

**Collegevoorstel**

Datum : 12 december 2018
 Agendanummer : 17
 Adviseur : L.M. (Marianne) Zeedijk
 Afdeling / team : BP/PEZ
 Vertrouwelijk : Nee
 Onderwerp : **Tracékeuze project herstel verbinding Achterburggracht-Machinesloot**



18SC007963

Gevraagde beslissing(en)

1. Aan de raad voor te stellen om het herstel van de verbinding tussen de Achterburggracht en de Machinesloot te realiseren door het verbinden van de sloten tussen de Sportlaan en de Wilgenlaan (tracé West, de westelijke route).
2. In te stemmen met de kaders voor de uitvoering van de westelijke variant:
 - 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 meter (waar mogelijk 8 - 10 meter, dat is namelijk veiliger), vaarbreedte 4 meter onder bruggen en doorvaarhoogte 1,55 m;
2. In te stemmen met het raadsvoorstel
3. 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:

18 DEC. 2018

Collegebesluit:

CONFORM, met inachtneming van
 EEN AANPASSING VAN HET RAADSBESLUIT.

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. Het beschikbaar gestelde bedrag was gebaseerd op de route Sportlaan-Wilgenlaan, de knooppunten 5 t/m 8 in de 'Actualisatie Masterplan Doorvaarbaarheid Langedijk 2012' hierna tracé West, de westelijke route.

In de Actualisatie is ook een alternatief tracé voor de verbinding opgenomen, parallel aan de Tulpenstraat en de Oostelijke Randweg (knooppunten 9 t/m 11) hierna tracé Oost, de oostelijke route. Dit tracé is in het masterplan geduid als 'minder aantrekkelijk'. Tracé Oost heeft twee uitwerkingen, een variant 'water binnendoor' en een variant 'water buitenom'. In het onderhavige voorstel met bijbehorende memo (zie bijlage) wordt de keuze voor het tracé West verder onderbouwd.

Afwegingskader

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, het oostelijke tracé, 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 expliciete keuze van de raad voor het tracé Sportlaan – Wilgenlaan om het herstel van de vaarverbinding Achterburggracht – Machinesloot te realiseren en tracé West verder uit te werken.

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 Buiten Zorg - 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 participatiebijeenkomsten 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. Wilminkstraat zijde is dit moeilijk, hier is al een hoge parkeerdruk. Daarnaast vervalt de fietsroute noordelijk langs Buiten Zorg, het Wilminkpad, omdat een veilige aansluiting met een fietsbrug op de Oostelijke Randweg moeilijk wordt.

1.6 *Bewoners van Buiten Zorg 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 Buiten Zorg 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 Buiten Zorg. 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 Buiten Zorg sinds de aanleg van de Oostelijke Randweg in circa 1972. In 2016 is een overleg gestart tussen Habion en de gemeente over het huidige 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 plempen 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 drukkere 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.

Communicatie

Belanghebbenden worden geïnformeerd over het collegebesluit, per e-mail, via de website www.lomw.nl, en de lokale media.

Participatie (interactief werken)

Participatie heeft in het voortraject plaatsgevonden. Een bewonersgroep heeft bezwaren tegen tracé West. Zij hebben hun bezwaren zowel op papier als tijdens bijeenkomsten en diverse malen in het forum kenbaar gemaakt. Positieve reacties over tracé West zijn ontvangen tijdens de

participatiebijeenvakomsten (opkomst van circa 120 mensen), in de begeleidend schrijven bij de aanvullingen 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.

Juridisch

n.v.t.

Financiën

Beide tracés zijn financieel op hoofdlijnen doorgerekend. 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. Afhankelijk van de uitvoeringswijze is de marge waarbinnen tracé Oost is geraamd € 2.400.000,-- en € 2.900.000,--. De marge waarbinnen tracé West is geraamd is € 1.500.000,-- en € 2.100.000,--

Uit de vergelijking blijkt dat de kosten van tracé Oost bij beide varianten significant hoger zijn geraamd, dan de kosten van de duurste in concept onderzochte inrichtingsvarianten van tracé West. (N.B. Over de inrichtingsvariant voor tracé West is nog niets besloten). De hogere raming van tracé Oost wordt ten eerste veroorzaakt door de kosten van de benodigde kunstwerken, keermuren (variant water binnendoor) of bruggen (variant water buitenom) in tracé Oost. Ook zijn er in tracé Oost geen / weinig 'knoppen om aan te draaien' om de kosten substantieel te verlagen. 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;

De opbouw van de ramingen zijn niet bij dit voorstel toegevoegd om de discussie op de inhoud, zonder de financiële context, zo zuiver mogelijk te voeren. Bovendien zijn er voldoende inhoudelijke redenen om een tracékeuze te maken.

Vervolgstappen

Na de besluitvorming door de raad volgt een voorstel voor het college en de raad over het ruimtelijke en financiële kader voor de uitwerking van het gekozen tracé.

Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit

1. Raadsvoorstel
2. Persbericht

Bijlagen ter informatie

1. Knooppunten 5 t/m 8 Actualisatie Masterplan 2012
2. Knooppunten 9 t/m 11 Actualisatie Masterplan 2012
3. Memo afweging tracés West en Oost project herstel verbinding Abg-Ms