

Samenhang in ontwikkeling Zuiderweg

Notitie betreffende reconstructie Zuiderweg

Steller: Vincent Kok

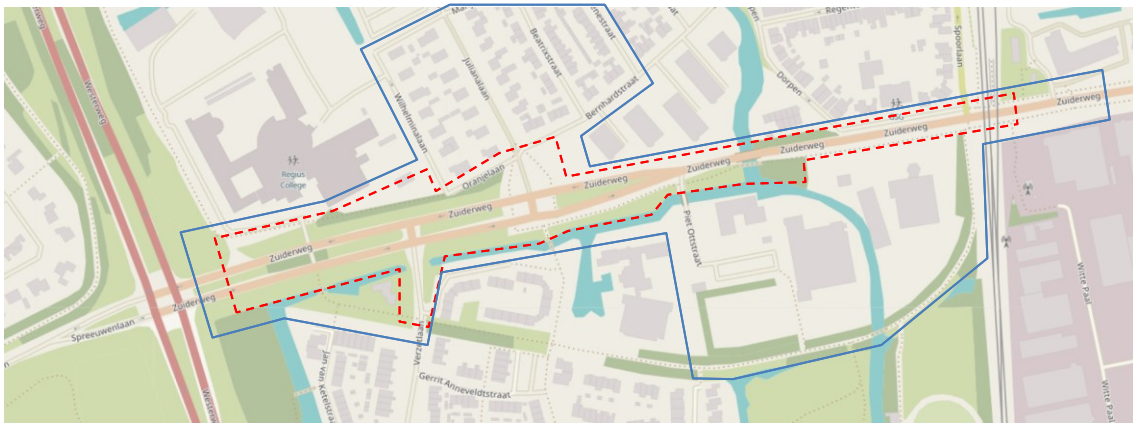
Datum 23-9-2020

Aan de Zuiderweg zijn veel veranderingen gaande welke elkaar beïnvloeden. Ruimtelijke keuzes voor het ene zorgen voor kansen of belemmeringen bij andere ontwikkelingen.

Momenteel zijn de meest urgente plannen die juist nu vragen om een integrale oplossing:

1. Oudshoorn: woningbouwplan De Veldwachter;
2. Piet Ottstraat en Spoedzoekershotel;
3. Einde levensduur van verkeerslichten Julianalaan.

Deze notitie beschrijft hoe de situatie rond de Zuiderweg, in samenhang met alle ontwikkelingen, er over ongeveer 5 jaar uit moet zien.



Beschouwd gebied (blauw) en plangebied (rood)

Korte situatiebeschrijving

Beleving

Gelukkig is het aantal geregistreerde ongevallen op de Zuiderweg en omliggende straten laag, toch wordt er veel problematiek ervaren. Met name voor fietsers en wandelaars voelt het oversteken van de Zuiderweg en van het spoor als onveilig (gebied Dorpen-Spoorlaan). Het fietsverkeer naar de scholen zorgt voor oversteekbewegingen over de Julianalaan hetgeen als onprettig wordt ervaren. De verkeersbewegingen van met name haal- en brengverkeer op de Oranjelaan leidt overlast en dit hangt samen met het in- en uitrijden van de beide zijwegen direct naast de kruising (Bernhardstraat en Oranjelaan). Dit leidt tot opstoppingen en overlast. De Bernhardstraat wordt bovendien gebruikt als sluiproute tussen station en Zuiderweg.

Verkeerscapaciteit

De huidige Zuiderweg is één van de drukste gemeentelijk wegen met zo'n 12.500 verkeersbewegingen. De huidige weg is in de huidige vorm met de huidige verkeersbelasting

afdoende. Het verkeer neemt echter ieder jaar toe en we zien in Schagen een gemiddelde groei van het verkeer van ca. 2% per jaar. Als deze trend zich doorzet dan zal de huidige Zuiderweg daarmee op een termijn van 10 jaar haar maximale capaciteit hebben bereikt. Wat betekent dit? Het bereiken van de maximale capaciteit betekent opstropen van het verkeer waardoor filevorming optreedt. Op dat moment zal de onveiligheid toenemen. Ook zal sluipverkeer elders toenemen. De diverse ontwikkelingen zorgen voor een snellere groei van het verkeer waardoor de maximale capaciteit eerder bereikt zal worden.

Er zijn 6 zijwegen op de Zuiderweg tussen de N245 en het spoor. Iedere zijweg betekent verstoring en daarmee enerzijds toenemende kans op ongevallen en anderzijds een afname van de capaciteit.

Probleemstelling

De bestaande Zuiderweg is een van de belangrijkste en drukste gemeentelijke wegen. De trend is dat het bovendien jaarlijks steeds drukker wordt. Daarnaast speelt de weg een belangrijke rol voor de hulpdiensten en voor buslijnen. De weg vormt ook een barrière. Dit is met name voor voetgangers en fietsers het geval.

De bestaande wegen zijn aan onderhoud toe, evenals de verkeerslichten. Bestaande aansluitingen van inritten of zijwegen zijn niet altijd geschikt voor het (beoogd) gebruik en verstoren de verkeerscapaciteit.

Om nieuwe ontwikkelingen aan te laten sluiten op de bestaande weg, zijn veranderingen aan die weg nodig. Wanneer daarin geen reconstructie wordt uitgevoerd is het probleem dat bestaande problematiek niet wordt opgelost en op termijn erger zal worden, met overlast en ongevallen tot gevolg.

Ontwikkelingen

Er zijn drie ontwikkelingen op enige afstand die raakvlak hebben, te weten:

Fietsroute Alkmaar – Den Helder

De doorfietsroute verbindt functies zoals het station aan het fietspad richting Dirkshorn. Tracé nader te bepalen maar deze zal in ieder geval gedeeltelijk parallel aan de Zuiderweg komen.

Verkeerscirculatie centrumgebied

De impact van dit plan is nog niet bekend, Echter het doel is vergroten van de bereikbaarheid en het afsluiten van de Julianalaan is daarin niet aan de orde. Afname van verkeer op de Zuiderweg ligt niet voor de hand.

Muggenburg Zuid

Nieuw woonplan met nader uit te werken aansluitingen voor fietsers (via de trambaan wellicht) en voor auto's. De ontsluiting kan via de Verzetlaan of, wanneer dat niet haalbaar blijkt, direct op de N245. Een tweede ontsluiting wordt gezocht via de Bonkelaarsdijk richting de N241. Deze ontwikkeling zorgt voor toename van alle bestaande knelpunten aan de Zuiderweg.

Meer ingezoomd op de Zuiderweg zijn er in het plangebied twaalf ontwikkelingen gaande met raakvlak. Deze ontwikkelingen en hun raakvlak zijn:

1. Corporatie woningen, het spoedzoekerscomplex of corporatiehotel. Er is een bestaande ruimtevraag om op de plaats van de huidige (niet meer in gebruik zijnde) handbalvelden nieuwbouw door Wooncompagnie mogelijk te maken. Het betreft permanente bouw bedoeld voor mensen die vlot doorstromen. Tijdelijke woonruimte maar niet containerbouw.
2. Woningbouw De Veldwachter (terrein Oudshoorn). Er is een bestaande intentieovereenkomst om woningbouw mogelijk te maken. Het betreft een hoogstedelijke uitstraling met een 124-tal woningen, waaronder 40% sociale woningbouw.
3. Verkeerslichten Julianalaan. De bestaande verkeerslichten zijn bijna aan het einde van de levensduur. Een studie naar mogelijke vervanging door een rotonde loopt. Ook wordt hier de fietsbrug naar Muggenburg vervangen en wordt onderzocht of deze tevens als calamiteitenroute ingericht kan worden.
4. Toenemend verkeer Verzetlaan. Oorzaak is woningbouw Muggenburg Zuid.
5. Toenemend verkeer Zuiderweg. Oorzaak is autonome groei, trend is >15.000 verkeersbewegingen in 2030. De huidige verwachting is dat de trend doorzet, het verkeerscirculatieplan centrum heeft daar geen invloed op.
6. Oversteek problematiek. Op meerdere plekken maar vooral nabij het spoor, worden problemen ervaren door fietsers en voetgangers. Zowel oversteken van de Zuiderweg als oversteken van het spoor (noordzijde naar zorginstellingen) is problematisch. Daarbij komt de doorfietsroute Den Helder-Alkmaar welke de Zuiderweg moet gaan kruisen en deels parallel hieraan zal komen. Deze route verbindt functies zoals het station en zal dezelfde oversteekproblemen ondervinden.
7. Fietsconflicten. Met name met schoolgaande kinderen is er een conflict met verkeer op de Julianalaan. Daarnaast problemen door interactie met de zijwegen Oranjelaan en Bernhardstraat met de Julianalaan welke de afwikkeling op de Zuiderweg beïnvloeden.
8. Spartahal / turnhal. Er ligt een aanvraag om een turnhal te bouwen. Hoewel dat initiatief misschien niet kansrijk is, ligt een toekomstige ruimteclaim voor de hand. De zuidzijde van de hal is bovendien in gebruik bij evenementen.
9. Toenemend verkeer Piet Ottstraat. Oorzaak zijn de ontwikkelingen in het gebied Piet Ottstraat (1, 8 en eventueel 2).
10. Ondertunneling spoor. Politieke wens welke (nog) geen prioriteit bij Prorail heeft, maar met ruimtevraag wordt rekening gehouden.
11. Vervanging fietsbrug naar Muggenburg, mogelijk constructief zwaar uitgevoerd als calamiteitentoeegang.
12. Zorgfuncties en bestemmingen aan de oostzijde van het spoor, welke een mindere bereikbaarheid voor met name voetgangers ervaren door de inrichting van de spoorwegovergang.



Reconstructieplan Zuiderweg

Doel

Het voorkomen van nieuwe problemen tezamen met het oplossen van bestaande problemen is het doel van de reconstructie. Daarbij ontstaan mogelijkheden om nevendoelestellingen te realiseren zoals toenemende ruimte voor groen (minder asfalt) en een betere leefbaarheid in het plangebied.

Overwegingen

Het asfalt van de hoofdrijbaan verkeerde op verschillende locaties in (zeer) slechte staat van onderhoud. Vanwege een onveilige situatie voor fietsers is de rotonde Witte Paal dit voorjaar aangepakt, waarmee het gehele gebied tussen de N241 en het spoor in goede staat verkeert (behoudens de bushalte).

Het gedeelte tussen de verkeerslichten N245 en het spoor verkeert in matige staat van onderhoud en op korte termijn aan een nieuwe deklaag toe. Dit kan echter nog wel enkele jaren wachten om kapitaalverlies te voorkomen bij reconstructies. Daarop is 1 uitzondering: de kruising Julianalaan is het slechtste en noodzakelijke werkzaamheden worden in de herfstvakantie uitgevoerd.

Naast dit onderhoud staat de vervanging van de verkeerslichten op het programma. Omdat verkeerslichten continue onderhoud vragen en deze kosten hoger zijn dan bij andere oplossingsrichtingen, is een analyse uitgevoerd van de mogelijkheden. Het aanleggen van een rotonde is de beste keuze. Hiermee worden de punten 3 en 5 aangepakt. Ook is het comfort hoger bij een rotonde en zijn statistisch gezien de ongevalsrisico's lager dan met een VRI.

In het reconstructieplan is de totale drukte op de Zuiderweg onderkend als aandachtspunt. Het wordt drukker, dat is een gegeven. Er komt ook meer verkeer van de aansluitingen, dat verstoort de afwikkeling en zal bijdragen aan meer ongevallen en een groter gevoel van onveiligheid.

Daarom is het nodig om het aantal aansluitingen zoveel mogelijk te verlagen en daarbij de overblijvende aansluitingen te verbeteren. Met name ook voor fietsers en voetgangers. Daarmee worden punten 4 en 6 aangepakt. Onderdeel van deze verbetering is ook om knelpunt 7 aan te pakken, door de Bernhardlaan en Oranjelaan af te koppelen van de Julianalaan. De Bernhardlaan kan meer noordelijk via de bestaande wegen worden ontsloten. Voor de Oranjelaan is het nodig de route via het Regius te openen. De combinatie van Verzetlaan (punt 4) en de Oranjelaan, leidt tot de keuze om deze kruispunten te verenigen tot een rotonde. Dit biedt daarnaast ook een extra fietsoversteek en een spreiding van het verkeer bij de drukste kruising: Julianalaan. De tweede rotonde zorgt daardoor niet alleen voor een betere ontsluiting en een grotere verkeersveiligheid, maar ook voor een toename van de totale afwikkelingscapaciteit van de Zuiderweg.

De Piet Ottstraat is niet op een goede manier aangesloten. Het weghalen van deze aansluiting is nodig voor de capaciteit van de Zuiderweg en omdat de huidige aansluiting niet veilig is vormgegeven. De reconstructie biedt de kans om deze weg rechtstreeks op

rotonde Julianalaan aan te sluiten, effectief door een parallelweg aan te sluiten. Hierbij is ook een overweging dat deze parallelweg onderdeel kan worden van de doorgaande fietsroute Den Helder – Alkmaar.

Resultaat

Na realisatie van het project is de Zuiderweg weer geschikt voor de toekomst, zijn bestaande problemen verminderd of weggenomen en kunnen nieuwe initiatieven aansluiten op de daarvoor gerealiseerde ventweg.

Naast het hiervoor opgestelde schetsontwerp (onderstaand) wordt ook de oversteekbaarheid nabij het spoor en de Spoorlaan beschouwd. Tot slot zal worden beoordeeld of ten gevolge van de afsluiting Bernhardlaan, de kruising Marijkestraat/Julianalaan moet worden aangepast.

Het project is positief door de strategetafel en het integraal beleidsoverleg beoordeeld.

Planning en fasering

In de ontwerpfasen zal, met gebruikmaking van participatie, gelijktijdig worden gewerkt aan zowel de bestemmingsplanwijziging (onderzoeken) als het ontwerp van de aanbestedingsdocumenten. Ook wordt in deze fase het overleg gevoerd met de ambtelijk partners. Ook vindt hierin het verkrijgen van de benodigde subsidies plaats. Deze fase wordt afgesloten met de definitieve omgevingsvergunning, de gewijzigde bestemming, vaststelling van de investering en de aanbesteding zonder gunning. Deze fase duurt ongeveer tot eind 2021, uitgaande van een geïntegreerd contract.

Het vervolg is het verleggen van kabels en leidingen en de detailuitwerking van het plan. De daadwerkelijke uitvoering wordt voorsnog geschat op de periode september 2022 – april 2023. Deze fase wordt afgesloten met de oplevering van de locatie rond juni 2023.

Dit traject kan dus op hoofdlijnen parallel lopen aan de woningbouwontwikkelingen corporatiehotel en De Veldwachter.

Kosten en baten

Voor de voorbereiding van dit project is een voorbereidingskrediet geraamd van ca. €320.000,00. Hieruit wordt voldaan de bestemmingswijziging, de onderzoeken en rapporten voor bodem, stikstof, niet-gesprongen explosieven, archeologie, flora/fauna, ontwerpspecialisten en adviseurskosten, leges, vergunningen, vastgoedkosten en niet verrekenbare en compensabele BTW over deze posten.

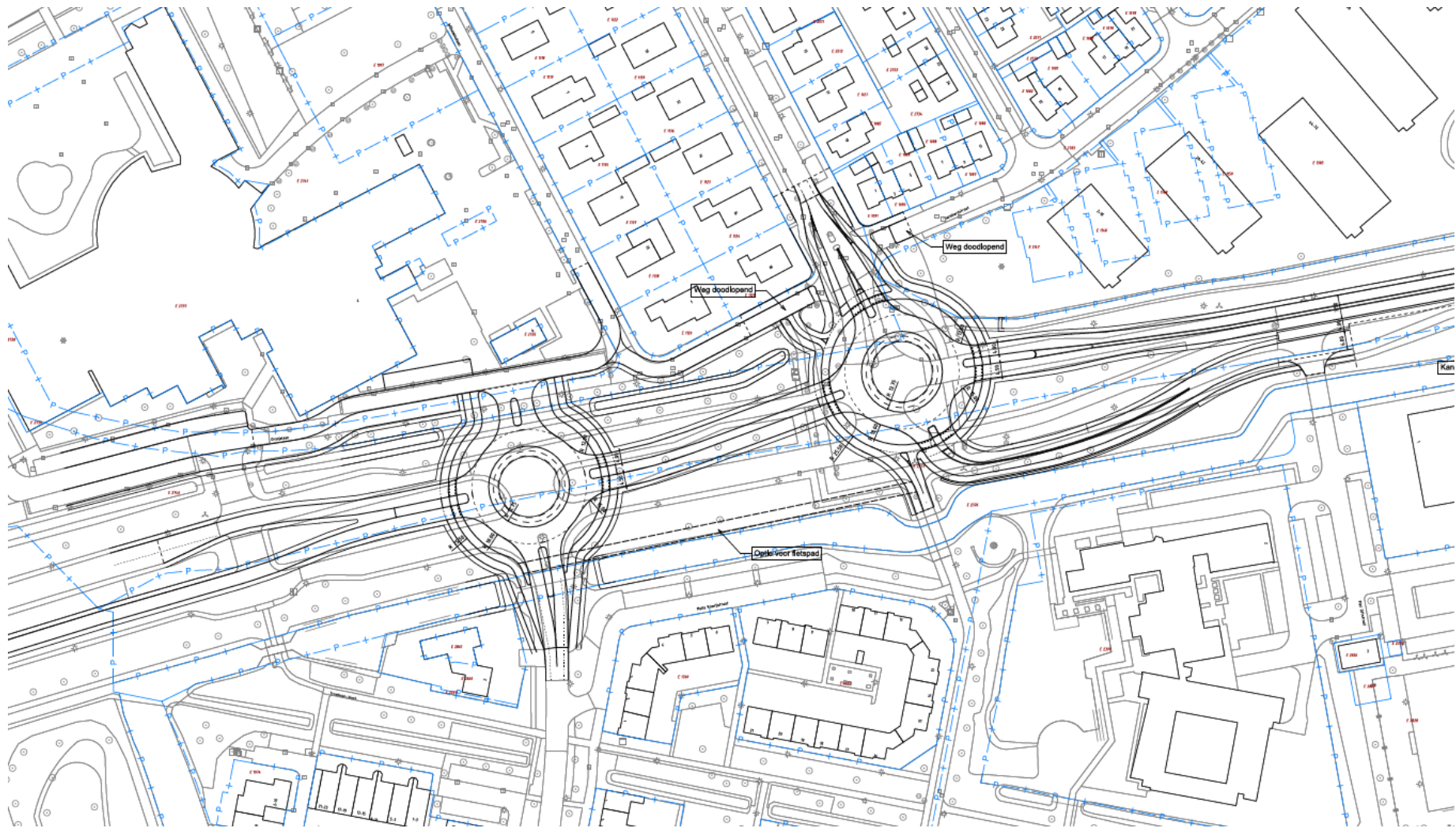
In 2021 is het benodigd voorbereidingskrediet geraamd op een gedeelte van deze kosten, te weten €150.000,00

De totale reconstructie zal in meer detail geraamd kunnen worden wanneer de voorbereidingsfase is doorlopen. Op basis van kengetallen wordt de investering indicatief geraamd op een projecttotaal van € 2.850.000

De ambtelijke inzet bedraagt naar schatting 1600u op jaarbasis en wordt bekostigd uit de reguliere personeelsbudgetten.

De kosten en de dekking van de kosten worden in de kadernota nader uitgewerkt, parallel aan het verlopen van de voorbereiding.

Vooralsnog wordt indicatief uitgegaan van tenminste een vrijval van onderhoudsbudgetten ter grootte van € 300.000 en een combinatie van provinciale- en rijkssubsidieregelingen ter grootte van € 1.700.000. Daarnaast zal financiering worden gezocht in actuele en toekomstige ontwikkelingen en reserve maatschappelijk nut.



Schetsontwerp voorkeursvariant verkeersknoop Julianalaan / Verzetlaan / Zuiderweg

Ontsluitingskeuze De Veldwachter en Spoedzoekershotel

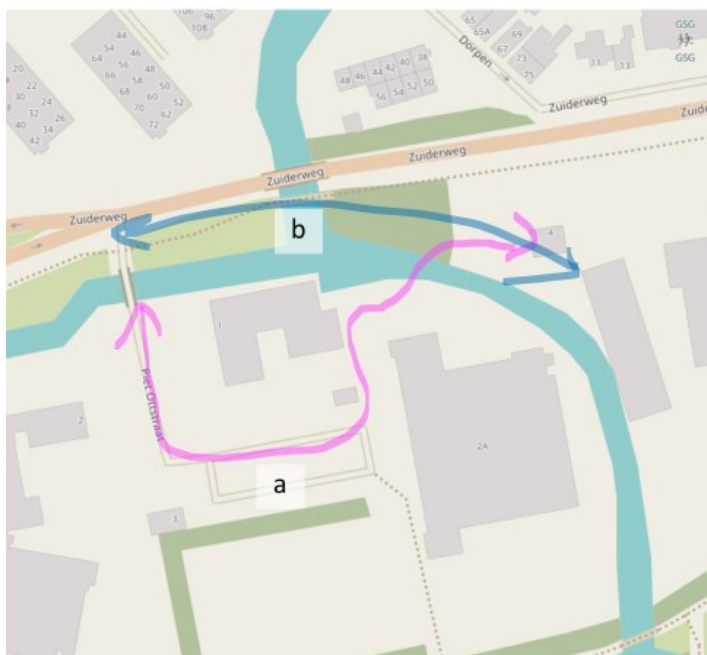
Vanuit woningbouwontwikkelingen is de vraag hoe aan te sluiten op het bestaand openbaar gebied. Een nieuwe wijkontsluiting op de Zuiderweg is niet toegestaan en dat is ook in de intentie overeenkomsten overeengekomen. De beide toegangen komen dus op de Piet Ottstraat.

Planologisch wil de ontwikkelaar van De Veldwachter de ontsluiting niet ten zuiden van de Sporthal, dit heeft sterk beperkende gevolgen waardoor het plan niet kostendekkend kan worden. Daarom komt de ontsluiting dus aan de Zuiderwegzijde.

Deze ontsluiting kan op twee manieren:

- a. Via de bestaande (daarvoor te vervangen) fietsbrug over het voorplein van de sporthal en verder over het parkeerterrein.
- b. Of door het fietspad naast de Zuiderweg te verbreden tot parallelweg die aansluit bij de Piet Ottstraat. Niet over het parkeerterrein.

In beide gevallen is het nodig om de Piet Ottstraat via een parallelweg aan te sluiten op rotonde Julianalaan. De huidige aansluiting is niet toereikend om het extra verkeer te verwerken. Wel zit er een volgorde in: Optie a betekent dat de huidige aansluiting in ieder geval het eerste jaar als tijdelijke situatie acceptabel is. In tijd kan de woningbouw dan los worden gezien van de reconstructie.



Ook betekent optie a dat er een menging komt van doorgaand verkeer en voetgangers rondom de sporthal. De toegangsweg loopt direct voor de hoofdingang langs. Dat laat zich niet verenigen en een herinrichting van het terrein is daarom nodig. Om ruimte te maken voor de doorgaande functie, moet het parkeren opschuiven en zal ongeveer 3/4 van de handbalvelden in beslag nemen.

Effectief is de komst van het corporatiehotel daarmee niet langer mogelijk (bij behoud van een gelijk aantal parkeervakken).



Optie b betekent dat de oplevering van de woningen gelijk moet lopen met de aanleg van de parallelweg (op zijn vroegst medio 2023). En dus gelijk met de reconstructie Zuiderweg op moet gaan. De ontwikkelingen aan de Piet Ottstraat komen verder niet onder druk te staan. Ook is deze de meest 'logische' voor weggebruikers. Daarmee is deze optie voorkeursvariant.

Oversteekbaarheid

De oversteekbaarheid van de Zuiderweg is een probleem. Op voorzienbare termijn zal er geen spoortunnel worden gerealiseerd waardoor oversteken problematisch blijft. Wel is het mogelijk een extra fietsverbinding aan te leggen via het plan De Veldwachter, met een oversteek via een middengeleider. Hiermee wordt er een verbinding toegevoegd welke aansluit op Muggenburg maar ook op de beoogde fietsverbinding voor Muggenburg-Zuid. Deze verbinding ontlast de oversteek naast het spoor. Daarom is dit veiliger. Het is ook een wens die door de fietsersbond is ingebracht.



Risicoparagraaf

1. Risico: De beoogde subsidies komen niet of in mindere mate beschikbaar.
Impact: Groot. Afhankelijk van het niet beschikbaar komen van subsidies wordt de haalbaarheid binnen het beschikbaar krediet her beoordeeld. Waar nodig dient het projectplan bijgesteld te worden of naar wens van de raad, geannuleerd.
Beheersmaatregel: Tijdig vooroverleg met subsidiepartners en een voorwaardelijke gunning van het werk (niet verkrijgen van beoogde subsidie als ontbindende voorwaarde opnemen).
2. Risico: de bestemmingswijziging wordt niet of pas na een raad-van-state procedure gerealiseerd.
Impact: Groot: de beoogde locatie is niet (tijdig) beschikbaar.
Beheersmaatregel: Er wordt gedegen vooronderzoek verricht en participatie toegepast om de kans op gegronde bezwaren zo klein mogelijk te houden.
3. Risico: het college of de gemeenteraad stemt niet in met de financiële verplichting om het project mogelijk te maken.
Impact: Groot: niet alleen kan de reconstructie dan niet doorgaan maar effectief kan de gemeente dan ook geen positief gevolg geven aan intenties om de woningbouwontwikkelingen corporatiehotel en De Veldwachter mogelijk te maken.
Beheersmaatregel: tijdige en periodieke bestuurlijke afstemming en onderlinge samenhang/afhankelijkheid steeds goed in beeld brengen.
4. Risico: Publieke opinie geeft geen draagvlak voor reconstructie.
Impact: Middel. Publiek heeft geen directe invloed maar indirect is draagvlak wel erg belangrijk.
Beheersmaatregel: Communiceren over nut en noodzaak. Geen onverwachte dingen laten gebeuren en steeds uitleg geven. Inzet diverse communicatiemiddelen. Raakvlak met andere projecten zoals brugvervangingen Muggenburg benoemen.

Samenvattend

Het is voor de beste leefbare Zuiderweg in de toekomst nodig om het aankomend groot onderhoud van asfalt en verkeerslichten aan te grijpen om tot een reconstructie over te gaan. Het verkeerssysteem wordt daarmee robuuster, veiliger en beter te doorkruisen door langzaam verkeer. Bestaande problemen worden (grotendeels) opgelost en we voorkomen nieuwe problemen. Door de keuze te maken voor een ontsluiting van plan De Veldwachter middels een parallelweg wordt de meest duurzame keuze gemaakt.

Bijkomend: De subsidiemogelijkheden zijn momenteel erg gunstig omdat er een tijdelijke regeling is vanuit het rijk, welke bovenop de provinciale BDU kan worden aangevraagd. Daarmee wordt tot maximaal 90% van de realisatiekosten gesubsidieerd. Doordat er bestaande onderhoudsopgaven vervallen bij reconstructie, is het momenteel mogelijk om met relatief beperkte aanvullende middelen een grote en goede investering te doen in de infrastructuur van Schagen.