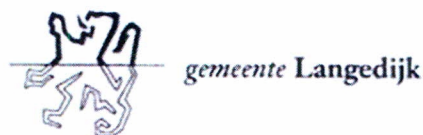


Collegevoorstel



Datum : 8 februari 2019
 Agendanummer : VS
 Adviseur : L.M. (Marianne) Zeedijk
 Afdeling / team : BP/PEZ
 Vertrouwelijk : Ja, om na een eerste behandeling op een aantal bijlagen na openbaar te maken.
 Onderwerp : Scenario, inrichting en financieel kader Achterburggracht-Machinesloot



Gevraagde beslissing(en)

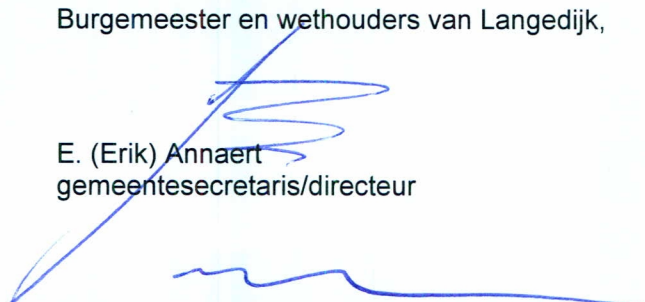
- In vervolg op het raadsvoorstel tracékeuze, de scenariokeuze in samenhang met de uitvoeringswijze en de financiële onderbouwing aan te bieden aan de raad in een aanvullend en integraal voorstel.
- Het herstel van de verbinding tussen de Achterburggracht in Noord-Scharwoude en de Machinesloot in Zuid-Scharwoude te realiseren door het vervangen van de dammen door bruggen en van noord naar zuid uit te voeren volgens het uit het participatietraject voortgekomen vervolgsценario: fiets (locatie 1) fiets (locatie 2) wandel (locatie 3) auto (locatie 4).
- Het scenario uit te voeren op het uit het participatietraject voortgekomen inrichtingsniveau en te kiezen voor het participatiemodel (tabel).
- Aan de raad voor te stellen 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 van circa € 33.000,- per jaar en vanaf 2021 te dekken uit de algemene middelen.
- De financiële effecten hiervan te verwerken in de eerstvolgende herziening van het MIP bij de kadernota 2020 (MIP 2020-2023).
- In te stemmen met bijgaand persbericht.

Afdoening

Paraaf manager					
Paraaf medeadviseur	BMO	VVH	OW	B&P	PUZA

	Conform voorstel	Conform aantekening gemeentesecretaris	Bespreken
Burgemeester			
Wethouder			
Wethouder			
Wethouder			
Wethouder			
Gemeentesecretaris			
Aantekening secretaris:			
Collegebesluit: 19 FEB. 2019 <i>CONFORM.</i>			

Burgemeester en wethouders van Langedijk,


E. (Erik) Annaert
gemeentesecretaris/directeur


L.A.M. (Leontien) Kompier
burgemeester

Inleiding

In november 2017 heeft de raad het besluit genomen budget beschikbaar te stellen voor herstel van de 'historische vaarverbinding Achterburggracht' en het project op te nemen in het Meerjareninvesteringsplan (MIP) 2018-2021. 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.

Naar aanleiding van de beraadslagingen tijdens de forumvergadering op 15 januari jl. 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 en zo spoedig mogelijk met een aangevuld en integraal voorstel te komen. 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)
- Het financieel kader en de onderbouwing daarvan voor, het westelijk, het oostelijk tracé en de scenariokeuze.

Deze fase van besluitvorming is ook wel kortweg 'de scenariokeuze' genoemd.

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. De keuze voor een bepaald type brug (auto-, fiets-, wandel- of geen brug) op een bepaalde locatie (1/m 4) is een 'scenario' genoemd.

Voorafgaand aan het participatietraject zijn interviews met de aanwonenden gehouden om richting te geven aan het participatieproces. Tijdens twee participatie-avonden, op 14 juni en 5 juli, is met bewoners uit de bomenbuurt en belanghebbende organisaties gebrainstormd over het type brug (wandel-, fiets-, auto-, of geen brug) op welke locatie (1,2,3,4). (zie bijlage verslag) 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 analyse bijeenkomsten.)

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 autobridgen 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 vaarduikers, 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, vlonders, 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 huidige 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 aanpak voor de Bomenbuurt.

Verkeer (zie bijlage verkeerstellingen)

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. Drukere 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. Dit leidt 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 erfgoedwegen met ontsluitingsfunctie van 3.000 motorvoertuigen per dag kan worden gebleven.

Aandachtspunten zijn de Tulpenstraat tussen de Oostelijke Randweg en de Dr. Wilminksstraat 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

- 1.1 *De raad heeft gevraagd om een financiële onderbouwing.*
De financiële onderbouwing is een aanvulling op het financieel kader op hoofdlijnen (de marges) dat is opgenomen in het raadsvoorstel voor de tracékeuze waarover het college in december heeft besloten.
- 1.2 *De financiële onderbouwing is naast de tracékeuze gebaseerd op het te kiezen scenario en de uitvoeringswijze.*
Uit de nadere toelichting op het financieel kader op hoofdlijnen zijn de nog door het college af te wegen scenariokeuzes voor het westelijk tracé herleidbaar.
- 1.3 *De scenariokeuze is naast financiële gebaseerd op inhoudelijke afwegingen.*
Aan deze mogelijke scenariokeuzes liggen ook een inhoudelijke afwegingen ten grondslag. Deze zijn gebaseerd op een uit het participatietraject voortgekomen afwegingskader. Naast de financiële onderbouwing worden met een scenariokeuze van het college de inhoudelijke afwegingen inzichtelijk gemaakt. Met een financieel en inhoudelijk onderbouwd scenariokeuzevoorstel van het college kan de raad een integrale afweging maken over de tracé- en scenariokeuze.
- 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

1.1 *De discussie over de inhoudelijke afwegingen van de tracékeuze worden verstoord met de inhoudelijke afwegingen over de scenariokeuze.*

Het raadsvoorstel is opgebouwd met een deel A en een deel B zodat de inhoudelijke afwegingen voor respectievelijk de tracékeuze als de scenariokeuze voldoende worden onderscheiden.

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 is 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.

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 tracé- en scenariokeuze een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst wordt toelichting gegeven op de

keuze voor het vervolgsценario en de uitgangspunten voor het inrichtingsniveau en de verkeerseffecten. Belanghebbenden worden daarnaast over het collegebesluit geïnformeerd, per e-mail (deelnemers van de bijeenkomsten), via de website www.lomw.nl, en de lokale media met een persbericht (zie bijlage).

Participatie (Interactief werken)

Na een positief raadsbesluit start het ontwerptraject. Hiervoor wordt een klankbordgroep ingesteld met een evenredige vertegenwoordiging van de bewonersbelangen op de vier locaties en experts op diverse thema's als doorvaarbaarheid en ruimtelijke inpassing. Zij zijn de adviseurs voor de verdere uitwerking in het ontwerptraject. De Nota van Uitgangspunten is het eerste product dat in overleg met klankbordgroep wordt opgesteld en aan het college ter besluitvorming aangeboden.

Juridisch

De ontwikkeling is passend in het bestemmingsplan Noord- en Zuid-Scharwoude.

Financiën (zie bijlage tabel 1 en 2 en notitie)

Ramingen 2012, 2016, 2018

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 met scenario auto-auto-wandel-auto

Kolom 2: 2016, herijking kredietraming 2012 met scenario auto-wandel-wandel-auto (bedrag dat in MIP is opgenomen)

Kolom 3: 2016, kredietraming 2016 met indexatie en herijking proceskosten naar 2018

Kolom 4: 2018, kredietraming na participatie

Kolom 5: 2018, kredietraming na participatie sober

Tabel: samenvatting kostenopbouw

Scenario's	Actualisatie M-plan 2012	Herijking M-plan 2016	Herijking 2016 + indexatie	2018 Na participatie	
	1 aawa	2 awwa	3 awwa	4 ffw	5 fww
	Kredietraming 2012	Kredietraming 2016	Kredietraming 2016+ indexering naar 2018	Raming na indexatie en participatie	Raming na indexatie en participatie SOBER variant
realisatiekosten	1.978.700,-	1.177.000,--	1.224.000,--	1.797.000,--	1.458.000,--
proceskosten		100.000,--	300.000,--	300.000,--	300.000,--
Totaal		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:

- Bij nader onderzoek zijn op locatie 2 en 4 rioolzinkers voldoende en is geen gemaal nodig.
- Toepassing van vaarduikers in plaats van toogbruggen op locaties 1 en 4
- Een andere scenariokeuze: wandelbrug in plaats van autobrug op locatie 2
- 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 ook 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).

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:

- Minder eisen aan toegankelijkheid voor minder validen van brug 2. Bereikbaarheid van de voorzieningen Dorpsstraat, Voorburggracht en sportvelden via brug 1 wordt 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, een extra investering van € 800.000,- beschikbaar te stellen en de gevolgen hiervan te verwerken in de eerstvolgende MIP.

Vervolgstappen

Na besluitvorming door college en 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 in de nota van uitgangspunten, die aan het college wordt voorgelegd ter besluitvorming.

Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit

1. Raadsvoorstel
2. Persbericht

Bijlagen ter informatie

1. Verslagen participatie (in september verstuurd naar participanten)
2. Analyse participatie scenariokeuze en inrichting openbare ruimte
3. Bijlage verkeerstellingen
4. Tabel 1 en 2 (vertrouwelijk)
5. Memo (vertrouwelijk)