

Raadsvoorstel Opiniërend

aan: de raad van de gemeente Teylingen

zaaknummer: Z-17-030045
datum voorstel: 9 april 2018
datum collegevergadering: 17 april 2018
datum raadsvergadering: 31 mei / 28 juni 2018
agendapunt: -
portefeuillehouder: Kees van Velzen
behandelend ambtenaar: A. Visser
e-mailadres: a.visser@hltsamen.nl

Wij stellen voor:

1. kennis te nemen van het ontwerp, de ontwerpnotitie en ontwerptekeningen voor de herinrichting van de Herenweg/doorgaande weg door Warmond, als uitwerking van de door u opgedragen brede participatie.
2. alternatief 2 nader uit te laten werken.
3. een besluitvormend raadsvoorstel op te laten stellen voor voorbereiding en uitvoering van de herinrichting van de Herenweg/doorgaande weg door Warmond, inclusief begrotingswijziging.

Inleiding

27 oktober 2016 hebben wij u het raadsvoorstel/de Keuzenotitie met uitgangspunten voor de participatie voor de herinrichting Herenweg voorgelegd. Doel van het project is de verkeersleefbaarheid te verbeteren en het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten. De huidige inrichting ligt er sinds begin jaren '90. U heeft besloten vooraf geen scenario's te kiezen maar heeft opdracht gegeven voor een integrale aanpak met brede participatie en daarbij financiële en technische consequenties in acht te nemen (voor de geamendeerde Keuzenotitie zie <https://ris.ibabs.eu/raad-teylingen/> > home > vergaderkalender > 27-10-2016 > 20:00 raad > agendapunt 17. Herenweg). Het oorspronkelijke plangebied van Oranje Nassaulaan, Herenweg en Sweilandstraat heeft u uitgebreid met het Oosteinde. Er zijn verschillende tussentijdse terugkoppelingen geweest zoals via de lijst ingekomen stukken en mondelinge behandeling van het communicatie- en participatieplan in mei 2017. Daarna is het ontwerp in brede participatie opgesteld onder begeleiding van een verkeerskundig bureau, zoals hierna beschreven in de paragraaf *aanpak, uitvoering en participatie*. In september 2017 is een tussentijdse presentatie gegeven in uw raadscommissie. Begin december 2017 is het ontwerp gepresenteerd tijdens de inloop voor uw raad voorafgaand aan uw raadscommissie. Nu ligt voor u dit opiniërend voorstel vooruitlopend op kredietbeschikbaarstelling omdat u heeft besloten dat de uitkomst van de participatie, schetsontwerpen, kostenraming en financiële gevolgen ter goedkeuring aan gemeenteraad teruggekoppeld worden.

Bestaand kader en context

GVVP, Kadernota, wijkmarkt, verkeersveiligheid en participatie, geamendeerde Keuzenotitie d.d. 27 oktober 2016 met uitgangspunten voor participatie.

Beoogd effect

Door herinrichting van de doorgaande weg door Warmond de verkeersleefbaarheid te verbeteren en het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten. Het ontwerp is het resultaat van brede participatie.

Argumenten

1.1 *het ontwerp, de ontwerpnotitie en ontwerptekeningen voor de herinrichting van de Herenweg/doorgaande weg door Warmond, zijn de uitwerking van de door u opgedragen brede participatie.*

2.1

- *alternatief 1 is een "nul alternatief" door geen enkele maatregel te nemen.*
- *alternatief 2 is een "standaard alternatief" door voldoende maatregelen te nemen op het Oosteinde, op de Herenweg/Sweilandstraat: bij het Trefpunt, de Meerrustlaan / Albert Heijn en het fietspad naar de Veerpolder, en op de Oranje Nassaulaan door bij de Warmonderhekbrug de maatregel te nemen. In alternatief 2 bestaat een verdedigbaar evenwicht tussen wenselijke aanpassingen en de financiële mogelijkheden van de gemeente.*
- *alternatief 3 is een "extra alternatief" door voldoende maatregelen te nemen op het Oosteinde, op de Herenweg/Sweilandstraat: door inkorten van de 30 km/u-zone op de Herenweg, visuele plateaus in plaats van verhoogde plateaus, geen streetprint, één kleur asfalt in het profiel (zwart of rood) en geen maatregel op het eenrichtingsdeel van de Herenweg, en op de Oranje Nassaulaan door alleen bij de Warmonderhekbrug de maatregel te nemen.*
- *alternatief 4 is een "maximaal alternatief", het gehele participatieontwerp, het resultaat van de brede participatie.*

3.1 *dit is de bevoegdheid van de raad*

3.2 *dit is het maximale bedrag nodig voor de herinrichting van de Herenweg/doorgaande weg door Warmond, afhankelijk van besluitpunt 2.*

Kanttekeningen

- *saneringsstatus woningen vervalt bij 30 km/u*

Een deel van de woningen langs de Herenweg komt in aanmerking voor geluidsisolatie. Hiervoor stelt Bureau Sanering Verkeersgeluid (BSV) via onze Omgevingsdienst West Holland een subsidiebedrag beschikbaar. Uitkomst van de participatie is verlaging van de snelheid naar 30 km/u op de Herenweg en de Sweilandstraat. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en geeft een reductie van verkeersgeluid. Alle woningen en de gehele omgeving profiteren hiervan. Wanneer een 30 km/u-zone wordt ingesteld vervalt de saneringsstatus van de woningen op de BSV-lijst omdat 30 km/u-wegen niet onder de wet geluidhinder vallen. Dit betekent, zoals in het raadsvoorstel/Keuzenotitie van oktober 2016 en de daarbij horende notitie verkeersgeluid aangegeven, dat er verder geen gevelmaatregelen meer genomen worden en de subsidiemogelijkheid voor maatregelen aan woningen vervalt. De breed gewenste snelheidsverlaging heeft een positief geluidseffect op alle woningen langs dit wegdeel, ongeacht of deze op de BSV-lijst staan.

- *snelheidshandhaving 30 km/u*

In een ideale 30 km/u-zone zijn zodanige maatregelen genomen dat deze *zelfhandhavend* is (minstens 80% van de verkeersdeelnemers houdt zich aan de limiet). Het is niet de bedoeling *extra* te handhaven door de politie op wegen die hieraan niet voldoen. Snelheidscontroles vinden plaats waar ongevallen met gewonden en/of doden hebben plaatsgevonden, ook binnen 30 km/u-zones. Ook in het kader van subjectieve onveiligheid vinden controles plaats. Handhaving en inrichting zijn dan een samenwerking van OM, politie en wegbeheerder. Voor het ontwerp van de Herenweg geldt dat we dit geloofwaardig vinden en dat dit *zelfhandhavend* is.

Daar waar mogelijk passen we verhoogde plateaus toe waarbij we rekening moeten houden met vrachtverkeer, busverkeer en woningen: per kruising wordt een trillingsprognose opgesteld om te bepalen of een verhoogd plateau kans op hinder en schade oplevert. Als hier kans op is wordt het plateau uitgevoerd als vlak, visueel plateau.

- hoge kosten, participatieontwerp, alternatieven, voorkeur college

Wij ervaren de kosten voor het complete participatieontwerp/alternatief 4 als hoog. Ook vanuit de samenleving bereiken deze geluiden ons. In de bijgevoegde memo *alternatieven participatieontwerp Herenweg* schetsen wij alternatieven 1, 2, 3 en 4 en kanttekeningen. Er is weerstand tegen een keuze anders van 4 te verwachten vanwege het reeds doorlopen participatieproces zoals beschreven onder *Inleiding* en *Aanpak, uitvoering en participatie*. Visuele plateaus hebben minder effect dan verhoogde plateaus. De 30 km/u-zone kan slechts voor een beperkt deel worden ingevoerd. Voor deze kanttekeningen verwijzen we naar de bijgevoegde memo *alternatieven participatieontwerp Herenweg*.

Het college stelt voor alternatief 2 nader uit te laten werken omdat hierin een verdedigbaar evenwicht bestaat tussen wenselijke aanpassingen en de financiële mogelijkheden van de gemeente.

Financiële consequenties

De investeringskosten voor voorbereiding en uitvoering zijn voor:

- alternatief 1 geraamd op een bedrag van € 0
- alternatief 2 geraamd op een bedrag van € 1.023.500
- alternatief 3 geraamd op een bedrag van € 3.155.000
- alternatief 4 geraamd op een bedrag van € 5.800.000

De extra jaarlijkse kapitaallasten bedragen dan voor een periode van 20 jaar circa:

- alternatief 1 € 0
- alternatief 2 € 0
- alternatief 3 € 114.000
- alternatief 4 € 273.000

Voor de financiële consequenties, dekking en jaarlijkse kapitaallasten verwijzen we naar de bijgevoegde memo *alternatieven participatieontwerp Herenweg*.

Voor de BDU geldt dat een subsidie van € 63.000 is bestemd voor dit project. De aanvraag wordt na uw besluit voortgezet. Daarna neemt de Provincie een definitief besluit/beschikking.

Voor de subsidie van BSV (geluid sanering) geldt dat dit een verwacht bedrag is. Deze maatregelen zijn het verlagen van de snelheid naar 30 km/u op de Herenweg en Sweilandstraat en het toepassen van stil asfalt op de Oranje Nassaulaan. Na positief raadsbesluit wordt het geluidsaneringstraject met de ODWH verder opgepakt op basis van dit ontwerp en kan de hoogte van het bedrag precies bepaald worden.

Het vervangen van het resterende deel van de bomen op de Sweilandstraat is reeds gepland maar wordt na dit project uitgevoerd. Dit wordt gedekt uit het beheerbudget voor groen. De Warmonderhekkbrug wordt vervangen na deze herinrichting en dat project heeft z'n eigen financiering.

Aanpak, uitvoering en participatie

De participatie is vooraf beschreven in het reeds genoemde communicatie- en participatieplan. Op www.teylingen.nl/herenwegwarmond zijn alle stappen en resultaten te vinden, via digitale nieuwsbrieven is hierover gecommuniceerd. Alle direct aanwonenden van het tracé hebben een schriftelijke uitnodiging ontvangen voor de 1^e Ontwerpmarkt. Overige betrokkenen en geïnteresseerden zijn via de driehoeksborden op straat, gemeenteberichten, de website, facebook, posters uitgenodigd deel te nemen. Bij iedere Ontwerpmarkt hebben we dit herhaald. De digitale nieuwsbrieven zijn ook gebruikt om uit te nodigen en diverse lokale media hebben aandacht besteed aan het ontwerpproces en de tussentijdse resultaten. Per Ontwerpmarkt hebben zo'n 100 deelnemers geparticipeerd. De digitale nieuwsbrieven worden naar 220 adressen verstuurd.

In de ontwerpnotitie zijn de doorlopen stappen beschreven. We zijn begonnen met ophalen van knelpunten, wensen en ideeën. Vervolgens zijn vier oplossingsrichtingen per tracédeel gepresenteerd. Op basis van de voorkeuren van aanwezigen en betrokkenen zijn twee schetsontwerpen per tracédeel opgesteld. Voorgaande stappen zijn ook in uw raad gepresenteerd. Voor de 3^e Ontwerpmarkt hebben betrokken digitaal hun voorkeur uit kunnen spreken voor een schetsontwerp en opmerkingen kunnen maken. Tijdens de 3^e Ontwerpmarkt was deze mogelijkheid er ook. De meer dan 130 ontvangen voorkeuren en opmerkingen hebben geleid tot het bijgevoegde participatieontwerp dat is beschreven in de bijgevoegde ontwerpnotitie.

De gemeentelijke beheerders (groen, water, riolering, wegen, openbare verlichting, buitendienst) maar ook de nutsbedrijven, brandweer en politie, Veilig Verkeer Nederland, de Omgevingsdienst, busmaatschappij Arriva en de Harddraverijvereniging zijn in de ontwerpfase betrokken, zij kunnen instemmen met het voorliggende participatieontwerp.

Op moment van schrijven zijn er twee brieven van bewoners aan u gericht geweest over ontwerp en kosten. Deze brieven zijn door ons beantwoord, hiervan bent u op de hoogte. Inmiddels hebben vanuit de samenleving ook geluiden over de hoogte van de kosten u bereikt.

Als uw raad kiest voor alternatief 1 moet dit worden gecommuniceerd naar alle betrokkenen. Keuze voor alternatief 2 of 3 betekent dat dit extern moet worden gecommuniceerd en "intern" overlegd moet worden met Omgevingsdienst, Verkeersadviseur van de Politie, Brandweer, Arriva, VVN enz. omdat het gekozen alternatief dan afwijkt van het participatieontwerp. Voor dat proces wordt dan een nieuw communicatieplan opgesteld. Het eerder beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet biedt hiervoor nog voldoende ruimte. Als uw raad kiest voor het participatieontwerp/alternatief 4 kunnen wij de verdere voorbereidingen starten: omgevingsvergunning aanvragen, verkeersbesluit nemen, selecteren van een ingenieursbureau, bestek en tekeningen laten maken, afstemmen over bereikbaarheid en fasering, selecteren van een aannemer. We verwachten hiervoor de rest van het jaar nodig te hebben. Het werk kan dan, vanwege de bereikbaarheid, gefaseerd uitgevoerd worden in 2019 en 2020. Hierover wordt uiteraard weer uitgebreid gecommuniceerd.

Duurzaamheid

Doel van het project is de verkeersleefbaarheid te verbeteren en het gevoel van verkeersveiligheid te vergroten. Een saneringsprogramma voor verkeersgeluid wordt door de ODWH gestart. LED-verlichting en aluminium masten zijn reeds op het gehele tracé toegepast en om energieverbruik te beperken is een dimregime toegepast (tot 21:00 100%, 21:00-23:30 80%, 23:30-06:00 60%, vanaf 06:00 100%). Het hoofdriool wordt niet vervangen maar ge-relined waardoor hiervoor niet gegraven hoeft te worden. Voor kolk- en huisaansluitingen is dit niet mogelijk, deze worden vervangen.

Hillegom-Lisse-Teylingen (HLT)

Dit voorstel heeft betrekking op de gemeente Teylingen.

Urgentie

Dit onderwerp speelt al enige jaren, op de wijkmarkten is het een terugkerend onderwerp.

Evaluatie

De uitvoering van de herinrichting is op straat te volgen. Monitoren van leefbaarheid en veiligheid gebeurt in het kader van het GVVP.

Bijlagen en achtergrondinformatie

- ontwerpnotitie
- ontwerptekening Oosteinde
- ontwerptekening Herenweg/Sweilandstraat
- ontwerptekening Oranje Nassaulaan
- memo *alternatieven participatieontwerp Herenweg* inclusief kaarten