



## Gemeente Langedijk

Raadsvergadering	:	
Agendnummer	:	
Portefeuillehouder	:	F. Westerkamp
Afdeling	:	Beleid en Projecten
Opsteller	:	M. Koning

---

### Voorstel aan de raad

Onderwerp	:	Maatwerkweg (88)
Programma	:	Fysieke Infrastructuur

#### **Gevraagde beslissing:**

1. Definitief Ontwerp Maatwerkweg vaststellen;
2. DO-Maatwerkweg vooralsnog niet uit te voeren.

#### **Aanleiding/vraagstelling:**

De Bovenweg en de Voorburggracht zijn al decennia lang een belangrijke drager van het verkeer in Langedijk. Ze zijn onmisbaar voor de bereikbaarheid van de dorpen. Tegelijkertijd zorgt de inrichting van deze wegen voor veel discussie. Lange tijd waren de Bovenweg en Voorburggracht vanzelfsprekend een 50-kilometerweg. Volgens de heersende gedachte in de jaren 60 en 70 van de vorige eeuw, moest het autoverkeer alle ruimte krijgen. Brede geasfalteerde wegen werden aangelegd. Dit leidde echter tot een grote toename van het aantal verkeersslachtoffers. Als antwoord hierop is begin deze eeuw het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Het wegennet in Langedijk werd opgedeeld in gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn wegen die zowel doorstroming als uitwisselen tot doel hebben en zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen, winkelcentra etc. bereikbaar blijven. Voor de veiligheid moet langzaam- en snelverkeer van elkaar worden gescheiden. Erftoegangswegen (ETW) zijn bedoeld voor het veilig toegankelijk maken van percelen. Ze zijn bekend als 30km/h en 60km/h-zones. Op erftoegangswegen moeten in principe alle verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers en automobilisten, etc.) van dezelfde rijbaan gebruik maken, waarbij voetgangers vaak wel een eigen verkeersruimte wordt geboden in de vorm van een trottoir.

Omdat op erftoegangswegen de verblijfsfunctie het belangrijkste is, moet de snelheid van het gemotoriseerde verkeer omlaag. Dit wordt afgedwongen door snelheidsremmende maatregelen.

Wanneer er wordt gekeken naar Voorburggracht en de Bovenweg, zouden deze wegen zowel een erftoegangsweg als een gebiedsontsluitingsweg kunnen zijn. Er is een verkeersfunctie en een verblijfsfunctie. Dit heeft bij de opzet van het categoriseringsplan in 2001 tot veel discussie geleid. Uiteindelijk heeft uw raad destijds gekozen om de Voorburggracht en Bovenweg aan te merken als erftoegangsweg, omdat de fysieke inrichting als gebiedsontsluitingsweg niet mogelijk was. Er is onvoldoende profielruimte voor een fietspad.

De categorisering als erftoegangsweg betekende het instellen van een maximum snelheid van 30 km per uur. Er werden borden geplaatst, maar voor het grootste deel is de vormgeving nog niet in overeenstemming gebracht met deze snelheid. De moeilijkheid bij deze oude dorpswegen is namelijk dat ze op basis van de historisch gevormde structuur een zwaardere verkeersfunctie hebben dan eigenlijk gewenst op erftoegangswegen. De woonwijken en voorzieningen langs de weg moeten bereikbaar blijven voor bewoners, klanten en bevoorradingsverkeer. Daarnaast stellen de historische bebouwing (smal wegprofiel, slechte fundering), het busvervoer en hulpverleningsverkeer beperkingen aan de inrichting. Er zijn daarom geen drempels aangelegd, kruispunten zijn niet gelijkwaardig en de intensiteit ligt soms boven de acceptabele norm van 6.000 auto's per dag. Het toepassen van de zogenaamde essentiële kenmerken van Duurzaam Veilig leidt in dit geval tot zeer complexe, zo niet onmogelijke ontwerpgevallen met concurrerende belangen en ruimteclaims. Daarom heeft uw raad bij vaststelling van het Verkeer en Vervoerplan Langedijk besloten om voor de Bovenweg en Voorburggracht een maatwerkoplossing te zoeken. Vanwege de complexiteit, de vele belangen en de zoektocht naar passende oplossingen heeft het project de werktitel 'Maatwerkweg' gekregen.

Centrale vraag is op welke wijze de Voorburggracht en de Bovenweg zodanig kunnen worden ingericht, dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert, terwijl de bereikbaarheid op een acceptabel niveau blijft. Dit laatste is vooral belangrijk voor functies zoals winkels en voorzieningen die zijn gelegen langs deze centraal gelegen as door het dorp. In de nieuwe structuurvisie behoudt het oude lint deze dorpsfuncties. Kernbegrippen uit deze visie zijn: kleine dorpen met eigen identiteit, basisvoorzieningen in het lint, cultuurhistorie leesbaar en beleefbaar, dorps openbare ruimte en dorps infra en verkeer. De Voorburggracht en Bovenweg spelen een belangrijke rol in het bereiken van deze doelen. Het uiteindelijke doel van de Maatwerkweg is daarom een maatwerkinrichting, waarbij een optimum is bereikt tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. Inmiddels heeft dit geleid tot een definitief ontwerp voor de Maatwerkweg (DO-Maatwerkweg).

### **Mogelijke oplossingen/alternatieven:**

Als onderdeel van dit voorstel, is het boekwerk DO-Maatwerkweg bijgevoegd, inclusief de plankaarten. Voor de uitgebreide beschrijving van het ontwerp en de gemaakte keuzes verwijzen wij naar dit document. In bijlage 1 worden de belangrijkste keuzes uit het ontwerp kort toegelicht. Wij stellen voor om het DO-Maatwerkweg vast te stellen, omdat dit ontwerp het beste voldoet aan de door u geformuleerde doelstellingen. Wij vinden dat in het voorgestelde ontwerp een optimum is bereikt tussen verkeersveiligheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid. Het is project is in die zin geslaagd.

## Financiële en uitvoeringsaspecten:

Op basis van het concept-DO Maatwerkweg is een investeringsraming opgesteld. De totale investeringskosten Maatwerkweg zijn berekend op € 9,6 miljoen. Gelet op de huidige financiële toestand zijn in het oorspronkelijke ontwerp een aantal versoberingen doorgerekend.

1. toepassen van een goedkopere verlichtingsmast (€ 360.000,--);
2. toepassen van een smallere trottoirband (€ 120.000,--);
3. geen vergroening erfgronden (€ 200.000,--);
4. verlaging van de kwaliteitsniveau van het groen conform de strategische beheervisie (50.000,--);
5. geen bijzondere inrichtingselementen (€ 135.000,--);
6. trottoir van betontegels en rijbaan van asfalt (€ 1.560.000,--).

Iedere versobering leidt tot een ontwerp dat steeds minder goed aansluit op de uitgangspunten zoals vooraf door de uw raad bepaald. Hierbij is de ene versobering minder ingrijpend dan de andere versobering. De bovengenoemde versoberingen zijn in volgorde van impact op het ontwerp weergegeven. De projectgroep is van mening dat tot en met versobering 4 nog steeds wordt voldaan aan de doelstelling voor de Maatwerkweg. Verdere versoberingen leiden tot een ontwerp welke niet meer voldoet aan de uitgangspunten en de doelstelling van het project. De versoberingen 1 t/m 4 zijn verwerkt in het DO-Maatwerkweg. De totale investeringskosten voor de Maatwerkweg inclusief versoberingen bedragen daarmee in totaal **€ 8,9 miljoen**. In de vertrouwelijke memo investeringskosten is een kostenraming per deeltraject opgenomen. Deze memo is in te zien bij de griffie.

Indien alle versoberingen worden toegepast bedragen de aanlegkosten € 7,2 miljoen. In feite is dan sprake van een 'normale' reconstructie. Dit betekent dat de 'plus' van de Maatwerkweg ten opzichte van regulier groot onderhoud circa 25% is.

### Beheerkosten.

Conform de strategische beheervisie zijn voor de Maatwerkweg de beheerkosten bepaald. Op basis van de bestaande inrichting en de vastgestelde kengetallen zijn de beheerlasten van de huidige inrichting berekend op € 131.785,-- per jaar. De beheerkosten van de Maatwerkweg zijn geraamd op € 117.805,-- per jaar. De beheerkosten van de Maatwerkweg nemen dus iets af ten opzichte van de huidige situatie. Meer informatie staat in de memo beheerlasten, die voor uw raad ter inzage ligt.

### Fasering.

Op het meerjareninvesteringsprogramma is een bedrag van € 2,2 miljoen gereserveerd voor de Maatwerkweg in de jaren tot en met 2014. Het is onwaarschijnlijk dat er voldoende aanvullende middelen beschikbaar komen om de hele Maatwerkweg binnen enkele jaren in zijn geheel te realiseren. Dit betekent dat de Maatwerkweg alleen kan worden uitgevoerd als de uitvoering over een langere tijd gefaseerd wordt.

Uit financieel oogpunt kan het beste met een reconstructie gewacht worden tot een wegvak technisch gezien is afgeschreven en geen restlevensduur meer bezit. Dit is onder meer afhankelijk van de toegepaste materialen, kwaliteit van de fundering en de belasting en het gebruik van de weg. Goed onderhouden wegen hebben over het algemeen een afschrijftermijn van 40 tot 50 jaar, waarna de wegconstructie grootschalig gerevitaliseerd moet worden. Omdat zowel de techniek als de maatschappelijke behoeften in die tijd zijn veranderd, is het meestal niet wenselijk om de oude situatie 1-op-1 terug te brengen. De weginrichting moet daarna immers weer 40 tot 50 jaar functioneren en dus up-to-date worden gebracht.

Op basis van een uitgebreid verhardingsonderzoek is de restlevensduur van de Voorburggracht bepaald. De resultaten van dit onderzoek zijn in het onderstaande overzicht weergegeven.

**Tabel 1. Restlevensduur verharding Voorburggracht**

traject	lengte in meters	restlevensduur in jaren
Museumweg – Geestweg	1.325	meer dan 20
Geestweg - Molenkade	1.450	11
Molenkade - N504	425	8
N504 - Zaagmolenweg	700	0
Zaagmolenweg - Woudmeerweg	1.125	20
Woudmeerweg - Ambachtsdijk	100	meer dan 20

Van het zuidelijk deel van de Bovenweg is bekend dat de restlevensduur inmiddels is bereikt. Ook de toplaag van dit wegdeel is in slechte staat en dient op korte termijn te worden vervangen. Meer informatie is beschikbaar in het verhardingsonderzoek, die die voor uw raad ter inzage ligt. Op het deel van de Voorburggracht tussen de Zaagmolenweg en de Engelenburg moet op korte termijn het riool vervangen worden. In het GRP wordt alleen rekening gehouden met het vervangen van het riool en het aanbrengen van een tijdelijk wegdek. Voor het aanbrengen van het permanente wegdek is geen rekening gehouden.

De financieel meest gunstige fasering is weergegeven in de onderstaande tabel. In het DO-Maatwerkweg is geen rekening gehouden met aanpassingen aan de onlangs aanpakte delen in Noord-Scharwoude (centrum) en Sint Pancras. Deze wegvakken hebben immers een restlevensduur van meer dan 25 jaar.

**Tabel 2. Fasering gebaseerd op restlevensduur.**

Fase	Traject	Noodzaak	Realisatiekosten verharding
1	N504 tot Zaagmolenweg	Verharding	946.400
1	Bovenweg	Verharding en riolering	1.475.900
1	Zaagmolenweg - Engelenburg	Riolering	1.070.300
<b>Totaal fase 1</b>			<b>3.492.600</b>
2	Molenkade - N504	Verharding	629.700
2	Geestweg - Prinsengracht	Verharding	1.563.200
<b>Totaal fase 2</b>			<b>2.192.900</b>
3	Engelenburg - Ambachtsdijk	geen	1.070.300
3	Museumweg - Geestweg	geen	2.140.100
<b>Totaal fase 3</b>			<b>3.210.400</b>
Fase 1 korte termijn		2013 - 2017	
Fase 2 midden lange termijn		2018 - 2022	
Fase 3 lange termijn		2023 - 2027	

### Uitvoeringsvoorstel.

De kosten voor de 1<sup>e</sup> fase Maatwerkweg zijn geraamd op € 3.492.600,--. Op het meerjareninvesteringsprogramma is een bedrag van € 2,2 miljoen gereserveerd voor de Maatwerkweg in de jaren tot en met 2014. Dit betekent dat er onvoldoende budget beschikbaar is voor uitvoering van de 1<sup>e</sup> fase. Wel zouden de meest urgente wegvakken qua wegverharding opgepakt kunnen worden. Het budget voor de Maatwerkweg wordt dan deels aangewend voor het uitvoeren van groot onderhoud. Dit betreft de Bovenweg en de Voorburggracht tussen de N504 en de Houtwerf. Het deel van de Voorburggracht tussen de Zaagmolenweg en de Engelenburg krijgt dan een tijdelijk wegdek bekostigd uit het GRP. Eventuele aanbestedingsvoordelen en/of subsidies kunnen aangewend worden om ook het deel tussen de Houtwerf en Engelenburg van een definitieve inrichting te voorzien. Zekerheid hierover kan echter pas in een laat stadium worden verschaft.

Voor de toekomstige fases zijn nog geen financiële middelen gereserveerd. Wij kunnen geen zekerheid bieden dat middelen beschikbaar komen voor uitvoering van de 2e en 3e fase. Ook zijn er geen middelen beschikbaar om op de kruispunten in het reeds heringerichte deel van de Bovenweg de voorrangssituatie aan te passen. Omdat de inventarisatie voor het nieuwe investeringsplan voor de openbare ruimte nog in voorbereiding is, is het daarnaast onbekend welke andere (vervangings)investeringen in het wegennet in de komende 10 jaar noodzakelijk zijn en welke kosten daarmee gemoeid zijn. Wij achten de financiële risico's voor de toekomst daarmee te groot om tot uitvoering van de Maatwerkweg over te gaan. Daarom stellen wij voor om het DO-Maatwerkweg vooralsnog niet uit te voeren.

Dit voorstel betekent dat de weggedeeltes die nu groot onderhoud nodig hebben (zuidelijk deel Bovenweg en Voorburggracht tussen de N504 en de Engelenburg) als reguliere onderhoudsprojecten worden opgepakt. Onderhoud zonder aanvullende investeringen in verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit vormt daarbij in eerste instantie het uitgangspunt. Omdat er in de begroting nog geen rekening is gehouden met deze (vervangings)investering, wordt hiervoor naar verwachting in 2013 een aanvraag ingediend bij de kadernota.

### **Overleg/inspraak/zienswijzen:**

Bewoners en andere betrokkenen hebben een belangrijke rol gespeeld in de totstandkoming van de plannen. Tijdens 3 bewonersavonden zijn de plannen toegelicht en bestond de mogelijkheid om per locatie wijzigingen voor te stellen of opmerkingen te plaatsen. Daarnaast was er per deelfase en deeltraject een klankbordgroep met bewoners, ondernemers, Fietzersbond, VVN, Kinderrijk Langedijk en Ouderenbond. Verslagen hiervan liggen ter inzage. De hulpverleningsdiensten waren samen met diverse ambtelijke disciplines betrokken via een projectgroep. Door de intensieve participatie ligt er nu een breed gedragen ontwerp voor inrichting van de Maatwerkweg. Bij een dergelijk project is het onmogelijk om aan alle wensen te voldoen. Dit betekent dat uit alle wensen de meest optimale maatwerk-oplossing is gekozen. Daar waar verschillende belangen tegen elkaar moesten worden afgewogen, is veiligheid altijd de belangrijkste factor geweest.

### **Rapportage/verantwoording/evaluatie:**

Niet van toepassing indien de uitvoering Maatwerkweg niet doorgaat.

Indien het project toch doorgang vindt, stellen wij voor om na afronding van de 1e fase en voor de start van de 2e fase de nieuwe inrichting te evalueren. Hierbij wordt ook de politie betrokken om te zien in hoeverre aan de eisen voor een 30 km-zone wordt voldaan. Daarbij wordt getoetst aan twee meetbare doelstellingen:

1. *Vergroten van het verkeersveiligheidsgevoel.*  
Door middel van een enquête onder bewoners en gebruikers van de straat wordt voorafgaand aan de herinrichting een zogenaamde nulmeting gedaan. De beleving van veiligheid wordt hierin getoetst. Na de herinrichting kan eenzelfde enquête het verschil in beleving van de veiligheid duiden.
2. *Afname van de gereden snelheid en het aantal ongevallen.*  
De nulmetingen van het aantal ongevallen en de snelheid op de Bovenweg/Twuyerweg en de Voorburggracht geven een goed beeld van de gemiddelde snelheid die momenteel op dit traject wordt gereden en het aantal ongevallen dat plaatsvindt. Het streven is om de gemiddelde snelheid omlaag te brengen. Hetzelfde geldt voor het aantal ongevallen.

**Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit:**

- DO document Maatwerkweg
- DO-plankaarten Maatwerkweg

**Stukken die voor de raad ter inzage liggen:**

1. memo ontwerpkeuzes in het DO-Maatwerkweg;
2. inventarisatie document;
3. schetsontwerp;
4. voorlopig ontwerp;
5. verslagen bewonersavonden;
6. memo geluidonderzoek, inclusief geluidsonderzoek;
7. memo investeringskosten (vertrouwelijk te bekijken bij de griffier);
8. memo beheerlasten;
9. memo uitvoeringsfasering, inclusief verhardingsonderzoek.

Zuid-Scharwoude, 13 november 2012  
Burgemeester en wethouders van Langedijk,

drs. J.F.N. (Hans) Cornelisse  
burgemeester

E. (Erik) Annaert  
gemeentesecretaris/directeur

## Gemeente Langedijk

De raad van de gemeente Langedijk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 november 2012, nummer 88;

gelet op de artikelen 110 en 189 van de Gemeentewet;

b e s l u i t :

1. het Definitief Ontwerp Maatwerkweg vast te stellen;
2. DO-Maatwerkweg vooralsnog niet uit te voeren.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Langedijk in zijn openbare vergadering van

De voorzitter,

drs. J.F.N. Cornelisse

De griffier,

J. van den Bogaerde