

Raadsvoorstel

Onderwerp: Tracékeuze Hoogwaardig Openbaar vervoer deeltracé 1, Delftplein-Broekbergenlaan

Datum raadsvergadering		Portefeuillehouder(s)	R. Vennik A.V. Baerveldt
Registratienummer	Rs12.00471	Ambtenaar	BV/ J. Holleman
Datum carrousel		Telefoon	0255 567658
Raadsbesluit nr.		E-mailadres	JHolleman@velsen.nl

Voorgesteld raadsbesluit

In afwijking van het besluit van 8 september 2011 te kiezen voor de variant die voorziet in een route over de Vleilantweg, het opheffen van de doorsnijding van het kermisveldje en het maken van een nieuwe aansluiting op de rotonde bij de Wüstelaan (variant 4) als deeltracé voor het Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen Delftplein en Broekbergenlaan.

Samenvatting



Tijdens de inspraakperiode voor het deeltracé 1 van de Hoogwaardig Openbaar Vervoerlijn Velsen (Delftplein-Broekbergenlaan) zijn er twee alternatieven ingediend door belanghebbenden uit Santpoort- Noord. Na beoordeling van deze alternatieven is door het bestuurlijk overleg (tussen de provincie en de gemeente) de voorkeur uitgesproken voor het alternatief dat voorziet in een route over de Vleilantweg, het opheffen van de doorsnijding van het kermisveldje en het maken van een nieuwe aansluiting op de rotonde bij de Wüstelaan. De Raad wordt voorgesteld om, in afwijking van het eerder genomen besluit, te kiezen voor variant 4.

Aanleiding

Tijdens de inspraakbijeenkomst over deeltracé 1 bleek er vanuit de inwoners van Santpoort-Noord veel steun te zijn voor een ontwerp dat werd ingebracht door de Harddraverijvereniging Santpoort e.o. (variant 3). Op basis van dit ontwerp werd nog een vierde variant ingebracht door het wijkplatform Santpoort-Noord. Alle varianten zijn door de gemeente en de provincie Noord-Holland gezamenlijk met de genoemde partijen besproken evenals met de winkeliers- en ondernemersvereniging Santpoort-Noord en de Stichting Santpoort. Na weging blijkt variant 4, die voorziet in het opheffen van de doorsnijding van het kermisveldje en het maken van een nieuwe aansluiting op de rotonde bij de Wüstelaan, op vrijwel alle vlakken als beste te scoren. Ook kan dit alternatief rekenen op een breed draagvlak. De voorkeur gaat daarom uit naar deze variant. Omdat het deeltracé in deze variant afwijkt van de tracékeuze zoals deze gemaakt is tijdens het tracékeuzebesluit in 2008 is het wenselijk dat de gemeenteraad hierover opnieuw besluit.

Programma

Openbare Ruimte

Kader

Raadbesluit van 11 september 2008 inzake het HOV-trace.
Investeringsbegroting wegen 2012-2015
Samenwerkingsovereenkomst HOV

Beoogd doel en effect van het besluit

De voorgestelde variant scoort als beste op het vlak van terugdringen van het doorgaand autoverkeer, verkeersstructuur en verkeerveiligheid als ook voor de doorstroming voor het

GEMEENTE VELSEN

busverkeer. Indien deze variant aangelegd wordt ontstaat naar verwachting een breed draagvlak voor het HOV tracé door Santpoort-Noord. Het plan wordt ook bestuurlijk gesteund zoals recent bleek tijdens een bestuurlijk overleg met de provincie Noord-Holland.

Directe maatschappelijke consequenties

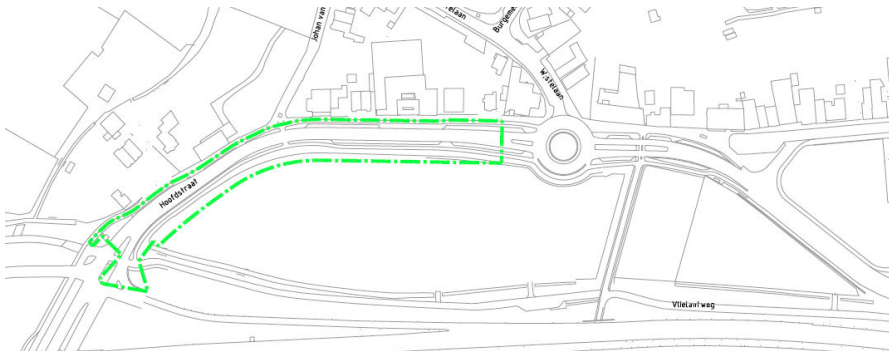
De ontwikkeling van dit deeltracé maakt deel uit van de aanleg van een hoogwaardig openbare busverbinding tussen Haarlem en IJmuiden aan Zee

Argumenten

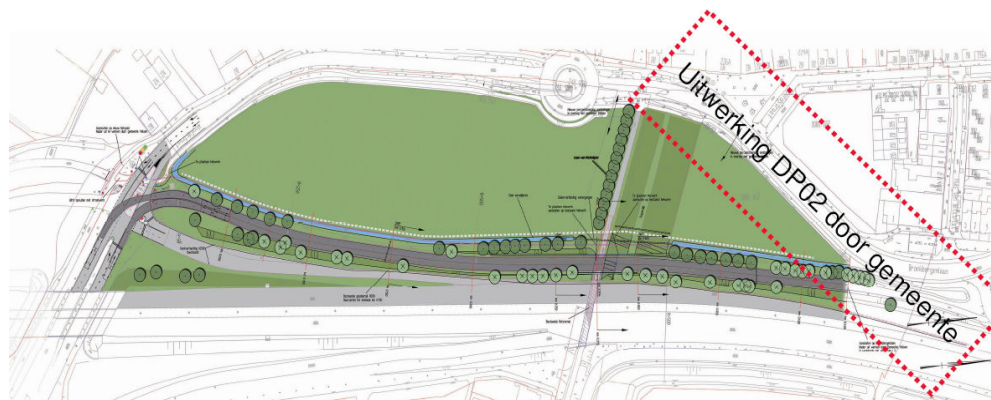
In het inspraaktraject voor deeltracé 1 (busbaan over de Vlielantweg) zijn er een tweetal varianten op ons ontwerp ingebracht. Naast het model waarmee de inspraak is ingegaan is er ook nog het model dat tijdens de tracékeuze voor ogen stond. Hiermee zijn er voor dit deeltracé 4 varianten.

De 4 varianten

- Variant 1: dit is de variant die in het tracékeuzedocument staat; de **“Tracékeuzevariant”**. Deze variant voorziet in het handhaven van de bestaande route, waarbij de rotonde Wüstelaan wordt vervangen door een voorrangskruising. Verder voorziet deze oplossing in het aanleggen van een busstrook vanaf de rotonde naar de verkeerslichten bij het viaduct onder de N208.



- Variant 2: Dit is de variant die vrijgegeven is voor inspraak; de **“Inspraakvariant”**. Dit is de variant die tijdens de uitwerking van variant 1 als goed alternatief boven kwam drijven. Deze voorziet in een vrije busbaan over de Vlielantweg. Het autoverkeer wordt afgewikkeld via de bestaande route. Het fietsverkeer wordt in deze variant afgewikkeld via de Hoofdstraat. Dit is het model waarmee de inspraak is gestart.



- Variant 3: Deze heet in de volksmond de **“Harddraverijvariant”**. Deze voorziet kort gezegd in een gecombineerde auto/busbaan over de Vlielantweg. In deze variant wordt de huidige Broekbergenlaan vanaf het benzinstation Trovato tot aan de rotonde Wüstelaan opgeheven. Hiermee wordt het “kermisveldje” vergroot doordat één veld ontstaat tot aan de Slaperdijk. Deze oplossing voorziet ook in het rechtstreeks aansluiten van de Hoofdstraat/winkelstraat op

de rotonde Wüstelaan.



- **Variant 4:** Deze variant heet in de volksmond de “**Wijkplatformvariant**”. De uitgangspunten zijn deels hetzelfde als bij variant 3 (opheffen deel Broekbergenlaan tussen weilanden en aansluiten Hoofdstraat/winkelstraat op rotonde Wüstelaan). In deze variant loopt de gecombineerde auto/busbaan vanaf benzinstation Trovato tot iets voorbij de Slaperdijk. Vanaf hier gaat het autoverkeer via een nieuwe weg naar de rotonde Wüstelaan en het busverkeer via een busbaan naar de verkeerslichten bij het viaduct onder de N208.



Criteria

Alle bovengenoemde varianten hebben wij beoordeeld op 8 criteria die in overleg met de belangengroepen zijn opgesteld:

1. Doorstroming bus
2. Terugdringen doorgaand verkeer door de kernen
3. Gevolgen voor het fietsverkeer
4. Verkeersstructuur en -veiligheid
5. Stedenbouwkundige/landschappelijke aspecten
6. Vergroten van het “kermisveldje”
7. Uitbreiden parkeergelegenheid bij winkelstraat
8. Kosten (incl. verdeling provincie en gemeente)

Hieronder staat weergegeven wat onder deze criteria wordt verstaan.

Ad 1 Doorstroming bus

Uitgangspunt is en blijft een verbetering van de doorstroming van de bus. Het gaat hier om een kwalitatieve inschatting op basis van de mate waarin de bus zich onafhankelijk van het autoverkeer kan verplaatsen door de aanwezigheid van vrijliggende businfrastructuur.

Ad 2 Terugdringen doorgaand verkeer door de kernen

Eén van de doelstellingen van het college is om het doorgaande verkeer door de kernen te ontmoedigen en terug te dringen. Hierbij is gekeken naar de mate waarin een weerstandpunt gecreëerd wordt voor doorgaand autoverkeer.

Ad 3 Gevolgen voor het fietsverkeer

In het collegeprogramma is duidelijk plaats ingeruimd voor de fietser. Elke variant is gewogen op omrijden en doorstroming van de fietser. Het gaat om een kwalitatieve inschatting op basis van de diverse verkeersstromen en fietsrelaties.

Ad 4 Verkeersstructuur en -veiligheid

Elk verkeersontwerp is beoordeeld op de logica van de verkeersstructuur en mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid.



Ad 5 Stedenbouwkundige/landschappelijke aspecten

Bij elke variant moet in meer of mindere mate ingegrepen worden in het landschap. Bij deze ingreep zijn er twee aspecten die een rol spelen. Aan de ene kant kwantitatief: het verdwijnen van een aantal vierkante meters groen. Aan de andere kant kwalitatief: het veranderen van de landschappelijke structuur (doorsnijding met infrastructuur, ingreep in de Slaperdijk)

Ad 6 Vergroten van het “kermisveldje”

Op dit moment doorsnijdt de Broekbergenlaan twee weilanden. De Harddraverijvereniging streeft al langere tijd naar het vergroten van de kermis om deze ook op langere termijn levensvatbaar te houden. Ook voor andere activiteiten die in Santpoort-Noord worden georganiseerd bestaat de behoefte aan een groter terrein dan het huidige. Het project HOV Velsen biedt de mogelijkheid de Broekbergenlaan te verleggen en hiermee de doorsnijding van de weilanden ongedaan te maken.

Ad 7 Uitbreiden parkeergelegenheid bij winkelstraat

Al lange tijd is er bij de winkeliers behoefte aan uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen en het van twee zijden toegankelijk maken van de parkeergelegenheid.

Ad 8 Kosten (incl. verdeling provincie en gemeente)

Elke variant is doorgerekend op de kosten die de totale aanleg met zich meebrengt. Dit is echter voor het college niet voldoende om een goede afweging te maken. De Provincie neemt namelijk alleen kosten voor haar rekening die toe te rekenen zijn aan de aanleg van businfrastructuur. De overige kosten dienen betaald te worden door de gemeente. Als de gemeente bijvoorbeeld naast de HOV baan een fietspad aan wil leggen of een weg verleggen, dan zijn die kosten voor rekening van de gemeente. Voor elke variant is daarom naast een schatting van de totale kosten ook aangegeven wat de bijdrage van de Provincie is en wat de extra kosten zijn voor de gemeente Velsen.

Het scoren van de diverse varianten

In onderstaand schema is weergegeven hoe de varianten scoren. Het gaat om een vergelijking ten opzichte van de huidige situatie. Ook wordt een overzicht van de kosten geboden.

	Variant 1	Variant 2	Variant 3	Variant 4
Doorstroming bus	+	++	+	++
Terugdringen doorgaand verkeer	+/-	+	-	++
Gevolgen fietsverkeer	+/-	-	-	+/-
Verkeersstructuur en -veiligheid	-	+	-	+
Stedenbouwkundige /landschappelijke aspecten	+/-	+/-	+	+/-
Vergroten Kermisveldje	-	-	+	+
Uitbreiden parkeerplaatsen winkelstraat	+	+	+	+
Kosten				
• Totale kosten	1.575.000	2.475.000	3.400.000	3.150.000
• Kosten Provincie	1.500.000	2.400.000	700.000	2.075.000
• Extra kosten Gemeente	75.000*	75.000*	2.350.000**	725.000**

*kosten voor herinrichting/uitbreiding parkeergelegenheid rondom kleine weilandje tussen Hoofdstraat en Broekbergenlaan

**totale kosten minus bijdrage Provincie minus € 350.000 (vervallen van reeds opgenomen kosten voor herinrichting schuine deel Broekbergenlaan tussen de weilanden)

Hieronder wordt een toelichting gegeven op de scores en de kosten.



Ad 1 Doorstroming bus

De doorstroming van de bus scoort in variant 2 en 4 het beste. In deze varianten heeft de bus een vrije busbaan en wordt zo min mogelijk belemmerd door autoverkeer. Ook variant 1 en 3 geven een verbetering ten opzichte van de huidige situatie door de beoogde aanpassingen ten behoeve van de bus, echter duidelijk minder dan de varianten 2 en 4.

Ad 2 Terugdringen doorgaand verkeer

Op dit aspect scoort variant 4 duidelijk als beste. In deze variant wordt door de nieuwe aansluiting op de rotonde een weerstandpunt gecreëerd die ontmoedigend zal werken om de route door Santpoort-Noord als doorgaande route te gebruiken. In de overige varianten is een dergelijk punt veel minder of niet aanwezig. In variant 3 is zelfs sprake van een bevordering van het doorgaand verkeer door Santpoort-Noord. Deze scoort daarom negatief op dit punt.

Ad 3 Gevolgen voor het fietsverkeer

In de huidige situatie liggen er prima fietsverbindingen. Er ligt een tweerichtingenfietspad op de Vlielantweg en er liggen vrijliggende fietspaden langs de Hoofdstraat. Ook de doorstroming van de fietsers op het kruispunt bij het viaduct met de N208 is voldoende. Als deze situatie gehandhaafd blijft is er sprake van een goede situatie voor fietsers. Variant 2 scoort minder omdat in deze variant het fietspad over de Vlielantweg opgeheven wordt. De afwikkeling van het fietsverkeer kan prima over de vrijliggende fietspaden langs de Hoofdstraat, maar dit is wel een omrijdbeweging. Variant 3 scoort minder omdat bij deze variant het kruispunt bij het viaduct over de N208 een extra aantakking voor autoverkeer krijgt, waardoor de wachttijden toenemen inclusief die van het fietsverkeer. Variant 4 heeft voor- en nadelen voor de fietsers, met name voor fietsers tussen de Slaperdijk en de rotonde Wüstelaan: deze moeten de busbaan oversteken met een verkeerslicht, maar hebben wel een directe en veilige aansluiting op de rotonde (in plaats van de huidige oversteek ten noorden van de rotonde).

Ad 4 Verkeersstructuur en -veiligheid

Op dit aspect scoren variant 2 en variant 4 het beste. Bij beide ontwerpen blijft de verkeersstructuur logisch en zijn er voldoende mogelijkheden om bij het ontwerp de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te waarborgen. Variant 1 scoort minder omdat ter bevordering van de doorstroming van de bus de huidige rotonde bij de Wüstelaan vervangen zou moeten worden door een voorrangskruising. Dit is uit het oogpunt van verkeersveiligheid geen ideale oplossing. Variant 3 scoort minder omdat bij het viaduct met de N208 erg veel verkeersstromen bij elkaar komen. Hierdoor ontstaat een zodanig ingewikkeld kruispunt dat het erg lastig wordt om een logische verkeersstructuur aan te brengen.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid een ongewenste situatie.

Ad 5 Stedenbouwkundige/landschappelijke aspecten

Bij elke variant moet in meer of mindere mate ingegrepen worden in het landschap. Variant 3 scoort op dit aspect het beste. Naast dat de doorsnijding van het weiland ongedaan wordt gemaakt verdwijnt in deze variant ook het minste aantal vierkante meters groen omdat zowel het auto- als busverkeer afgewikkeld wordt over dezelfde weg. Bij variant 1 en 2 blijft de doorsnijding bestaan en zal het aantal vierkante meters groen dat verdwijnt ongeveer gelijk zijn. Bij variant 4 wordt de doorsnijding van het weiland verplaatst, zij het naar een meer passende locatie, en verdwijnen iets meer vierkante meters groen. Ook wordt de coupure in de Slaperdijk aan de zijde van de N-208 vergroot. Dit wordt enigszins gecompenseerd doordat de dijk aan de westzijde wat verlengd kan worden.

Ad 6 Vergroten kermisveldje

Als de doorsnijding van het weiland opgeheven wordt, ontstaat automatisch een groter kermisveld. Alleen variant 3 en 4 scoren logischerwijs op dit aspect.

Ad 7 Uitbreiden parkeergelegenheid bij winkelstraat

In alle varianten is het mogelijk om het aantal parkeerplaatsen uit te breiden tegen bepaalde kosten. Bij variant 3 en 4 maakt dit als gevolg van het ontwerp logisch onderdeel uit van het gehele herinrichtingsproject. Bij de varianten 1 en 2 is dit evengoed mogelijk door het te koppelen aan het project herinrichting Broekbergenlaan.

Ad 8 Kosten (incl. verdeling provincie en gemeente)

Naast de totale kosten is belangrijk welk gedeelte van de totale kosten direct toe te wijzen is aan businfrastructuur. Deze kosten worden namelijk voor 100% gedragen door de Provincie. Indien kosten gemaakt worden voor het aanleggen van bijvoorbeeld een fietspad, verleggen van een weg of het creëren van extra parkeerplaatsen, dan komen deze volledig voor rekening van de gemeente. Dit betekent dat de totale kosten voor een variant lager uit kunnen vallen, maar de kosten voor de gemeente hoger. Bij elke variant zijn de kosten ruim geraamd. Dit wil zeggen dat hierbij rekening is gehouden met tegenvallers. De werkelijke kosten kunnen lager uitvallen.

In variant 3 en 4 kunnen de kosten die reeds opgenomen staan voor de herinrichting van de Broekbergenlaan (vanaf benzinstation Trovato tot aan de rotonde Wüstelaan) vervallen. Hiervoor is in de investeringsbegroting reeds een bedrag opgenomen van € 350.000. Het bedrag dat weergegeven staat in de tabel zijn de extra kosten voor de gemeente.

Variant 1 (“Tracékeuzevariant”)

De totale kosten van deze variant zijn lastig in te schatten. Naast de kosten voor het creëren van een busstrook tussen de Wüstelaan en maken van een nieuwe verkeersregelinstantie bij de verkeerslichten bij het viaduct N208, moet in deze variant een voorrangskruising gemaakt worden op de plaats waar nu een rotonde ligt. Onder de rotonde Wüstelaan ligt echter een bergbezinkbassin. Het verplaatsen van deze voorziening is niet mogelijk. Er zullen dus diverse aanpassingen moeten plaatsvinden om deze variant mogelijk te maken. Op basis van de in 2009 gemaakte kostenraming voor deze variant worden deze kosten ingeschat op € 1.500.000,- Dit zijn allemaal HOV gerelateerde kosten. Het realiseren van extra parkeerplaatsen kan in deze variant worden gekoppeld aan het project herinrichting Broekbergenlaan, voor naar schatting ongeveer € 75.000 extra kosten.

Variant 2 (“Inspraakvariant”)

Deze variant voorziet in een volledige busbaan. Zoals aangegeven zijn de kosten voor de aanleg van de busbaan volledig voor rekening van de Provincie. In deze variant heeft de gemeente geen andere kosten dan het opknappen van de Broekbergenlaan (vanaf Broekbergenplein tot aan de rotonde met de Wüstelaan). Deze is reeds opgenomen in de investeringsbegroting. Het realiseren van extra parkeerplaatsen kan in deze variant aan dit project worden gekoppeld, met naar schatting ongeveer € 75.000 extra kosten.

Variant 3 (“Harddraverijvariant”)

Deze variant voorziet niet in een aparte busbaan, maar in een gecombineerde bus/autoweg. De kosten voor de aanleg vallen ten opzichte van variant 2 hoger uit als gevolg van de aanleg



van een fietspad (ca. € 200.000) en het vormgeven van een goede aantakking op de verkeerslichten bij het viaduct N208 (€ 200.000). De kosten voor het weghalen van het gedeelte Broekbergenlaan tussen de weilanden en het creëren van een aansluiting van de Hoofdstraat/winkelstraat op de rotonde en meer parkeerplaatsen zijn ook extra kosten ten opzichte van variant 2. Deze bedragen naar schatting € 300.000. Daartegenover vervallen de opgenomen kosten voor de herinrichting van het gedeelte Broekbergenlaan tussen de weilanden, ter grootte van € 350.000. Bij deze variant zijn de extra kosten voor de gemeente aanzienlijk, aangezien de aanleg van de gecombineerde auto/busbaan voor naar schatting driekwart voor rekening van de gemeente zal komen. De kosten voor het realiseren van extra parkeerplaatsen maken onderdeel uit van deze kostenschatting.

Variant 4 (“Wijkplatformvariant”)

De totale kosten voor deze variant vallen hoger uit dan in variant 2. De kosten zullen naar schatting uitkomen op € 3.150.000. Van deze kosten komt € 2.075.000,- voor rekening van de Provincie. De gemeente Velsen zal in deze variant € 1.075.000,- voor haar rekening nemen. Omdat, net als in variant 3 de kosten voor de herinrichting van het gedeelte Broekbergenlaan tussen de weilanden vervallen, bedragen de extra kosten voor de gemeente € 1.075.000,- minus € 350.000,- = € 725.000,-. De kosten voor het realiseren van extra parkeerplaatsen maken onderdeel uit van deze kostenschatting. Bij de totale kosten voor deze variant zitten ook de kosten voor het aanleggen van het fietspad langs de HOV. De aanleg van het fietspad langs dit deeltracé komt in aanmerking voor de subsidie “beter benutten”. De kosten voor de aanleg van het fietspad zijn ingeschat op ongeveer € 200.000,-. Hiervan is 50 % subsidiabel. Bij toekenning van de subsidie zijn de extra kosten voor de aanleg van deze € 625.000,-.



Inspraak, participatie etc.

In de periode december 2011- januari 2012 is er inspraak gehouden voor deeltracé 1. Tijdens deze inspraakperiode zijn twee alternatieven ingediend. Naar aanleiding van de ingediende alternatieven hebben de afgelopen maanden een aantal gesprekken plaatsgehad met de winkeliersvereniging, de harddraverijvereniging, Stichting Santpoort en het wijkplatform waarin de voordelen en nadelen van elk plan besproken zijn. Als de gemeenteraad akkoord gaat met de wijziging van dit deeltracé zal het plan verder uitgewerkt worden. Daarna zal het plan wederom in de inspraakprocedure worden gebracht waarbij ook de inspraakreacties van de afgelopen inspraakprocedure verwerkt zullen worden.

Alternatieven

Zie hierboven

Risico's

De aanleg van het HOV-Velsen tracé is een ingrijpend proces waarbij het belangrijk is om binnen gestelde kaders dit proces te voltooien. Gelijkertijd is het van belang te kunnen rekenen op voldoende draagvlak. Daarom wordt bij ieder deeltracé onderzocht wat de mogelijkheden en beperkingen zijn van de opmerkingen en alternatieven die tijdens de inspraak naar voren gebracht worden.

Bij deeltracé 1 is de voorkeur voor variant 4 tot stand gekomen na overleg met direct betrokkenen. Dit laat zo zien hoe een participatieproces tot een goed resultaat kan leiden. Door niet te kiezen voor een goed alternatief kan het risico ontstaan dat het participatieproces slechts voor de vorm is. Dit kan een negatieve weerslag hebben op processen bij andere deeltracés.

Financiële consequenties

In de begroting 2012-2015 is een investeringsvolume voor investeringen in wegen opgenomen van € 2.600.000,- per jaar. Dit is ook het plafond dat voor deze investeringen is afgesproken. Recente inzichten hebben uitgewezen dat op andere tracédelen de kosten voor de aanleg van de HOV Velsen lager uitvallen. Dit levert een “voordeel” op voor de investeringsbegroting wegen van naar schatting ongeveer € 2.000.000,- over de periode 2012-2015. De voorkeursvariant

GEMEENTE VELSEN

brengt € 725.000,- aan extra kosten voor de gemeenten met zich mee. Als rekening wordt gehouden met de in het vooruitzicht gestelde subsidie voor de aanleg van het fietspad komen de kosten nog eens € 100.000,- lager uit. De extra kosten zijn dan € 625.000,- De extra kosten voor deze variant kunnen, gelet op bovenstaande, opgevangen worden binnen de investeringsruimte wegen. Voor de begroting heeft deze extra kostenpost derhalve geen nadelig effect.

Uitvoering van besluit

Gevolgen voor de planning:

De exercities die gedaan zijn naar aanleiding van de ingebrachte alternatieven brengen enige vertraging ten opzichte van de bestaande planning met zich mee. Na de tracékeuze kan de planologische procedure gestart worden. Hiermee loopt dit deeltracé dan in de pas met de planologische procedures voor deeltracé 4 (onderdoorgang onder het spoor) en 5 (vanaf de onderdoorgang tot aan politiebureau).

De planning is als volgt:

- Juni 2012: Tracékeuze
- September 2012: Inspraak op nieuwe ontwerp
- Oktober 2012 start planologische procedure
- Voorjaar 2014 start uitvoering

Bijlagen – onderdeel uitmakend van het besluit



Achterliggende stukken – relevante aanvullende of historische informatie

Burgemeester en wethouders van Velsen

De secretaris,

De burgemeester,

D. Emmer

F.M. Weerwind