieursbureau ingehuurd (via een aanbesteding). Zij krijgen de opdracht om de nodige onderzoeken te verrichten, ontwerpen voor de werkzaamheden op te stellen en samen met de bewoners en de gemeente een uitvoeringsgereed plan op te stellen. Dit plan geeft ook inzicht in de uiteindelijke investering die met de werkzaamheden is gemoeid.

Voorgesteld wordt om nu met de voorbereidingen op basis van dit voorstel te starten. Parallel daaraan wordt bij de kadernota en later in de begroting 2026 de structurele last van dit project opgenomen. Hierdoor kan het voorstel integraal worden afgewogen met andere voorstellen. Als daar binnen het voorstel van de kadernota positief wordt besloten volgt een voorstel voor het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet.

Doorlooptijd

Een indicatie van de doorlooptijd van dit project is als volgt:

- 2025 Beschikbaar stellen voorbereidingskrediet
- 2025 Integrale afweging Kadernota 2026
- 2025 Tender uitvraag ontwerpende partij
- 2025-2026 opstellen ontwerp
- 2026 aanvragen uitvoeringskrediet
- 2026 werkzaamheden nutspartijen
- 2026 uitvraag realiserende partij
- 2027 start realisatie
- 2028 verwachtte oplevering

Tijdelijke maatregelen

Naast het opstellen van het ontwerp gaan we na of er op korte termijn al eenvoudige maatregelen kunnen worden genomen om de veiligheid te verhogen. Daarbij kan worden gedacht aan:

- waarschuwingsborden voor een gevaarlijk kruispunt;
- zigzag (bliksem) markeringen op het wegdek ter attentie van het kruispunt;
- bij de brug over het Waardkanaal: Een waarschuwingsbord met “Let op, fietsers en voetgangers op de rijbaan! “.

Kanttekeningen en risico's (incl. argumenten)
Kosten voorbereidingskrediet bij niet doorgaan van het project Als, op basis van de integrale afweging, het uitvoeringskrediet toch niet beschikbaar komt, moet voor de tot dan toe gemaakte kosten onderzocht worden waar deze in de begroting gedekt moet worden. Het maximale effect is € 300.000 per jaar, voor de periode van 5 jaar. **Hoger investeringskrediet** Deze kostenraming is van Q4 2023 en betreft een raming. In 2026 volgt het uitvoeringsgereed plan en de aanvraag voor het uitvoeringskrediet. In de raming die nu voor ligt is geen rekening gehouden met mogelijke prijsontwikkelingen die in de komende twee jaar nog kunnen ontstaan.

Alternatieven (incl. argumenten)
Bestaande situatie handhaven • **Huidige wegdek vervangen en bermverharding toepassen.** De huidige rijbaanbreedte (het asfalt) is te smal voor het huidige verkeersaanbod. Bij het vervangen van de huidige asfaltverharding zonder aanpassing van de wegbreedte blijft de gevaarlijke verkeerssituatie bestaan. Als vrachtverkeer of agrarisch verkeer elkaar passeert is er te weinig ruimte op de rijbaan. Hierdoor belanden deze voertuigen regelmatig in de berm om te voorkomen dat ze met elkaar in contact komen. Verbreden van de rijbaanbreedte met grasbetontegels mag niet als constructieve verbreding van de rijbaan gezien worden maar puur als mogelijkheid om uit te wijken en terug te corrigeren naar de rijbaan. Grasbetontegels dienen als bescherming van de berm en zijn geen onderdeel van de rijbaan. **Ideaal profiel met uitgebreide bermen** Het ideaal profiel voorziet in brede bermen met een aanzienlijke obstakelvrije ruimte en een brede vrije tussenruimte tussen de rijbaan en het fietspad. En voorbeeld hiervan is de Westerterpweg tussen Slootdorp en Wieringerwerf. Binnen het huidige beschikbare tracé is dit profiel niet haalbaar. Verbreding van het weglichaam is alleen mogelijk door aankoop van een extra strook grond aan de zuidzijde langs het gehele tracé, bestaande uit zowel agrarische grond, aanliggende erven van agrariërs en tuinen van particuliere bewoners. Ten opzichte van het basis profiel is er extra budget benodigd voor de aankoop van de gronden, het vergraven van de sloten en wellicht juridische kosten.

Daarnaast is het maar de vraag of alle benodigde gronden kunnen worden verworven, doordat de rijbaan in dit alternatief enigszins verschuift in de richting van de woningen en bedrijven. Ook is er een reële kans op vertraging en kosten als gevolg van eventueel benodigde onteigeningsprocedures. Vanwege deze argumenten is er vooralsnog een 1e schetsontwerp en bijbehorende kostenraming opgesteld van het basis profiel en niet van het ideale profiel met uitgebreide bermen. Ook de financiële consequenties van het ideaal profiel met uitgebreide bermen zijn daarom niet onderzocht maar op voorhand is al duidelijk dat dit een aanzienlijk groter budget vraagt. .

Verplaatsing van het fietspad naar de zuidzijde van de rijbaan

Tijdens de informatieavond op 10 mei 2023 is door de gemeente de mogelijkheid benoemd om het fietspad te verplaatsen naar de zuidzijde van de rijbaan, aan de zijde van de woningen en bedrijven.
Vanuit de aanwezigen zijn meerdere onderbouwde argumenten aangegeven waarom het verplaatsen van het fietspad ongeval verhogend werkt en ongewenst is. Verplaatsing van het fietspad zal naar verwachting grote weerstand van de aanwonenden opleveren en zorgen voor een onveiligere situatie voor zowel de fietsers als uitkomend verkeer vanaf de erven en opritten. In het adviesontwerp is daarvan dan ook afgezien.

Woonboten gelegen aan het fietspad (Nieuwesluizervaart 8 tot en met 18)

In het 1e schetsontwerp, uit het verkeerskundige advies, van het basis profiel is het uitgangspunt om de verkeersveiligheid nabij de woonboten te verhogen door het gedeeltelijk verleggen van de huidige weg en het fietspad te transformeren tot een auto-te-gast straat. Nader onderzoek moet nog plaats vinden of dit toepasbaar is. Als alternatief is een separate schets opgesteld met een oplossing die voorziet in het basis profiel met een parallelweg bij de woonboten. Eventuele kosten hiervoor zijn nog niet in de raming meegenomen.

Van der Stelt

Van der Stelt heeft een aanvraag ingediend om de bedrijfsactiviteiten op de Nieuwesluizerweg 24 te mogen uitbreiden. Er loopt momenteel een traject waarbij wordt nagegaan welke aanpassingen aan de inrit nodig zijn en een mogelijke financiële bijdrage in geval van aanpassingen aan de inrit.

Financiële gevolgen	
Wat is de omvang van het investeringskrediet?	€ 1.500.000,- voorbereidingskrediet voor het opstellen/uitwerken van het ontwerp.

Wat is het effect op de begroting?	De rentelasten van het voorbereidingskrediet € 24.000,- per jaar.
Dekking binnen begroting	Programma: Leefbaarheid Cluster: Infrastructuur
Geen dekking binnen begroting	Dekkingsvoorstel: De € 24.000 wordt opgevangen in het bestaande budget.
Fiscale gevolgen	Compensabel

Toelichting:
We stellen u voor om een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen. Dat geeft vanaf 2026 rentelasten voor de begroting van ca € 24.000,-.

Uitvoeringskrediet
U beslist nog niet over het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet. De financiële impact van dit uitvoeringskrediet wordt in onderstaande wel toegelicht. Een totale investeringssom van € 14.600.000,- geeft een structurele last van circa € 725.000,- per jaar in de begroting. We hielden in het meerjarenplan (MJP) rekening met een investering voor de Nieuwesluizerweg. De kapitaallasten daarvoor vallen vrij. Per saldo resteert dan nog een bedrag van € 585.000,- waarvoor dekking gevonden moet worden in de begroting. De geplande oplevering van de reconstructie is 2028. Dat betekent dat de kapitaallasten vanaf 2029 in de begroting landen.

Echter leek het ons goed om u in dit stadium wel al te informeren over de, niet eenvoudige, afwegingen die nog gemaakt moeten worden om deze investering mogelijk te maken.
U kunt daarbij denken aan:

- (gedeeltelijke) dekking uit onze reserves. Het effect circa € 300.000,-. Hiervoor is € 7.500.000,- nodig uit de algemene reserve;
- verhogen van afschrijvingstermijnen. Het effect van circa € 160.000,-. Bijkomend effect is wel dat een langere afschrijvingstermijn kan leiden tot hogere incidentele onderhoudskosten waarin moet worden voorzien;
- verhogen van onze inkomsten;

Verder gaat het uitvoeringskrediet hoogstwaarschijnlijk effect hebben op het weerstandvermogen (door daling van het eigen vermogen). De solvabiliteit verslechtert, omdat het investeringsbedrag geleend moet worden en eventueel de reserves worden aangesproken. Dit betekent meer vreemd vermogen bij een

gelijkblijvend of dalend eigen vermogen. Effect daarvan is dat dekkingsmogelijkheden uit de algemene reserve voor begrotingstekorten (in het algemeen) afnemen.

We hebben nog geen beeld van een goede balans in bovenstaande maatregelen en dus ook de effecten daarvan op de begroting. Omdat er sprake is van een groot effect op het meerjarenperspectief, wegen we bij de Kadernota 2026 het financiële effect al mee en kunt u voorstellen verwachten. U kunt dan op een integrale manier afwegen of, en zo ja hoe, het uitvoeringskrediet ook in de meerjarenbegroting verwerkt wordt.

Subsidie
Wanneer het ontwerp wordt opgestart onderzoeken we parallel of het mogelijk is aanspraak te maken op subsidie. Dit zou dan een gunstige bijdrage hebben op de structurele last van het project.

Communicatie

Communicatie met de bewoners
De gemeente heeft ingezet op een goede betrokkenheid van de aanwonenden. Op 10 mei 2023 is er een 1e bewonersavond georganiseerd en is een informatieve presentatie gehouden waarbij er ruimschoots gelegenheid is geweest tot het stellen van vragen en open gesprekken. Reguliere vragen van individuele bewoners zijn steeds opgepakt en beantwoord. Op 5 september 2024 zijn alle omwonenden met een brief geïnformeerd over de huidige stand van zaken.

Binnenkort gaan wij de aan- en omwonenden per brief uitnodigen voor een bijeenkomst over de huidige stand van zaken. Andere belanghebbenden en geïnteresseerden brengen wij hierover via een nieuwsbericht op de hoogte. Tijdens deze bijeenkomst gaan wij de aanwezigen informeren over het advies dat gegeven is. Na een korte introductie, gaan wij hierover in gesprek met de aanwezigen. Ideeën en opmerkingen die voortkomen uit deze gesprekken nemen wij mee in het vervolg.

Op denkmee.hollandskroon.nl staat de laatste stand van zaken, waaronder het 1e schetsontwerp uit het verkeerskundig advies. Na uw besluit informeren wij de betrokken bewoners via een brief, met daarin een overzicht van de te verwachten acties en de verwachte doorlooptijd. Deze informatie delen wij ook via ons participatieplatform denkmee.hollandskroon.nl. Zodra een ingenieursbureau is gecontracteerd om het ontwerp op te stellen, trekken wij samen op om de participatie verder vorm te geven.

Bijlagen

1. Schetsontwerp nieuwe tracé Nieuwesluizerweg (2 delen)
2. Verkeersadvies Nieuwesluizerweg
3. Verslag bewonersbijeenkomst Nieuwesluizerweg
4. Bewonersbrief Nieuwesluizerweg sept 2024

Bijlagen-vertrouwelijk
5. Raming Nieuwesluizerweg