

## R a a d s v o o r s t e l

Raadsvergadering van : 26 maart 2019  
Agendanummer : 11  
Portefeuillehouder : A.G.W. Jongenelen  
Opsteller : L.M. Zeedijk  
B&W-besluit datum : 19 februari 2019  
Onderwerp : Tracé- en scenariokeuze en financieel kader project herstel verbinding  
Achterburggracht-Machinesloot  
(29)

### Gevraagde beslissing(en)

1. te besluiten om de realisatie van het herstel van de vaarverbinding tussen Achterburggracht en Machinesloot plaats te laten vinden door het verbinden van de sloten tussen Sportlaan en Wilgenlaan (tracé West, de westelijke route).
2. het herstel van de verbinding tussen de Achterburggracht in Noord-Scharwoude en de Machinesloot in Zuid-Scharwoude te realiseren door het vervangen van de dammen door bruggen en van noord naar zuid uit te voeren volgens het uit het participatietraject voortgekomen vervolgsceario: fiets (locatie 1) fiets (locatie 2) wandel (locatie 3) auto (locatie 4).
3. het scenario uit te voeren op het uit het participatietraject voortgekomen inrichtingsniveau en te kiezen voor het participatiemodel (zie bijlage tabel).
4. een krediet te voteren ad € 2.100.000,-- ter dekking van de proces- en realisatiekosten, door een aanvullend krediet van € 800.000,-- beschikbaar te stellen en de extra kapitaalslasten vanaf 2021 ad circa € 33.000,-- per jaar te dekken uit de algemene middelen.
5. de financiële effecten hiervan te verwerken in de eerstvolgende herziening van het MIP bij de kadernota 2020 (MIP 2020-2023).

### Aanleiding

Het project herstel van de verbinding Achterburggracht - Machinesloot is als prioritair project geduid door de belanghebbende deelnemers aan de watertafels van de visie Langedijk ontwikkelt met water (2017) en de visie Lang leve het lint (2013). In november 2017 heeft de raad het besluit genomen budget beschikbaar te stellen voor het herstel van de 'historische vaarverbinding Achterburggracht' en het project op te nemen in het Meerjareninvesteringsplan (MIP) 2018-2021.

Het budget was gebaseerd op het tracé via de Sportlaan - Wilgenlaan (tracé West) en een raming uit 2016 (zie paragraaf financiën) Het besluitvormingstraject zou in eerste instantie achtereenvolgens de tracékeuze (het oostelijke of westelijk tracé) en de scenariokeuze behandelen. In december 2018 heeft het college besloten de raad de uitvoering van het westelijk tracé voor te stellen.

#### *Aangevuld en integraal voorstel*

Naar aanleiding van de beraadslagingen tijdens de forumvergadering op 15 januari jl. over de tracékeuze en de daarbij uitdrukkelijk uitgesproken wens om een financiële onderbouwing van de genoemde bandbreedtes te ontvangen, heeft het college in januari jl. besloten het raadsvoorstel voor de tracékeuze aan te vullen om te komen tot een integraal voorstel voor de tracé - en scenariokeuze. De aanvulling betreft:

- de keuze voor een type brug (auto-, fiets-, wandel-, geen brug) die de dammen vervangen op de vier locaties, 'het scenario';
- de uitvoeringswijze (uitvoeringsniveau en mogelijkheden die benut worden om werk-met-werk te maken).

Bovenstaand wordt tesamen in dit voorstel kortweg 'de scenariokeuze' genoemd.

Daarnaast betreft de aanvulling:

- het financieel kader en de onderbouwing daarvan voor, het westelijk, het oostelijk tracé en de scenariokeuze.

*Opbouw van het raadsvoorstel:*

Deel A: behandelt de inhoudelijk de aspecten, argumenten en kanttekeningen van de tracékeuze. Deze zijn bij de raad bekend van het eerdere voorstel.

Deel B: behandelt inhoudelijk de aspecten, argumenten en kanttekeningen van de scenariokeuze. Deze zouden aanvankelijk na de tracékeuze in een opvolgend voorstel voor de scenariokeuze worden opgenomen. Dit betreft een aanvulling op het eerdere raadsvoorstel.

Deel C: behandelt de overige aspecten integraal, waaronder de financiële aspecten. De financiële kaders op hoofdlijnen uit het eerdere raadsvoorstel voor de tracékeuze zijn aangevuld met de kaders voor de scenariokeuze. In de vertrouwelijke bijlages Tabel 1 en 2 en de notitie zijn deze nader onderbouwd.

## **Deel A: tracékeuze**

### **Inleiding**

Het herstel van de verbinding via tracé West omvat de knooppunten 5 t/m 8 van de 'Actualisatie Masterplan Doorvaarbaarheid Langedijk 2012' (zie bijlage 1). In deze Actualisatie is ook een alternatief tracé voor de verbinding opgenomen, parallel aan de Tulpenstraat en de Oostelijke Randweg (knooppunten 9 t/m 11) (zie bijlage 2) hierna tracé Oost of het oostelijk tracé. Dit tracé is in het masterplan geduid als 'minder aantrekkelijk en ging uit van sloop-nieuwbouw van BuitenZorg. Voor tracé Oost zijn nu ter hoogte van BuitenZorg twee varianten onderzocht: 'water binnendoor' en 'water buitenom'. In het onderhavige voorstel wordt de keuze van het college voor tracé West verder onderbouwd.

*Afwegingskader (zie bijlage 3)*

Het herstel van een aantal historische schakels in de vaarverbindingen ligt aan de basis van 'Langedijk ontwikkelt met water'. Het herstel van de verbinding Achterburggracht-Machinesloot is één van de projecten die het herstel van de historische schakels in de vaarverbindingen bewerkstelligt. Het uitgangspunt daarbij is om de verschillende functies (zoals recreatie, vervoer, veiligheid en natuurontwikkeling) van het water in Langedijk in balans met elkaar te ontwikkelen.

Het afwegingskader voor de tracékeuze wordt gevormd door de wijze waarop en de mate waarin de tracés bijdragen aan de strategische doelstellingen van Langedijk ontwikkelt met water. De verschillende functies zijn ondergebracht in de strategische doelstellingen (ambities). Voor het herstel van de verbinding Achterburggracht-Machinesloot zijn de volgende strategische doelstellingen aan de orde:

- Basis op orde:
  - o vergroten van het vaargebied;
  - o in balans ontwikkelen van de diverse functies van het water.
- Meer ruimtelijke kwaliteit:
  - o beleefbaar maken van water;
  - o creëren van een aantrekkelijker woonomgeving.
- Duurzaamheid als drijfveer:
  - o versterken van de identiteit van Langedijk;
  - o ontsluiten van de cultuurhistorie langs het water;
  - o verbeteren van de waterkwaliteit en robuustheid van het watersysteem.
- Ruimte voor recreatie:
  - o verbreden van de ondernemersmogelijkheden en -samenwerking in het dorpslint van Langedijk.

Daarnaast zijn ook de volgende aspecten in de afweging opgenomen:

- draagvlak,
- werk met werk maken
- financiën.

## Conclusie

Na weging scoort tracé West op bijna alle punten minimaal gelijk dan wel beter dan tracé Oost. Tracé Oost biedt op één aspect een voordeel; de ontwikkellocatie MAVO-veld wordt verbonden met doorvaarbaar water. Ten opzichte van de andere afwegingen is dit aspect echter niet doorslaggevend bevonden voor de tracékeuze. Uit het onderzoek blijkt dat de balans tussen de verschillende functies van het water het beste tot stand komt bij de uitwerking van tracé West. Daarnaast kan het westelijke tracé rekenen op meer draagvlak, is het westelijke tracé financieel voordeliger en het meest effectief als het gaat om werk-met-werk-maken. Het voorstel is om tracé Oost, af te wijzen en te kiezen voor tracé Sportlaan-Wilgenlaan, de westelijke route om de vaarverbinding tussen de Achterburggracht en de Machinesloot te herstellen.

Met een keuze voor de route Sportlaan-Wilgenlaan wordt op de best mogelijke wijze uitvoering gegeven aan de in het bestuursakkoord opgenomen stapsgewijze uitvoering van Langedijk ontwikkelt met water en de strategische doelstellingen van Langedijk ontwikkelt met water rekening houdend met draagvlak, financiën en effectiviteit. Daarbij wordt een essentiële bijdrage geleverd aan meerdere doelstellingen uit het bestuursakkoord 'Vaart in Langedijk!'.

## Beoogd resultaat

Een keuze van de raad voor het beoogde tracé Sportlaan – Wilgenlaan (B) om het herstel van de vaarverbinding Achterburggracht – Machinesloot te realiseren en tracé B verder uit te werken volgens de voorgestelde scenariokeuze.

## Argumenten

### 1.1 *Tracé West heeft een aantrekkelijker beleving dan tracé Oost'.*

Een belangrijk deel van het succes van een vaarroute is de belevingsfactor. De aanwezigheid van groen en historische bebouwing speelt hierbij een belangrijke rol. Tracé Oost leidt langs de hoge anonieme wand van de sporthal en is ingeklemd tussen de bebouwing – van het MAVO-veld en BuitenZorg - en de Oostelijke Randweg. Daarbij verdwijnt veel opgaand groen, terwijl voor herplant nabij de route weinig ruimte is.

Tracé West is een zo kort mogelijke, logische, verbinding tussen deze twee markante historische oriëntatiepunten. Er is voldoende openbare ruimte voor herplant van bomen in het plangebied, die vanwege de ontwikkeling eventueel moeten worden gekapt. Er is sowieso ruimte voor het versterken van de opgaande groenstructuur en versterken van de water- en oeverstroken.

### 1.2 *Tracé West biedt meer kansen/mogelijkheden voor ondernemers in het lint.*

Bereikbaarheid van ondernemers in het lint van Noord-Scharwoude wordt verminderd door een langere vaartijd en een recreatief onaantrekkelijker route. De Kastanjelaan is tijdens de participatiebijeentkomsten genoemd als locatie met de mogelijkheid om één of meerdere waterlandoverstappunt(en) te realiseren om de voorzieningen Dorpsstraat/Voorburggracht te bereiken. De ontmoetingslocatie Kloosterhof heeft aan de achterzijde een terras en een aanleg-/opstaptelek voor het museum Johannes de Doper. Deze ligt bij tracé West goed bereikbaar aan doorgaand vaarwater.

### 1.3 *Het watersysteem wordt robuuster bij tracé West.*

Het water in de Achterburggracht Noord-Scharwoude wordt beter afgevoerd omdat de relatief kleine duikers tussen de sloten van tracé West worden vervangen voor open water. Hierdoor zal er meer water rechtstreeks naar het Oosterdelgebied afvoeren en wordt de kans op opstuwung van het waterpeil in de Achterburggracht kleiner. Dit is ook gunstig voor het rioolsysteem, welke bij hevige neerslag overstort in het oppervlaktewater.

Bij realisatie van tracé West bereidt Langedijk zich voor op de toekomst en wordt werk-met-werk gemaakt met klimaatadaptatie.

### 1.4 *Bij uitvoering van tracé West wordt de bestaande groenstructuur versterkt.*

Bij uitvoering van tracé Oost wordt de groenstructuur aan de Oostelijke Randweg ernstig aangetast. Er is weinig tot geen ruimte om bij herinrichting de groenstructuur terug te brengen. In het plangebied van tracé West is juist ruimte om de groenstructuur te versterken.

- 1.5 *Bij tracé Oost heeft de variant 'water binnendoor' geen draagvlak bij direct aanwonenden.*  
Het verdwijnen van de doorgaande wandelroute en parkeerplaatsen beperkt de mobiliteitsmogelijkheden voor de ouderen, die daar wonen. De route 'water buitenom', langs de parkeerplaats van Oostervaart, heeft bij een keuze voor tracé Oost hun voorkeur. Voor de parkeerplaatsen moet compensatie worden gevonden, aan de Dr. Wilminkstraatzijde is dit moeilijk, hier is al een hoge parkeerdruk. Daarnaast vervalt de fietsroute noordelijk langs BuitenZorg, het Wilminkpad, omdat een veilige aansluiting met een fietsbrug op de Oostelijke Randweg moeilijk wordt.
- 1.6 *Bewoners van BuitenZorg vinden het niet fijn dat de parkeerplekken aan de Oostelijke Randweg niet meer kunnen worden gebruikt door nood- en hulpdiensten (tracé Oost, variant binnendoor).*  
Hoewel het geen officiële opstelplaatsen zijn, worden ze wel als zodanig gebruikt. Een waterverbinding tussen de Oostelijke Randweg en het appartementengebouw vormt een obstakel en bemoeilijkt de bereikbaarheid vanaf deze zijde. Terwijl de nabijheid van de huidige opstelplekken de bewoners een veilig gevoel geeft. Deze situatie willen zij graag behouden.
- 1.7 *Tracé West is financieel gunstiger dan beide varianten van tracé Oost.*  
De benodigde kunstwerken voor tracé Oost (bij de route 'water binnendoor' zijn dat de keermuren en bij de route 'water buitenom' de bruggen) om te voldoen aan veiligheid en doorvaarbaarheid, brengen extra kosten met zich mee. Die waren in de raming van 2012 nog niet opgenomen. Er zijn bij tracé Oost geen/weinig 'knoppen om aan te draaien' om tot een significante verlaging van de kosten te komen. (Zie ook paragraaf financiën)

## Kanttekeningen

- 1.1 *De groenstrook tussen BuitenZorg en het voetpad langs de Oostelijke Randweg is eigendom van de gemeente en daarmee beschikbaar voor herinrichting als vaarroute.*  
De groenstrook wordt echter al vele jaren beheerd door de eigenaren van BuitenZorg. De huidige bewoners gebruiken de groenstrook informeel als voortuin. Van de woning naar het trottoir en de parkeerplaatsen zijn paden aangelegd. De parkeerplaatsen behoren bij BuitenZorg sinds de aanleg van de Oostelijke Randweg in circa 1972. In 2016 is een overleg gestart tussen Habion en de gemeente over het huidig gebruik en beheer van de grond. Vanwege personeelwisselingen is dit overleg stil komen te liggen, echter dit jaar is dit weer opgepakt. De bedoeling is dat het gebruik van de grond door Habion wordt geformaliseerd, zoals dit ook bij Grenswoude is gebeurd. De bewoners zouden zich ernstig benadeeld voelen als wordt overgegaan tot een andere inrichting en openbaar gebruik van de groenstrook.
- 1.2 *Tracé West is geen oorspronkelijke verbinding.*  
Herstel van de oorspronkelijke verbinding is niet meer mogelijk door het plemmen van de sloten (nu Kastanjelaan) in de jaren '60 en '70. Tracé Oost is overigens ook geen oorspronkelijke verbinding.
- 1.3 *Tracé Oost verbindt drie nieuwbouwprojecten met vaarwater.*  
De nieuwbouwlocaties Mariaschool, de Overbrugging en het MAVO-veld zijn gelegen aan tracé Oost. Echter bij de uitvoering van tracé West, kunnen ook de eerste twee locaties met wat kleinere ingrepen, zoals het verbreden en verdiepen van het water en het verhogen van de brug bij de Mariaschool, worden aangesloten op de Achterburggracht. Voor het verbinden van het MAVO-veld zijn grotere ingrepen nodig, zoals een brug in de Dr. Wilminkstraat en het graven van nieuwe watergangen, waarvoor een relatief grote investering nodig is.
- 1.4 *Met de vaarverbinding door de wijk wordt de rust in de Bomenwijk verder aangetast.*  
Sommige bewoners van de wijk ervaren nu overlast van het gedrag van de bezoekers aan de kermis en parkeeroverlast van bezoekers van de Koogerkerk en LSVV. Tracé Oost is echter ook in een woonwijk gelegen, bij de sportvelden en langs een drukker uitvalsweg voor het winkelgebied. Bij de keuze voor tracé Oost wordt het probleem slechts verlegd en niet opgelost.

### 1.5 *De vijver (Machinesloot Wilgenlaan/Kastanjelaan) verliest zijn ecologische waarde.*

Doorvaarbaarheid kan een negatief effect hebben op de ecologische waarde, anderzijds verbetert de doorstroming en daarmee de waterkwaliteit. Dit biedt juist kansen voor verdere versterking van de biodiversiteit en ecologische waarden. Bovendien wordt het watersysteem robuuster.

### 1.6 *Er is een groep bewoners die bezwaren heeft tegen tracé West.*

Uit de enthousiaste reacties van deelnemers tijdens de participatiebijeenkomsten, uit de begeleidende teksten bij de aanmeldingen en bij de bezoeken aan de buurt bleek echter ook dat tracé West op veel draagvlak kan rekenen. Tracé West heeft daarnaast de voorkeur van onder andere ondernemers en Stichting Langedijk Waterrijk.

## **Deel B: scenariokeuze**

### **Inleiding**

In december 2018 heeft het college besloten aan de raad voor te stellen deze verbinding tot stand te laten komen via het westelijk tracé, Sportlaan-Lindenlaan-Wilgenlaan. Voor de doorvaart op dit tracé dienen vier dammen te worden vervangen door bruggen en het water verbreed.

### *Het scenario*

Voor dit project worden op vier locaties dammen vervangen door bruggen. Het is echter niet noodzakelijk en/of wenselijk, om ruimtelijke en/of financiële redenen, op elke locatie het huidige verkeersgebruik te behouden, bijvoorbeeld een autoverbinding kan een fietsverbinding worden, etcetera. De keuze voor een bepaald type brug (auto-, fiets-, wandel- of geen brug) op een bepaalde locatie (1/m 4) is een 'scenario' genoemd.

Tijdens twee participatie-avonden (zie bijlage 4), op 14 juni en 5 juli, is met bewoners en belanghebbende organisaties gebrainstormd over het type brug (wandel-, fiets-, auto-, of geen brug) op welke locatie (1,2,3,4). Dit college heeft middels het procesplan besloten belanghebbenden (bewoners en experts) te laten adviseren over de scenariokeuze binnen onderstaande gemeentelijke en brandweerkaders:

- minimaal een fietsbrug op locaties 1 of 2;
- een autobrug op locatie 4;
- bereikbaarheid van woningen en garages;
- bereikbaarheid (ook voor mindervaliden) van voorzieningen Voorburggracht en Dorpsstraat en sportvelden;
- vaarbeleid, waterbreedte, vaarbreedte en brughoogte.

Omdat in het MIP de Bomenwijk is opgenomen voor reconstructie in de periode 2021-2022, zijn de bewoners, in het kader van werk-met-werk-maken, ook uitgenodigd om in bredere zin een toekomstbeeld van hun wijk in te brengen. Daarvoor hebben belanghebbenden onder andere geadviseerd over de inrichting van de openbare oevers en de beeldkwaliteit van de bruggen.

De uit de participatie voortgekomen scenariokeuze leidt tot een gewijzigde verkeerssituatie, dit wordt onder het kopje verkeer nader beschouwd. Het resultaat van het participatietraject heeft naast een indexering van 2016 naar 2018 geleid tot een bijstelling in de investering (zie paragraaf financiën).

### **Een keuze voor de typologie van de bruggen (wandel-, fiets-, auto- of geen brug). (Zie bijlage 5)**

Binnen de door de gemeente en brandweer gestelde kaders (veiligheid, bereikbaarheid, Langedijk ontwikkelt met water), hebben participanten tijdens workshops in de vorm van zelf bedachte scenario's beargumenteerd welk type brug het beste past op welke locatie (1,2,3,4).

De argumenten zijn gerangschikt onder thema's. Langs deze thema's zijn alle vier de locaties beoordeeld (+, -, +/-) voor elk type brug. Met uitzondering van de Wilgenlaan, hier is vanwege de gestelde brandweerkaders alleen een autobrug mogelijk.

Na analyse door een team van ambtelijke vertegenwoordigers van de verschillende disciplines (stedenbouw, verkeer, techniek, groen en afval, water en kunstwerken, milieu/duurzaamheid, financiën, communicatie) zijn voor elke locatie kritische factoren benoemd. Kritische factoren zijn de thema's en kaders die doorslaggevend zijn geweest bij de keuze voor een bepaald type brug op een bepaalde locatie.

Het vervolgsценario voldoet aan de kritische factoren en is naar voren gekomen als meest positief scorend op de andere thema's. Dit best mogelijke vervolgsценario is achtereenvolgens voor locatie 1 t/m 4: fiets – fiets – wandel – autobrug, waarbij fiets- en autobruggen ook toegankelijk zijn voor mindervaliden, zodat voorzieningen aan de Dorpsstraat en Voorburggracht en vice versa in de Bomenwijk, goed bereikbaar zijn.

### **Wensen en ideeën ten aanzien van de inrichting van de openbare ruimte.**

De grote opkomst bracht een grote verscheidenheid van bewoners met zich mee, met een even zo grote diversiteit aan wensen, soms tegengestelde. Algemeen wordt het project door de meeste inwoners gezien als een kans om de buurt op te waarderen en de identiteit te versterken. Aspecten die veel genoemd zijn:

- géén vaardikers, maar bruggen (behoud en versterking Langedijker identiteit);
- versterken groenstructuur (behoud en versterken natuurvriendelijke inrichting en versterken bomenstructuur) naar inrichtings- en beheerniveau B;
- toegankelijkheid van de bruggen voor mindervaliden richting voorzieningen aan de Dorpsstraat/Voorburggracht;
- opwaarderen voorzieningen (steigers, vlanders, speeltuin, straatmeubilair) naar inrichtings- en beheerniveau B.

Deze aspecten vormen de basis voor nader onderzoek en uitwerking in de ontwerpfase die start na het raadsbesluit over tracékeuze en scenariokeuze.

### **Werk-met-werk-maken**

#### *Herinrichting Bomenbuurt*

In het MIP 2018-2021 is opgenomen dat in de Bomenbuurt Zuid-Scharwoude, de riolering wordt vervangen en het asfalt wordt vervangen door elementenverharding ('het vervangingsproject'). Deze opgave is ook een goed moment om naar de inrichting van de gehele openbare ruimte te kijken; past de inrichting kwalitatief en functioneel bij het huidig gebruik, zodat de wijk voor de komende veertig jaar weer een prettige woonomgeving biedt voor de bewoners.

Door het toegenomen autogebruik kan een jaren 60-wijk als de Bomenbuurt een opwaardering en efficiëntere inrichting goed gebruiken. Daarbij is het noodzakelijk om de toekomstige bruggen goed aan te laten sluiten op een mogelijk gewijzigd gewenst profiel van de weg. Daarom is de voorbereiding van het vervangingsproject in het MIP een jaar naar voren gehaald, naar 2019, zodat bruggen en wegprofiel straks functioneel goed op elkaar aansluiten.

In het participatietraject is zodoende ook aan de bewoners gevraagd naar de kansen die zij nu zien en hun wensen en ideeën bij de uitstraling en inrichting van de wijk. De totale inventarisatie geeft een eerste beeld voor een integrale, projectmatige aanpak voor de Bomenbuurt.

### **Verkeer (zie bijlage 6)**

Aanleg van twee fietsbruggen op de plek waar nu nog voor auto's toegankelijke wegen liggen, heeft gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Om te achterhalen om hoeveel verkeersbewegingen het gaat, zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Sportlaan, Lindenlaan, Wilgenlaan en de Dr. Wilminkstraat. Op andere plekken in de omgeving zijn eerder buiten het project om al eens tellingen uitgevoerd. Het inzetten van een verkeersmodel op deze schaal is niet zinvol. Beter is om de gevolgen in te schatten op basis van lokale kennis.

Op basis van de gemeten intensiteiten kan gesteld worden dat de Sportlaan, Lindenlaan, Wilgenlaan en de Dr. Wilminkstraat rustige woonstraten zijn en slechts een ontsluitende functie hebben voor de Bomenbuurt zelf. Drukkere wegen in de omgeving zijn de Tulpenstraat en de Koog/Langebalkweg, die een ontsluitende functie hebben op dorpsniveau in de west-oost richting. In noord-zuid richting zijn dat de Voorburggracht en de Oostelijke Randweg. Opvallend is dat op de Sportlaan de invloed van de sportvelden van LSVV groot is. Op weekenddagen is het veel drukker dan op werkdagen.

Omdat de Sportlaan en de Lindenlaan slechts een beperkte verkeersfunctie hebben, is het effect van het afsluiten van deze wegen voor autoverkeer door de aanleg van fietsbruggen niet heel groot. Het bestemmingsverkeer binnen de Bomenbuurt moet een andere route kiezen en heeft daarvoor diverse mogelijkheden. Grosso modo leidt dit niet tot problemen in de omgeving. De verwachting is dat alle woonstraten binnen de norm van 1.000 motorvoertuigen per dag blijven. Dit is een norm uit het Verkeers- en vervoersplan Langedijk (VVL 2009). Wel is de éénrichtingsdoorsteek van de Dorpsstraat naar de Lindenlaan straks niet mee bruikbaar om van de Dorpsstraat naar het gebied ten oosten van de nieuwe vaarverbinding te rijden. Een alternatief hiervoor is de Tulpenstraat of de Koog.

Op deze wegen kan het dus iets drukker worden. Hier is de verwachting dat binnen de gestelde norm voor erftoegangswegen met ontsluitingsfunctie van 3.000 motorvoertuigen per dag kan worden gebleven.

Aandachtspunten zijn de Tulpenstraat tussen de Oostelijke Randweg en de Dr. Wilminkstraat en de Koog. Op de Tulpenstraat wordt de gestelde norm van 3.000 motorvoertuigen nu al overschreden. Naar verwachting is de invloed van de aanleg van twee fietsbruggen niet groot. Woningbouw in de Dr. Wilminkstraat zal in de toekomst het verkeer op de Tulpenstraat wel doen toenemen. Bewoners van de Koog hebben vaak aangegeven overlast te ondervinden van het verkeer. Door aanleg van de fietsbruggen wordt het aantal oost-west verbindingen voor autoverkeer verminderd. Het kan hierdoor iets drukker worden op de Koog. Met bewoners van de Koog is afgesproken dat de inrichting van de straat wordt betrokken bij een toekomstige reconstructie van de Bomenbuurt in de periode 2021-2022.

## **Beoogd resultaat**

Een besluit van de raad voor het ter beschikking stellen van aanvullende financiële middelen om het herstel van de vaarverbinding tussen Achterburggracht en Machinesloot te realiseren. En hierbij de bestaande dammen te vervangen door bruggen volgens het scenario fiets-, fiets-, wandel-, autobrug. En de hiermee en in het kader van werk met werk maken gepaard gaande herinrichting uit te voeren op het kwaliteitsniveau dat passend is bij het welstands- en beheerniveau van de wijk.

## **Argumenten**

- 2.1 *Het vervolgsenario fiets-, fiets-, wandel-, autobrug heeft een breed draagvlak bij participanten.*  
De bijeenkomsten resulteerden in een zeer divers beeld van mogelijke scenario's. Vier scenario's kwamen het meeste voor. Voor elk van de locaties is een type brug gekozen die in twee van deze vier scenario's naar voren is gekomen.
- 2.2 *Bij de scenariokeuze is rekening gehouden met de meest kwetsbare gebruikers, kinderen en mindervaliden.*  
Het scenario scoort het beste op veiligheid (verkeersoverzicht) en bereikbaarheid voor mindervalide van de voorzieningen aan de Dorpsstraat en Voorburggracht.
- 3.1 *Het inrichtings- en uitvoeringsniveau is passend bij een woongebied met een regulier welstandsniveau.*  
Het inrichtingsniveau sluit aan op de kwaliteiten van de woonwijk, modern met kleine verbijzonderingen, groen en gastvrij.
- 3.2 *Het inrichtingsniveau krijgt een kwaliteitsimpuls en doet respect aan de inbreng vanuit de participatie.*  
In het collegeprogramma is opgenomen dat "het groen een belangrijke rol speelt voor de Langedijker identiteit. Het openbaar groen krijgt daarom een kwaliteitsimpuls en wordt via participatie meer van ons allen." Dit is het uitgangspunt geweest voor het proces en de uitwerking tot nu toe.
- 3.3 *Het inrichtingsniveau sluit aan op het kwaliteitsniveau B uit het beheerplan.*  
In het collegeprogramma is opgenomen dat dit college streeft naar een inrichtingsniveau B voor alle arealen. Dit is het uitgangspunt voor de kaders van het project.
- 3.4 *De investeringen leiden tot maatschappelijke waardecreatie.*  
De investeringen hebben een positief effect op: de beleving van de leefomgeving, waardering van bezoekers, de bereikbaarheid van ondernemers, de uitstraling van het vastgoed en het watersysteem.
- 3.5 *De investeringen dragen bij aan meerdere doelstellingen van Langedijk ontwikkelt met water*  
De basis op orde (herstel verbindingen), ruimte voor recreatie (ondernemerskansen), duurzaamheid (watersysteem) en meer ruimtelijke kwaliteit (beleving cultuurhistorie, versterking groenstructuur).

#### 4.1 De raad heeft het budgetrecht

5.1 De kadernota 2020 is het eerstvolgende moment waarop de financiële effecten van de kredietvoting conform dit voorstel verwerkt kunnen worden in het MIP

### Kanttekeningen

2.1 Het vervolgsценario fiets-, fiets-, wandel-, autobrug is niet genoemd in de bijeenkomsten. Dit leidt tot risico op afbreuk van draagvlak.

Het vervolgsценario is goed onderbouwd en een gewijzigde verkeerscirculatie went snel. Het vervolgsценario is het resultaat van de afweging per locatie waarbij is onderzocht hoe een type brug scoort binnen de gestelde kaders en kritische factoren. Het vervolgsценario in zijn geheel is ook getoetst en beoordeeld als het meest verkeersveilige scenario en het best inpasbaar waarbij de voorzieningen voor al het langzaam verkeer goed bereikbaar zijn.

2.2 Door het afsluiten van locatie 1 en 2 voor autoverkeer is een deel van de Bomenbuurt niet meer vanuit de Dorpsstraat toegankelijk via de Lindenlaan.

Dat is zo, echter het kruispunt Lindenlaan – Kastanjelaan wordt nu als onoverzichtelijk beschouwd. Vermindering van de verkeersdruk leidt tot een veiliger situatie.

4.1 De kosten van het project overstijgen ruim het in het MIP 2018-2021 opgenomen budget voor het herstel van de verbinding Achterburggracht - Machinesloot.

De in het MIP opgenomen bedragen zijn gebaseerd op wat tot 2016 toe technisch, ruimtelijk, politiek en financieel bekend was. Door indexering van de kredietaanvraag, een nieuwe politieke omgeving en ruimtelijke kennis, opgedaan uit de participatieronde, heeft een herijking van de uitgangspunten plaatsgevonden, die heeft geleid tot een aanpassing van de financiële kaders. Daarbij wordt bijgedragen aan de in het collegeprogramma opgenomen doelstellingen:

- werk-met-werk-maken;
- (vroegtijdige)participatie;
- faciliteren participatie aan maatschappij van ouderen;
- versterken kwaliteit van de openbare ruimte;
- verkeersveiligheid;
- versterken cultuur en identiteit;
- uitvoering geven aan Langedijk ontwikkelt met water.

Bij de budgetaanvraag is rekening gehouden met de ervaring dat werken in de openbare ruimte van een bestaande woonomgeving, die aansluiten op de erfgrans, over het algemeen een intensief communicatietraject wordt doorlopen met de omgeving voor een goede afstemming.



## Deel c: Overige aspecten integraal

### Communicatie

Vanwege de betrokkenheid van vele belanghebbenden in het voortraject en de grote diversiteit aan ingebrachte scenario's en inrichtingswensen wordt na het raadsbesluit over de tracé- en scenariokeuze een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst wordt toelichting gegeven op de tracé- en scenariokeuze en de uitgangspunten voor het inrichtingsniveau en de verkeerseffecten en het vervolgproces. Belanghebbenden worden daarnaast over het raadsbesluit geïnformeerd, per e-mail (deelnemers van de bijeenkomsten), via de website [www.lomw.nl](http://www.lomw.nl), en de lokale media.

### Participatie (Interactief werken)

Op basis van de factor C en de Langedijker werkwijze heeft participatie plaatsgevonden. Participatie was in eerste instantie gericht op de scenariokeuze en de uitvoeringswijze, uitgaande van tracé West. De uitkomsten zijn verwerkt in de analyse (zie bijlage). Een bewonersgroep heeft echter bezwaren tegen tracé West. Zij hebben hun bezwaren, zowel op papier, als tijdens diverse bijeenkomsten en diverse malen in het forum kenbaar gemaakt, de bezwaren zijn meegenomen in de afweging.

Positieve reacties over tracé West zijn ontvangen tijdens de interviews, de participatiebijeenkomsten (opkomst van circa 120 mensen), in de begeleidend schrijven bij de aanmeldingen voor de klankbordgroep en bij bezoeken aan de buurt, ook van direct aanwonenden. Hieruit blijkt dat tracé West op veel draagvlak kan rekenen. Daarnaast hebben onder andere de Stichting Langedijk Waterrijk en ondernemers de voorkeur voor tracé West. Na de besluitvorming wordt een klankbordgroep gevormd die adviseert bij de planuitwerking.

### Financiën

#### Vergelijk kredietramingen tracé Oost en tracé West (zie bijlage 7 en 7a)

Hoewel om inhoudelijke redenen is gekozen voor tracé West zijn beide tracés ook financieel nader onderzocht. Om geen appels met peren te vergelijken, zijn de ramingen ten eerste geïndexeerd naar het prijspeil van 2018. Daarna is de raming aangepast op de huidige bekende ruimtelijke, bestuurlijke en omgevingscontext. Dit betekent dat voor tracé:

- Oost twee varianten zijn doorgerekend: 'water binnendoor' en 'water buitenom';
- West de scenariokeuze is doorgerekend.

Afhankelijk van de uitvoeringswijze is de marge waarbinnen tracé:

- Tracé Oost is geraamd € 2.400.000,-- en € 2.900.000,--;
- Tracé West is geraamd is € 1.500.000,-- en € 2.100.000,-- (zie bijlage)

Uit de vergelijking blijkt dat de kredietramingen van tracé Oost bij beide varianten significant hoger zijn, dan de kosten van de duurste in concept onderzochte inrichtingsvarianten van tracé West.

**Tabel: samenvatting vergelijking ramingen Tracés Oost en West**

Scenario's	Tracé Oost water binnendoor	Tracé Oost water buitenom	Trace West Basis na indexatie	Tracé West na participatie	Tracé West Participatie sober
<b>Totaal</b>	€ 2.400.000--	€ 2.900.000,---	€ 1.500.000,-- (indexatie MIP)	€ 2.100.000,-- (voorstel)	€ 1.800.000,--

De hogere raming van tracé Oost wordt ten eerste veroorzaakt door de kosten van de benodigde kunstwerken, keermuren (variant water binnendoor) en/of bruggen (variant water buitenom). Ook zijn er in tracé Oost geen / weinig 'knoppen om aan te draaien' om de kosten substantieel te verlagen, zoals al dan niet toegankelijk voor mindervaliden en wijzigen verkeersfunctie van de brug.

Voor beide tracés gelden de volgende uitgangspunten:

- goede bereikbaarheid nood- en hulpdiensten;
- goede bereikbaarheid woningen en garages;
- goede bereikbaarheid voorzieningen, ook voor mindervaliden;
- bruggen voldoen aan CROW-normen, tenzij onderbouwd wordt afgeweken;
- inrichtingsniveau passend bij jaren 60 wijk;
- verkeers- en Vervoersplan Langedijk 2009 - 2018;
- waterbreedte, minimaal 6 (waar mogelijk 8 - 10 meter, dat is namelijk veiliger), vaarbreedte 4 meter onder bruggen en doorvaarhoogte 1,55 m.

Kredietramingen tracé West (zie bijlage 8a,b,c en 9)

Er zijn drie ramingsmomenten geweest voor het westelijk tracé.

2012: Actualisatie Masterplan Doorvaarbaarheid Langedijk 2012;

2016: Herijking van 2012;

2018: Herijking van 2016 na participatie.

Voor een goede vergelijking zijn de ramingen geïndexeerd naar het prijspeil van 1 januari 2018 en is een herijking van de proceskosten erin opgenomen.

In de tabel:

Kolom 1: 2012, kredietraming inclusief indexatie en herijking proceskosten

Kolom 2: 2016, kredietraming zonder indexatie en herijking proceskosten (bedrag dat in MIP is opgenomen)

Kolom 3: 2016, kredietraming met indexatie en herijking proceskosten

Kolom 4: 2018, kredietraming met indexatie en participatie

Kolom 5: 2018, kredietraming met indexatie en participatie sober

**Tabel: samenvatting kostenopbouw tracé West**

Scenario's	Actualisatie M-plan 2012	Herijking M-plan 2016	Herijking 2016 + indexatie	2018 Na participatie	
	1 aawa	2 awwa	3 awwa	4 fwa	5 fwwa
	Kredietraming 2012	Kredietraming 2016	Kredietraming 2016+ indexering naar 2018 (basis)	Raming na indexatie en participatie	Raming na indexatie en participatie variant SOBER
<b>realisatiekosten</b>	2.117.000,-	1.177.000,-	1.224.000,-	1.797.000,-	1.458.000,-
<b>proceskosten</b>		100.000,-	300.000,-	300.000,-	300.000,-
<b>Totaal</b>		1.277.000,- (in MIP opgenomen)	1.524.000,-	2.097.000,- (voorstel)	1.758.000,-

Scenario's: achtereenvolgens, van noord naar zuid worden voor de vier locaties het brugtype genoemd, waarbij: a=autobrug f=fietsbrug w=wandelbrug.

Toelichting op de verschillen tussen kredietraming 2012 en 2016:

In 2016 is een herijking uitgevoerd ten behoeve van een onderzoek naar mogelijke ruimtelijke en financiële optimalisatie van het plan voor het westelijke tracé, zoals getekend en berekend in 2012. De belangrijkste verschillen tussen de beide kredietramingen worden veroorzaakt door:

- a. bij nader onderzoek zijn op locatie 2 en 4 rioolzinkers voldoende en is geen gemaal nodig;
- b. toepassing van vaarduikers in plaats van toogbruggen op locaties 1 en 4;
- c. een andere scenariokeuze: wandelbrug in plaats van autobrug op locatie 2;
- d. als gevolg van toepassing vaarduiker op locatie 1 (zie b) en wandelbrug op locatie 2 (zie c) minder civieltechnische kunstwerken, zoals keermuren, nodig zijn.

Toelichting op de verschillen tussen kredietraming 2016 en 2018:

In het bij de programmabegroting 2018 vastgestelde MIP is een investering opgenomen van € 1.300.000,-. Dit bedrag is gebaseerd op een in 2016 uitgevoerde herijking (kolom 2 van Tabel) van de raming uit het Masterplan 2012 (kolom 1 van Tabel). De in het MIP opgenomen investering ad €1.300.000,- is dus gebaseerd op uitgangspunten van vóór het participatietraject.

Bij de herijking in 2016 is wel uitgegaan van de, in de inleiding genoemde, door brandweer en gemeente gestelde kaders.

De verhoging ten opzichte van het in de MIP opgenomen bedrag is tot stand gekomen door:

- indexering van de kredietraming van 2016 naar 2018.
- verhoging proceskosten (zie nadere toelichting in volgende alinea):
- uit het participatietraject voortgekomen wensen:
  - o opwaarderen van de openbare ruimte:
    - de voorkeur voor toogbruggen en géén vaarduikers, vanwege het aanzicht van de wijk en het behoud en versterking van de Langedijker identiteit.
    - opwaarderen van de groene inrichting en de voorzieningen in de openbare ruimte.
  - o fietsbruggen op locaties 1 en 2 in plaats van een autobrug en een wandelbrug,
    - aanleg calamiteitenroute tussen Dorpsstraat 508 en 510 voor hulp- en nooddiensten was in berekening 2016 nog niet meegenomen;
    - toegankelijkheid van drie bruggen voor mindervaliden (Dit waren er twee in de raming van 2016);
    - bereikbaarheid van voorzieningen aan de Dorpsstraat en Voorburggracht en sportvelden voor al het langzaam verkeer.

#### Toelichting op de verhoging van de proceskosten

Het project is gestart onder grote belangstelling van belanghebbenden uit de Bomenbuurt. Dit heeft geleid tot extra activiteiten en daarmee samenhangende kosten:

- nader onderzoek, heroverweging en financieel doorrekenen van het 'alternatieve traject' (langs Tulpenstraat en Oostelijke Randweg);
- extra participatiebijeenkomsten dan voorzien in het procesplan in verband met de grote opkomst;
- het meerekenen van alle interne kosten;
- werk-met-werk-maken, extra informatie ophalen en verwerken ten behoeve van de herinrichting;
- afhandelen van schriftelijke vragen;
- lang besluitvormingstraject.

Communicatie en participatie zijn een bestuurlijke wens en een steeds belangrijker onderdeel geworden van een ontwerpproces. Het is nodig voor het verkrijgen van een bij de buurt passend plan met een breed draagvlak, dit speelt zeker bij de herinrichting van een bestaande woonomgeving. Bij de herijking van 2018 (*kolom 3 van Tabel*) is daarom een verhoging van de proceskosten opgenomen. Om een goede vergelijking mogelijk te maken zijn deze proceskosten ook verwerkt in de andere kredietramingen 4 en 5. Het is een complex proces in een bestaande leefomgeving. De proceskosten worden onder andere ingezet voor:

- aanbesteding ontwerpfase;
- drie ontwerpfasen (schets, voorlopig en definitief ontwerp) van bruggen en openbare ruimte door extern adviesbureau;
- afstemming elke ontwerpfase met de omgeving;
- afstemming details op perceelsniveau;
- diverse onderzoeken (onder andere milieu);
- interne uren ten behoeve van:
  - o inhoudelijke afstemming;
  - o communicatie;
  - o technisch advies;
  - o voorbereiding bijeenkomsten en overleg met de omgeving.

#### Toelichting op de verschillen tussen kredietraming 2018 participatie en participatie sober

Dit verschil wordt op hoofdlijnen veroorzaakt door:

- de toegankelijkheid voor mindervaliden van brug 2 komt boven de CROW-norm met een helling van 1:10. De bereikbaarheid van de voorzieningen in de Dorpsstraat, aan de Voorburggracht en sportvelden via brug 1 worden als voldoende toegankelijk ingeschat;
- verschil in kwaliteitseisen voor de uitvoering, zoals duikerbruggen i.p.v. toogbruggen op locaties 1,2,3 en 4;
- al dan niet opwaarderen van de voorzieningen in de openbare ruimte. Minder werk-met-werk maken.

#### Voorstel financieel kader

De totale investering van het door participatie tot stand gekomen vervolgsценario wordt geraamd op circa € 2.100.000,- (*kolom 4 in bijlage Tabel*), bestaande uit zowel de proces- als realisatiekosten. Dat betekent een aanvullende investering van circa € 800.000,- in relatie tot de reeds in het MIP opgenomen investering van € 1.300.000,-.

Het voorstel aan de raad is om, voor, het door participatie tot stand gekomen scenario en inrichtingsniveau, scenario 4 een extra investering van € 800.000,-- beschikbaar te stellen en de gevolgen hiervan te verwerken in de eerstvolgende MIP.

N.B. De details van de kredietramingen zijn vertrouwelijk en voor (burger)raadsleden in te zien bij de griffie.

### **Vervolgstappen**

Na de besluitvorming door de raad wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de buurt en belanghebbende organisaties. Daarna wordt een klankbordgroep als adviesgroep ingesteld. Met hen worden de scenariokeuze en de keuzes voor de inrichting van de openbare ruimte uitgewerkt, binnen het gegeven financiële kader in de nota van uitgangspunten, die aan het college wordt voorgelegd ter besluitvorming.

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

Niet van toepassing.

### **Bijlagen ter informatie**

1. Knooppunten 5 t/m 8 Actualisatie Masterplan 2012 (locaties 1 t/m 4);
2. Knooppunten 9 t/m 11 Actualisatie Masterplan 2012;
3. Memo afweging tracés West en Oost project herstel verbinding Achterburggracht-Machinesloot;
4. Verslagen participatie (in september verstuurd naar participanten);
5. Analyse participatie scenariokeuze en inrichting openbare ruimte;
6. Bijlage verkeerstellingen locaties 1 t/m 4;
7. Tabel kostenoverzicht tracé Oost (vertrouwelijk);
- 7a Kredietraming 2012 tracé Oost (vertrouwelijk);
8. Tabel kostenoverzicht tracé West (vertrouwelijk);
- 8a Kredietraming 2012 tracé West (vertrouwelijk);
- 8b Kredietraming 2016 tracé West (vertrouwelijk);
9. Notitie Kostenraming Oostelijk en Westelijk tracé (vertrouwelijk).

Burgemeester en wethouders van Langedijk,

E. Annaert  
gemeentesecretaris/directeur

L.A.M. Kompier  
burgemeester

## R a a d s b e s l u i t

Agendanummer : 11  
Onderwerp : Tracé- en Scenariokeuze en financieel kader project herstel verbinding  
Achterburggracht - Machinesloot

De raad van de gemeente Langedijk;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 februari 2019, nummer 29;

b e s l u i t:

1. te besluiten om de realisatie van het herstel van de vaarverbinding tussen Achterburggracht en Machinesloot plaats te laten vinden door het verbinden van de sloten tussen Sportlaan en Wilgenlaan (tracé West, de westelijke route);
2. het herstel van de verbinding tussen de Achterburggracht in Noord-Scharwoude en de Machinesloot in Zuid-Scharwoude te realiseren door het vervangen van de dammen door bruggen en van noord naar zuid uit te voeren volgens het uit het participatietraject voortgekomen vervolgsceario: fiets (locatie 1) fiets (locatie 2) wandel (locatie 3) auto (locatie 4);
3. het sceario uit te voeren op het uit het participatietraject voortgekomen inrichtingsniveau en te kiezen voor het participatiemodel (zie bijlage tabel);
4. een krediet te voteren ad € 2.100.000,- ter dekking van de proces- en realisatiekosten, door een aanvullend krediet van € 800.000,- beschikbaar te stellen en de extra kapitaalslasten vanaf 2021 ad circa € 33.000,- per jaar te dekken uit de algemene middelen;
5. de financiële effecten hiervan te verwerken in de eerstvolgende herziening van het MIP bij de Kadernota 2020 (MIP 2020-2023).

Vastgesteld in de openbare vergadering van 26 maart 2019.

de raadsgriffier

de voorzitter

drs. G.J. de Graaf

L.A.M. Kompier