

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering	: maandag 8 oktober 2018 (bekrachtiging geheimhouding en inhoudelijke bespreking en besluitvorming)
Voorstelnummer	:
Datum raadsvoorstel	: 31 augustus 2018
Portefeuillehouder(s)	: Wethouder Opdam
Commissie	: Openbare Ruimte
Datum commissie	: 19 september 2018
Soort agendering	: ter advisering
Agendapunt	:
Team	: Beleid en Beheer (CWV)
Opsteller(s)	: P. Broersen
Datum B&W besluit	: dinsdag 11 september 2018
Bijlagen:	: 9

Onderwerp : Verkeersstudie Vennewatersweg

Voorgesteld besluit

1. Met betrekking tot de reconstructie van de Vennewatersweg te kiezen voor de versoberde uitwerking van variant 14, waarin de wegvakken tussen de kruispunten niet worden aangepakt;
2. Een investeringskrediet van € 3.910.000, - (geïndexeerd) beschikbaar te stellen voor de verdere uitwerking in detail, de benodigde procedures en de daadwerkelijke realisatie;
3. Op grond van artikel 25 van de Gemeentewet, in samenhang met een belang, genoemd in artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur, namelijk artikel 10, lid 2b de door het college -op grond van artikel 55, lid 1, Gemeentewet, - op 11-09-2018 opgelegde geheimhouding op de bedragen benoemd in paragraaf 6.2 en 7.1 van bijlage 1, paragraaf 4 van bijlage 2, paragraaf 4 van bijlage 3 en bijlage 4 (geheel) te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering op 8 oktober 2018;
4. Reden voor de geheimhouding is gelegen in artikel 10, lid 2bx lid, van de Wet openbaarheid van bestuur met als juridische grondslag 'economische of financiële belangen van de gemeente', met als motivering dat openbaarheid van het besluit de onderhandelingspositie van de gemeente in het verdere proces (grondverwerving en aanbesteding) verzwakt;
5. De geheimhouding te laten voortduren tot het moment waarop de gemeenteraad de geheimhouding opheft.

Geheimhouding

- ☒ Ja
☐ Nee

RAADSVOORSTEL**1. INLEIDING**

Het doel van de verkeersstudie is om een beeld te schetsen van hoe de Vennewatersweg moet worden ingericht om het verkeer, rekening houdend met alle ontwikkelingen tot 2030, op een veilige manier en met een goede doorstroming af te wikkelen. Wat betreft ontwikkelingen moet met name worden gedacht aan de ontwikkeling van woningbouwlocaties Zandzoom en Zuiderloo, de realisatie van de spoorwegonderdoorgang en de realisatie van de aansluiting A9 Heiloo.

Bij de verkeersstudie is als uitgangspunt genomen, dat een duurzaam en veilig wegontwerp noodzakelijk is om het verkeer nu en in de toekomst goed te kunnen af te wikkelen. Gelet op de sterk toenemende verkeersintensiteiten op de Vennewatersweg volstaat handhaving van de bestaande situatie in dat opzicht niet meer. Om die reden is de huidige situatie niet als variant in de studie opgenomen.

In november 2017 heeft RHDHV de conceptrapportage Verkeersstudie Vennewatersweg opgeleverd met daarin 11 varianten. In het conceptrapport van november 2017 geeft RHDHV de voorkeur aan variant 9, in afstemming met de projectgroep (w.o. de projectleiders Zuiderloo, Zandzoom en de verkeerskundigen). De conceptrapportage is tijdens een raadsinformatieavond over dit onderwerp besproken, dit heeft ertoe geleid dat er op verzoek van raadsleden twee extra varianten (12 en 13) aan de studie zijn toegevoegd. Hierbij werd aangenomen dat met name variant 13 goedkoper zou zijn dan variant 9. Van de fietstunnel in variant 12 werd namelijk verondersteld dat deze een (té) hoge investering met zich mee zou brengen.

De definitieve rapportage beschrijft met 13 verkeerskundige inrichtingsvarianten hoe de Vennewatersweg, na realisatie van de woonwijken Zuiderloo en Zandzoom, de spooronderdoorgang en de aansluiting A9, kan worden ingericht. Tevens is in de rapportage een raming opgenomen van de investeringskosten¹ van varianten 9, 12 en 13. Daaruit bleek inderdaad dat variant 12 een fors hogere investering met zich meebracht dan de overige uitwerkingen, om die reden is deze variant niet verder beschouwd. Echter, ook varianten 9 en 13 brengen hoge investeringskosten met zich mee. Daarom is er medio mei 2018 voor gekozen om nog twee extra varianten uit te werken, daarbij is binnen de gestelde uitgangspunten (veilige verkeersafwikkeling en goede doorstroming) gefocust op kostenreductie. De varianten 14 en 15 zijn het resultaat van deze zoektocht. Hoewel de gehoopte kostenreductie niet of nauwelijks is bewerkstelligd zijn de variant 14 en 15 in aanvullende notities beschouwd en vergeleken met de overige uitgewerkte varianten.

Met voorliggend raadsvoorstel wordt de raad voorgesteld een keuze te maken uit de tot op heden uitgewerkte varianten.

2. KEUZERUIMTE

Dit voorstel heeft betrekking op de accenten “Wonen in een veilig en groen Heiloo” en “Vlot en veilig van A naar B” die zijn benoemd in het coalitieovereenkomst 2018 – 2022.

In het rapport over de verkeersstudie Vennewatersweg geeft RHDHV de voorkeur aan variant 9, dit in afstemming met de projectgroep. Daarnaast zijn enkele aanvullende varianten (12 t/m 15) uitgewerkt, binnen de uitgangspunten veilige verkeersafwikkeling en goede doorstroming heeft de focus daarbij voor een belangrijk deel gelegen op het beperken

¹ Eventuele kosten voor verweving van vastgoed en gronden zijn separaat berekend en meegenomen bij de afweging

van de kosten. Variant 12 leidt met de fietstunnel tot een fors hogere investering en is om die reden niet verder in de beschouwing meegenomen. Uit de overgebleven varianten kan een keuze worden gemaakt. Onderstaand worden de varianten 9, 13, 14 en 15 beschreven, de bijbehorende rapportage over de verkeersstudie, aanvullende notities van de varianten 14 en 15 en de schetsontwerpen zijn als bijlage bij het voorstel toegevoegd.

3. TOELICHTING OP HET ADVIES

Beschrijving varianten

In belangrijke mate zijn de verschillende varianten vergelijkbaar. De varianten verschillen in principe alleen ter hoogte van het kruispunt Vennewatersweg – Hoogeweg en de nieuw te realiseren westelijke ontsluiting van Zuiderloo.

Rotonde Vennewatersweg - Kennemerstraatweg

Ten behoeve van een goede doorstroming moet de huidige rotonde Vennewatersweg – Kennemerstraatweg worden omgevormd tot een partiële ei-rotonde. Om te voorkomen dat fietsers meerdere rijstroken in dezelfde richting in één keer moeten oversteken is de fietsoversteek aan de zuidzijde van de rotonde komen te vervallen. Omdat het fietspad langs de Ypersteinerlaan en Vennewatersweg bieden aan de noordzijde zijn gelegen en de fietsoversteek aan de noordzijde van de rotonde in beide richtingen bereden wordt vormt dit geen grote belemmering voor het fietsverkeer.

Het alternatief is een bypass tussen Kennemerstraatweg (zuid) en de Ypersteinerlaan.

Knelpunt daarbij is het feit dat de by-pass de fietsoversteek kruist die door de vele scholieren wordt gebruikt. Om die reden is gekozen voor de partiële ei-rotonde.

Oostelijke ontsluiting Zandzoom en Zuiderloo

Om de nieuwbouwlocaties Zandzoom en Zuiderloo op een veilige wijze te ontsluiten is gekozen voor een voorrangsp plein. Op deze manier ontstaat voorsorteerruimte voor afslaand verkeer vanaf de Vennewatersweg naar de nieuwbouwlocaties. Doordat de weg uitbuigt wordt het doorgaande verkeer op een natuurlijke wijze afgeremd. Tot slot biedt een dergelijke oplossing fietsers de mogelijkheid om in twee fasen en los van gemotoriseerd verkeer over te steken.

Het verkeer kan op deze locatie ook worden afgewikkeld via een voorrangskruispunt, een voorrangsp plein vormt echter een verkeersveiligere oplossing. De mogelijke kostenreductie van een voorrangskruispunt t.o.v. een voorrangsp plein worden later toegelicht.

Westelijke ontsluiting Zuiderloo en aansluiting Hoogeweg

In variant 9 takt de westelijke aansluiting Zuiderloo af naar de aansluiting van de Hoogeweg, waar de aansluiting met de Vennewatersweg is vormgegeven met een voorrangsp plein. Op deze manier wordt het aantal aansluiting op de Vennewatersweg beperkt wat leidt tot een rustiger wegbeeld op deze gebiedsontsluitingsweg. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is de Hoogeweg ten zuiden van de Vennewatersweg afgebogen richting, op deze manier worden fietsers ‘verleid’ om gebruik te maken van de fietsbrug langs het spoor. Het blijft echter mogelijk om, zij het met een omweg, via het voorrangsp plein de Vennewatersweg gelijkvloers over te steken op deze locatie.

In variant 13 takt zowel de Hoogeweg als de westelijke ontsluiting van Zuiderloo af, middels parallelwegen aan zowel de noord als zuidzijde van de Vennewatersweg, naar de oostelijke ontsluiting van Zandzoom en Zuiderloo (vormgegeven met een voorrangsp plein).

Op deze manier is het fysiek niet meer mogelijk om ter hoogte van de Hoogeweg de Vennewatersweg over te steken. Fietser kunnen de nabijgelegen fietsbrug langs het spoor gebruiken, gemotoriseerd verkeer moet ‘omrijden’ via het voorrangsp plein ter hoogte van de oostelijke ontsluiting van Zandzoom en Zuiderloo.

In variant 14 takt de westelijke ontsluiting van Zuiderloo af naar de Hoogeweg, deze sluit vervolgens alleen aan de noordzijde met een voorrangspuin aan op de Vennewatersweg. Aan de zuidzijde van de Vennewatersweg takt de Hoogeweg af, middels een parallelweg, naar de oostelijke ontsluiting van Zuiderloo en Zandzoom (vormgegeven met een voorrangspuin). Dit betekent dat het in deze variant fysiek niet meer mogelijk is om ter hoogte van de Hoogeweg de Vennewatersweg over te steken. Fietser kunnen de nabijgelegen fietsbrug langs het spoor gebruiken. Alleen het gemotoriseerd verkeer op de Hoogeweg, komende vanuit het zuiden, moet 'omrijden' via het voorrangspuin ter hoogte van de oostelijke ontsluiting van Zandzoom en Zuiderloo.

In variant 15 sluit de westelijke ontsluiting van Zuiderloo met een voorrangspuin aan op de Vennewatersweg. Aan de noordzijde van de Vennewatersweg takt de Hoogeweg af naar de westelijke ontsluiting van Zuiderloo. Aan de zuidzijde van de Vennewatersweg sluit de Hoogeweg met een voorrangspuin aan op de Vennewatersweg.

Ook in deze variant is het daarmee fysiek niet meer mogelijk om ter hoogte van de Hoogeweg de Vennewatersweg over te steken. Fietser kunnen de nabijgelegen fietsbrug langs het spoor gebruiken. Alleen het gemotoriseerd verkeer op de Hoogeweg, komende vanuit het noorden, moet 'omrijden' via het voorrangspuin ter hoogte van de westelijke ontsluiting van Zuiderloo.

Ook voor de voorrangspuinen op deze locaties geldt dat het verkeer kan worden afgewikkeld via een voorrangskruispunt, een voorrangspuin vormt echter een verkeersveiligere oplossing. Daarbij gelden dezelfde voordelen als bij het eerder benoemde voorrangspuin ter hoogte van de oostelijke aansluiting van Zandzoom en Zuiderloo. De mogelijke kostenreductie van een voorrangskruispunt t.o.v. een voorrangspuin worden later toegelicht.

Aansluiting Westerweg

Net als de oostelijke ontsluiting van Zandzoom en Zuiderloo is de aansluiting met de Westerweg ook vormgegeven met een voorrangspuin. Op deze manier ontstaat voorsorteerruimte voor afslaand verkeer vanaf de Vennewatersweg. Doordat de weg uitbuigt wordt het doorgaande verkeer op een natuurlijke wijze afgeremd. Tot slot biedt een dergelijke oplossing fietsers de mogelijkheid om in twee fasen en los van gemotoriseerd verkeer over te steken.

Het verkeer kan op deze locatie ook worden afgewikkeld via een voorrangskruispunt, een voorrangspuin vormt echter een verkeersveiligere oplossing zeker met het oog op de nabijgelegen spoorwagendoorgang.

Aansluiting Lijnbaan

Gelet op de lagere intensiteiten op dit deel van de Vennewatersweg en de Lijnbaan volstaat een voorrangskruispunt op deze locatie.

Vormgeving van aansluitingen met de Vennewatersweg	Variant 9	Variant 13	Variant 14	Variant 15
Kennemerstraatweg	Partiële ei-rotonde	Partiële ei-rotonde	Partiële ei-rotonde	Partiële ei-rotonde
oostelijke ontsluiting Zandzoom/Zuiderloo	Voorrangspuin	Voorrangspuin	Voorrangspuin	Voorrangspuin
westelijke ontsluiting Zuiderloo	Takt af naar Hoogeweg	Takt af naar oostelijke ontsluiting Zandzoom / Zuiderloo	Takt af naar Hoogeweg	Voorrangspuin
Hoogeweg (noordzijde)	Voorrangspuin	takt af naar oostelijke ontsluiting Zandzoom / Zuiderloo	Voorrangspuin	Takt af naar westelijke ontsluiting Zuiderloo

Hoogeweg (zuidzijde)			Takt af naar oostelijke ontsluiting Zandzoom / Zuiderloo	Voorrangsp plein
Westerweg	Voorrangsp plein	Voorrangsp plein	Voorrangsp plein	Voorrangsp plein
Lijnbaan	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt	Voorrangskruispunt

Tabel 1: Schematisch overzicht van de vormgeving van de verschillende kruispunten per variant.

Fietsers

In varianten 9 en 14 is er aan de noordzijde van de Vennewatersweg een oost-west verbinding in de vorm van een vrij liggend fietspad. In de varianten 13 en 15 gaat het vrij liggende fietspad deels over in een parallelweg.

Wegvakken tussen aansluitingen

Ook de wegvakken tussen de verschillende kruisingen zijn in de verschillende varianten aangepakt. De tussenliggende wegvakken zijn voorzien van een rijbaanscheiding in de vorm van een bo gestraat (en dus licht verhoogd) gedeelte van 60 cm. breed. Deze maatregel is opgenomen om de snelheid op de Vennewatersweg te beteugelen.

Ook is uit oogpunt van verkeersveiligheid de berm tussen het fietspad en de Vennewatersweg verbreed naar minimaal 2 meter. In de huidige situatie is deze strook veelal net iets meer dan 1 meter.

Vergelijken varianten

Om een goede afweging te kunnen maken tussen de verschillende uitwerkingen heeft RHDHV in haar rapportages de varianten onderling met elkaar vergeleken op de onderwerpen:

- “stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing”,
- “verkeerskundige aspecten”,
- “ruimtelijke inpassing”.

De verschillende aspecten laten zich nauwelijks uitdrukken in cijfers. De vergelijking op deze vlakken is dan ook veelal gedaan van de hand van plussen en minnen, waarbij de onderbouwing en eventuele nuanceringsen vaak diffuus zijn. Bovendien is geen gewicht gekoppeld aan de verschillende aspecten, mede omdat dit per individu verschilt². Bij de onderling vergelijking moet er daarom voor gewaakt worden om louter te focussen op de plussen en minnen.

Belangrijk om vooraf in ogenschouw te nemen is dat in alle uitwerkingen sprake is van een veilig wegontwerp en dat op basis van doorrekeningen met een verkeersmodel kan worden gesteld dat in alle gevallen sprake is van een goede doorstroming

Stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten

Bij de stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten is gekeken naar het doortrekken van zichtlijnen en assen. De netwerkvarianten waarbij de ontsluitingen van Zandzoom en Zuiderloo op elkaar zijn aangesloten hebben een positieve score. Dus de netwerkvarianten waarbij de meest ontsluitingen van Zandzoom en Zuiderloo niet als viertak-kruispunt maar als drietak-kruispunt kruispunt op de Vennewatersweg zijn vormgegeven, zijn negatief beoordeeld. De Hoogeweg is een belangrijke historische lint en ligt centraal op de noord-zuid lopende strandwal. Het is dus belangrijk dat deze lijn zichtbaar blijft. Alle varianten waarbij de Hoogeweg niet meer doorgetrokken is, zijn negatief beoordeeld

² In de raadsinformatieavond waarin de conceptrapportage van RHDHV is besproken is wel gebleken dat het aspect verkeersveiligheid een veel grotere waarde wordt toegedicht dan de andere aspecten.

Verkeerskundige aspecten

Onder verkeerskundige aspecten is onderscheidt gemaakt naar langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. De verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer gaat in principe achteruit door de verhoogde intensiteiten van gemotoriseerd verkeer op de Vennewatersweg. Door een toename van deze intensiteiten neemt de kans op ongevallen toe. Echter, door een juiste kruispuntvorm te kiezen kan de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer wel zo optimaal mogelijk worden ingericht. Het beperken van conflictpunten heeft bijvoorbeeld een positief effect op de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer.

Voor de verkeersveiligheid van het gemotoriseerd verkeer is met name gekeken naar het aantal kruispunten (hoe minder hoe veiliger) en de onderlinge afstanden tussen kruispunten (hoe groter hoe veiliger).

Tot slot zijn de varianten doorgerekend met het verkeersmodel VMRA (etmaal prognosejaar 2030). In het prognosejaar 2030 zijn alle nieuwe ontwikkelingen, inclusief de realisatie van Zuiderloo en Zandzoom, opgenomen. Ten behoeve van deze studie naar de ontsluiting op de Vennewatersweg zijn alleen netwerkaanpassingen doorgevoerd, waarbij de kruispunten aan het verkeersmodel zijn toegevoegd.

Ruimtelijke inpassing

Bij het aspect ruimtelijke inpassing is met name gekeken naar de effecten voor de nieuwbouwontwikkelingen in Zandzoom en Zuiderloo. Hoe meer beslag moet worden gelegd op gronden waar Zandzoom en Zuiderloo kunnen worden ontwikkeld hoe negatiever de score.

Beoordeling per aspect	Varianten			
	9	13	14	15
Stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing	+	--	--	--
3-tak kruispunten aanwezig		ja	ja	ja
Verschoven kruispunt Hoogeweg aanwezig		ja		
Wordt de dijklint Hoogeweg gevolgd?	ja			
Verkeerskundige aspecten	0	+	+	-
Verkeersveiligheid langzaam verkeer	-	+	+	+
Verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer	+	+	+	-
Aantal kruispunten op Vennewatersweg	5	4	5	6
Minimale kruispuntafstand (in meters)	210	210	210	125
Verkeersafwikkeling en doorstroming	0	0	0	0
Ruimtelijke inpassing	-	--	--	-

Tabel 2: Schematische samenvatting van de vergelijking van de varianten 9, 13, 14 en 15.

In Tabel 2 wordt een samenvatting gegeven van de onderlinge vergelijking van de overgebleven varianten op de aspecten stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing,

verkeerskundige aspecten en ruimtelijke inpassing. Hieruit blijkt dat geen van de varianten duidelijk boven de andere uit te komen. Daar waar variant 9 qua stedenbouwkundige en landschappelijke aspecten iets positiever naar voren komt, scoort deze op verkeerskundige aspecten weer iets het minst positief. Terwijl variant 13 en 14 verkeerskundig als beste scoren, maar op de andere aspecten minder positief.

Kosten

Naast de vergelijking op bovengenoemde aspecten zijn de uitwerkingen ook onderling vergeleken op het gebied van “kosten”, bestaande uit investeringskosten en vastgoed- en grondkosten. Tevens is gekeken naar de mogelijkheden om kosten te besparen door fasering en/of versobering.

Zoals eerder reeds benoemd is variant 12 op basis van de hoge investeringskosten niet verder meegenomen in de beoordeling. Het grote voordeel van variant 12 was dat fietsers conflictvrij de Vennewatersweg konden ‘oversteken’ ter hoogte van de Hoogeweg. In de anderen varianten wordt met aanzienlijk lagere investeringskosten een vergelijkbaar effect gerealiseerd, in de vorm van een fietsbrug langs het spoor gecombineerd met het feit dat het voor fietsers onmogelijk is gemaakt om ter hoogte van de Hoogeweg de Vennewatersweg over te steken.

Dit betekent dat van de in totaal 15 uitgewerkte varianten er nog 4 overblijven waar een keuze uit kan worden gemaakt. Namelijk de voorkeursvariant uit de rapportage van RHDHV (variant 9) en de later uitgewerkte varianten 13, 14 en 15.

In aanvulling op de door RHDHV geraamde investeringskosten is vanuit het team Vastgoed een inschatting van de bijbehorende vastgoed- en grondkosten gegeven. Daarbij is uitgangspunt gehanteerd dat alle onderdelen in de varianten worden uitgevoerd.

De verschillende varianten ontlopen elkaar op gebied van kosten nauwelijks, in relatieve zin. In alle varianten worden ten zuiden van Zuiderloo en/of ten noorden van Zandzoom parallelwegen aangelegd. Voor Zuiderloo heeft dit directe gevolgen voor de stedenbouwkundige opzet van deze woningbouwlocatie. Immers, de parallelweg ‘raakt’ een aantal van de geplande woningen. Aanpassing van het stedenbouwkundig ontwerp is hierdoor noodzakelijk en zal de vastgoedkosten verder opdrijven. Met dit gegeven is nog geen rekening gehouden. De gevolgen voor Zuiderloo zijn in variant 13 het grootst en in variant 9 en 14 het kleinst.

In bijlage 4 is een overzicht gegeven van de kosten per onderdeel.

Subsidiemogelijkheden

De reconstructie van de Vennewatersweg komt in aanmerking voor de “Uitvoeringsregeling subsidie Brede Doeluitkering (BDU) Kleine Infrastructuur Noord-Holland” van de provincie Noord-Holland. Zonder daarbij zekerheid te kunnen geven bestaat de mogelijkheid dat 50% van de aanlegkosten (met een maximale subsidie van € 1.500.000) wordt gesubsidieerd door Provincie Noord-Holland. De subsidie wordt niet verstrekt voor:

- vervanging, beheer of onderhoud;
- grondverwerving;
- voorbereiding, administratie en toezicht;
- saneringskosten.

Versoberingen

Naast de kosten is ook gekeken naar potentiële versoberingen waarmee de kosten kunnen worden beperkt. Daarbij is het uitgangspunt gehanteerd dat sprake moet zijn van een veilig wegontwerp en een goede doorstroming van verkeer, rekening houdend met de diverse

geplande ontwikkelingen tot 2030. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat door versobering en fasering ongeveer 30% 'bezuinigd' kan worden op de totale kosten. In bijlage 4 is een overzicht terug te vinden van de mogelijke versoberingen die per variant kunnen worden doorgevoerd.

De rotonde Kennemerstraatweg – Vennewatersweg dient op termijn te worden omgevormd tot een partiële ei-rotonde om het verkeer goed te kunnen afwikkelen. Het moment waarop dit moet worden gedaan hangt samen met de ontwikkeling van de intensiteit van het autoverkeer. De verwachting is dat de het qua doorstroming niet direct noodzakelijk is om de rotonde voor 2025 aan te passen. Door de aanpak van de rotonde uit te stellen kan voor de korte termijn geld worden bespaard, in dat geval wordt hiervoor in een later stadium krediet aangevraagd.

Nadeel hiervan is dat bewoners en ondernemers in Heiloo tweemaal overlast ondervinden van grootschalige afsluiting van wegen, eenmaal voor de kruisingen en eenmaal voor de rotonde. Hoewel de kans klein wordt geacht bestaat ook de mogelijkheid dat Provincie Noord-Holland de subsidieregelingen waar nu op kan worden ingezet aanpast / opheft en dat minder of zelfs geen subsidie kan worden gegenereerd voor de aanpak van de rotonde na 2025.

In de ontwerpschetsen is opgenomen dat tussen de kruispunten een verhoogde rijbaanscheiding wordt aangebracht in de middenas van de Vennewatersweg (zowel oostelijk als westelijk van de spoorlijn). Door deze optie niet mee te nemen kan direct een besparing worden bewerkstelligd. Hoewel deze maatregel is opgenomen om de snelheid te beteugelen en dus de verkeersveiligheid te verbeteren, kan worden gesteld dat de aanwezigheid van de verschillende voorrangspointjes (en bijbehorende uitbuiging van de weg) er ook toe leiden dat de snelheid beperkt blijft.

Tot slot kan op de locaties waar nu voorrangspointjes zijn uitgewerkt ook worden volstaan met voorrangskruispunten. Ten opzichte van de totale kosten levert dit een relatief bescheiden besparing op, terwijl het afbreuk doet aan de verkeersveiligheid.

Bestemmingsplannen Zuiderloo en Zandzoom

De bestemmingsplannen Zuiderloo en Zandzoom zijn beiden zodanig opgezet dat er een beperkte ruimte is bestemd waarbinnen om de aansluitingen op de Vennewatersweg kunnen worden ingepast. Deze ruimte is dermate beperkt dat in alle varianten de diverse aansluitingen niet binnen de daarvoor bestemde grenzen kunnen worden gerealiseerd en dat deze plannen moeten worden aangepast.

Geheimhouding

Op grond van artikel 55, lid 1 van de Gemeentewet, in samenhang met een belang, genoemd in artikel 10, lid 2 onder sub b van de Wet openbaarheid van bestuur, heeft het college van B&W in de vergadering van 11 september 2018 geheimhouding opgelegd:

- de bedragen benoemd in paragraaf 6.2 en 7.1 van bijlage 1,
- de bedragen benoemd in paragraaf 4 van bijlage 2,
- de bedragen benoemd in paragraaf 4 van bijlage 3,
- bijlage 4.

Reden voor de geheimhouding is gelegen in artikel 10, lid 2b van de Wet openbaarheid van bestuur. De juridische grondslag daarvoor zijn de economische of financiële belangen van de gemeente. De motivering is dat openbaarheid van deze informatie de onderhandelingspositie van de gemeente in het verdere proces (grondverwerving en aanbesteding) verzwakt.

Op grond van artikel 25 van de Gemeentewet moet de geheimhouding - opgelegd door het college op grond van artikel 55 lid 1 van de Gemeentewet - door de raad in zijn eerstvolgende vergadering worden bekrachtigd.

4. OVERWEGINGEN VAN HET COLLEGE

Afweging varianten

Bij het maken van een keuze uit de verschillende alternatieven heeft het college het zwaartepunt gelegd op verkeersveiligheid en kostenefficiëntie. Omdat variant 15 op verkeerskundige aspecten het minst positief scoort geeft het college niet de voorkeur aan deze variant.

Variant 13 en 14 komen wat betreft verkeerskundige aspecten het positiefst uit de bus. Het feit dat in variant 13 een parallelweg het stedenbouwkundig ontwerp van Zuiderloo doorkruist brengt de meeste risico's met zich mee op verdere kostenstijging. Daarnaast geldt dat in variant 13 met de structuur van parallelwegen in mindere mate sprake is van een direct ontsluiting naar het hoofdwegennet (de Vennewatersweg). Bovendien maken fietsers aan de noordzijde van de Vennewatersweg op de parallelweg gebruik van dezelfde rijbaan als gemotoriseerd verkeer. In variant 14 heeft de fietser de beschikking over een vrij liggend fietspad. Wat betreft kosten ontlopen beide varianten elkaar niet veel. Alles overziend is het advies om variant 14 te verkiezen boven variant 13.

De kosten in variant 9 liggen iets hoger dan in variant 14, bovendien scoort deze optie qua verkeersveiligheid ook minder positief. In deze variant bestaat immers nog de mogelijkheid dat fietsers ter hoogte van de Hoogeweg de Vennewatersweg oversteken, in variant 14 is deze oversteekbeweging onmogelijk gemaakt en worden fietsers 'gedwongen' om gebruik te maken van de fietsbrug langs het spoor. De impact van variant 9 op ontwikkellocatie Zandzoom is weer beperkter dan variant 14.

Het college hecht grote waarde aan de verkeersveiligheid die in variant 14 groter is dan in variant 9, bovendien pakt variant 9 een fractie duurder uit. Op basis van bovenstaande afweging geeft het college de voorkeur aan variant 14.

Versoeringen

Wat betreft versoeringen stelt het college voor om de wegvakken tussen de verschillende kruispunten niet op te pakken en de rotonde Vennewatersweg – Kennemerstraatweg pas op te pakken als de verkeersintensiteiten daar aanleiding toe geven (pas na 2025 verwacht). Wat betreft de versoering van voorrangspointjes naar voorrangskruispunten stelt het college voor om, uit oogpunt van verkeersveiligheid en de relatief beperkte besparing die dit oplevert, daar niet op in te zetten.

Moment van uitvoer

Het college stelt voor om de versoerde variant 14 uit te voeren in de eindfase van de bouw van de spoorwegonderdoorgang, zijnde eind 2019 / begin 2020. Op deze manier kan de overlast voor bewoners en bedrijven tot een minimum worden beperkt. Het moment van afronding van de grondverwerving bepaalt echter wanneer daadwerkelijk kan worden gestart met de bouw van de aansluitingen met de Vennewatersweg.

5. REGIONALE SAMENWERKING EN COULEUR LOCALE

Gezamenlijke voorbereiding met andere BUCH-gemeenten is niet noodzakelijk. De impact van de uiteindelijke inrichtingsaanpassingen in de Vennewatersweg hebben geen noemenswaardige invloed buiten de gemeente. Door de uitvoering van de werkzaamheden zoveel mogelijk te combineren met de realisatie van de spoorwegonderdoorgang kan

bovendien de impact voor de omgeving (waaronder omliggende gemeenten) worden beperkt.

6. RISICO'S

Geheimhouding

Het niet bekrachtigen van de geheimhouding zou betekenen dat de gegevens gelegen in de bijlagen openbaar kunnen worden gemaakt. Het openbaar maken van de gegevens zou de onderhandelingspositie van de gemeente in het verdere proces verzwakken omdat derden de informatie kunnen gebruiken om hun onderhandelingspositie aan te passen. Dit zal het budget van de gemeente onder druk zetten en leiden tot hogere kosten.

Wijziging bestemmingsplannen Zuiderloo en Zandzoom

Om de aansluitingen met de Vennewatersweg te kunnen realiseren moeten de bestemmingsplannen Zandzoom en Zuiderloo worden aangepast. Hoewel het om relatief kleine wijzigingen gaat moeten procedures worden doorlopen waar belanghebbenden bezwaar tegen kunnen aantekenen.

Grondverwerving

Om het project te kunnen uitvoeren moeten van verschillende partijen gronden worden verworven. De kans bestaat dat, wanneer er geen minnelijke overeenstemming wordt bereikt, een onteigeningsprocedure moet worden opgestart. Een voordeel is dat een groot deel van de gebieden die moeten worden verworven binnen de ontwikkellocatie Zandzoom vallen. De verwachting is dat dit een lager risico met zich meebrengt op eventuele onteigeningsprocedure(s).

Schetsontwerp vs. definitief ontwerp

De uitwerkingen zijn tot op heden op schetsontwerpniveau gemaakt. Het risico bestaat dat bij de verdere detaillering (het omzetten naar definitief ontwerp) nog kleine wijzigingen kunnen optreden die effect hebben op bijvoorbeeld de aan te kopen gronden en daarmee het financiële aspect.

Bezwaarprocedures

Het project heeft een grote impact op enkele bewoners in de nabije omgeving van de kruispunten. De kans bestaat dan ook dat de besluitvorming leidt tot bezwaarprocedures van belanghebbenden.

Financiën

De aantrekkende economie brengt het risico met zich mee dat de prijzen steeds verder stijgen. Daarbij moet zowel worden gedacht aan toenemende bouwkosten, maar ook aan toenemende vastgoed- en grondkosten. Dit risico is ondervangen door in de paragraaf "Financiën" voor beide kostensoorten rekening te houden met een indexeringspercentage.

7. FINANCIËN

In de bovenstaande paragrafen is uitgegaan van de nominale bedragen. Voor zowel de verwerving van de gronden (5%) als de aanleg van de weg (4%) zijn de bedragen geïndexeerd. Dat resulteert in een benodigd investeringskrediet van € 3.910.000,-.

Conform de BBV mogen de aanschaf van grond meegenomen worden in het totale investeringskrediet van wegen. Deze grond wordt onlosmakelijk van de weg gezien en wordt als 1 geheel geactiveerd met de weg en ook afgeschreven. Heiloo hanteert conform de nota activabeleid een afschrijvingstermijn van 30 jaar voor wegen. Daarnaast wordt de

omslagrente toegerekend. De huidige omslagrente is 3,0%. Echter volgens de BBV notitie rente moet de omslagrente verlaagd worden naar 2,0%. Deze verlaging wordt doorgevoerd bij de programmabegroting 2019. Vooruitlopend op deze verlaging is bij de berekening van de kapitaallasten in dit voorstel ook uitgegaan van 2,0%. De planning is dat de weg in 2020 is voltooid en dat in 2021 wordt gestart met afschrijven. Dat heeft de komende jaren de volgende kapitaallasten tot gevolg:

	2020	2021	2022	2023
Rente	€ 0	€ 78.200	€ 75.593	€ 72.987
Afschrijving	€ 0	€ 130.334	€ 130.334	€ 130.334
Totaal	€ 0	€ 208.534	€ 205.927	€ 203.321

Tabel 3: Overzicht van de kapitaallasten van t/m 2023.

Voorgesteld wordt om dit te dekken uit het beschikbare begrotingssaldo. Het saldo na de kadernota is hiervoor toereikend. Het begrotingssaldo na verwerking van deze kapitaallasten vormt dan het vertrekpunt voor de behandeling van de programmabegroting 2019.

8. COMMUNICATIE, PARTICIPATIE EN SAMENSPEL

In het verkeersbeleid dat medio maart 2018 is vastgesteld komt het onderwerp “herinrichting Vennewatersweg” ook aan bod. De input die binnen het verkeersbeleid is verkregen is meegenomen bij het uitwerken van het ontwerp voor de Vennewatersweg. Er is geen specifiek communicatie- / participatietraject doorlopen voor dit onderwerp.

Na besluitvorming door de gemeenteraad worden de directe omwonenden met een brief geïnformeerd. Zodra het schetsontwerp is omgevormd tot definitief ontwerp kunnen ook de gesprekken met grondeigenaren worden opgestart, ten behoeven van de benodigde grondverwerving.

9. UITVOERING, PLANNING EN ORGANISATIE

De planning is om na besluitvorming door de raad het schetsontwerp verder uit te werken naar een definitief ontwerp. Met het definitief ontwerp wordt duidelijk op welke punten de bestemmingsplannen Zandzoom en Zuiderloo exact aangepast moeten worden en kunnen de daartoe benodigde procedures worden opgestart. De aanpassingen van de bestemmingsplannen worden t.z.t. aan de raad ter vaststelling voorgelegd.

Tevens vormt het definitieve ontwerp de basis waarop gesprekken kunnen worden opgestart in het kader van grondverwerving. Nadat de gronden zijn verworven kunnen de aansluitingen op de Vennewatersweg daadwerkelijk worden gerealiseerd. De voorkeur is om de uitvoering samen te laten lopen met de eindfase van de realisatie van de spoorwegonderdoorgang, dit is echter afhankelijk van de snelheid van het grondverwervingsproces.

10. BIJLAGEN

1. GEHEIM - Rapport Verkeersstudie Vennewatersweg (variant 1 t/m 13)
2. GEHEIM - Notitie variant 14
3. GEHEIM - Notitie variant 15
4. GEHEIM - Overzicht kosten en mogelijke besparingen
5. Schetsontwerp variant 9
6. Schetsontwerp variant 13
7. Schetsontwerp variant 14

- 8. Schetsontwerp variant 15
- 9. Begrotingswijziging

11. ACHTERLIGGENDE DOCUMENTEN

-

12. COMMISSIE BESPREKING / ADVIES

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van de gemeente Heiloo

De heer drs. G.H.S. Heemskerk MBA
secretaris

De heer T.J. Romeyn
burgemeester