

Agendapunt : 05.
 Voorstelnummer : 01-002
 Raadsvergadering : 30 januari 2014
 Naam opsteller : Rienk van der Meer
 Informatie op te vragen bij : Rienk van der Meer
 Portefeuillehouders : Cees Roem
 Registratienummer : RAAD130211
 Zaaknummer :

Onderwerp: Eindvoorstel reconstructie Westelijke Randweg Alkmaar (WRA)

Aan de raad,

Beslispunt: - in te stemmen met een maximaal risico van € 218.034 t.b.v. de reconstructie van de Huiswaarderweg, Bergerweg en Terborchlaan met de Westelijke Randweg Alkmaar.

1. Waar gaat dit voorstel over?

Dit voorstel gaat in op de stand van zaken van het project om te komen tot een betere doorstroming van de Westelijke Randweg Alkmaar (WRA).

In de eerste fase van het onderzoek is het probleem beschreven en zijn de diverse oplossingsrichtingen aangehaald (juli 2011). De probleemanalyse liet zien dat de knelpunten zich voornamelijk op kruispuntniveau voordoen. De N9 zelf rijdt redelijk door, maar men komt moeilijk de randweg op. Dit veroorzaakt wachtrijen op de toeleidende wegen en verkeersonveilige situaties. In 2020 en 2030 zullen ook vertragingen ontstaan op de Randweg zelf. In de tweede fase is vervolgens bekeken welke combinatie van oplossingen het meest kosteneffectief zijn (oktober 2012). Daarbij is eerst gezocht naar optimale oplossingen per kruispunt, welke vervolgens aan elkaar zijn geregen tot drie varianten (kettingen) voor de hele westelijke randweg. Zie hieronder:

	Ketting 1	Ketting 2	Ketting 3
Huiswaarderweg	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers
Bergerweg	Gelijkvloers	Ongelijkvloers	Ongelijkvloers
Terborchlaan	Extra linksafstrook wra-noord + extra rechtdoor vanaf wra-zuid	Ongelijkvloers	Niks doen
A.d.Gelderlaan	AdG-west afsluiten, vrije rechtsaf wra-zuid – AdG-oost	Afsluiten	Niks doen
Regulierslaan	Afsluiten	Afsluiten	Afsluiten
Kennemerstraatweg	Ongelijkvloers, aansluiting op maaiveld met verkeerslichten	Ongelijkvloers, aansluiting met vri	Ongelijkvloers, aansluiting met vri

Kooimeerplein

T-aansluiting	Ongelijkvloers	Niks doen
---------------	----------------	-----------

Uit een onderlinge vergelijking bleek ketting 1 het meest kosteneffectief te zijn:

Tabel: score ten opzichte van referentie

	<i>Ketting 1</i>	<i>Ketting 2</i>	<i>Ketting 3</i>
<i>Bereikbaarheid</i>			
- Reistijd op de som van hb-relaties	+++	+++	+
- Omrijden	-	---	-
<i>Doorstroming</i>			
- Gemiddelde reistijd	+++	+++	+
- Gemiddelde verliestijd	+++	+++	+
- Verliestijd/reistijd op wegvakken	+++	+++	+
<i>Veiligheid</i>			
- conflicten autoverkeer	++	++	+
- over te steken rijstroken door fietsers	+	+++	+
<i>Geluid</i>			
	-	--	-
<i>Luchtkwaliteit</i>			
	0	0	0
<i>Kosten</i>			
	-	---	--
<i>Robuustheid</i>			
	+++	+++	+
Kosten in miljoenen excl. BTW	59,4	96,3	67,8

In het vervolg van het onderzoek is daarom ketting 1 als uitgangspunt genomen.

Bij de uiteindelijke uitwerking van de oplossingsrichting was de financiële uitvoerbaarheid van het project een belangrijk discussiepunt. Al vanaf het begin van de studie was duidelijk dat Rijkswaterstaat geen middelen beschikbaar had om grootschalige maatregelen aan de WRA te treffen. Alleen voor maatregelen aan de kruisingen met de Huiswaarderweg, de Bergerweg en (later) de Terborchlaan heeft RWS geld beschikbaar om deze kruisingen verkeersveiliger te maken. De provincie Noord-Holland wil maximaal 50% van de kosten voor haar rekening nemen. De deelnemende gemeenten zouden bij uitvoering van het plan tussen de 25 en 30 miljoen voor hun rekening moeten nemen. Het is duidelijk dat een dergelijke bijdrage van de gemeenten niet aan de orde is. Om deze reden is besloten om zich te richten op de drie genoemde kruisingen met de WRA (Huiswaarderweg, Bergerweg en Terborchlaan).

In het vervolgonderzoek is voor de Huiswaarderweg zowel een variant met een ongelijkvloerse als een variant met een gelijkvloerse oplossing beschouwd. Uit de studie naar de doorstroming op de WRA bleek een ongelijkvloerse oplossing niet noodzakelijk te zijn. In geval van een gelijkvloerse variant komt realisatie een stuk dichterbij, temeer daar de kosten een stuk lager zullen uitvallen. Uiteindelijk bleek een gelijkvloerse oplossing voor de Huiswaarderweg op gebied van verkeersveiligheid niet veel slechter te scoren dan een ongelijkvloerse (september 2013). Bij de eerste variant verwacht men een afname van 10 tot 15% van het aantal ongevallen. Bij een ongelijkvloerse oplossing is dat 25 tot 30%. Wij hebben daarom ingestemd met het voorstel van de stuurgroep WRA om voor alle drie kruisingen te kiezen voor gelijkvloerse oplossingen.

De kosten die met aanpassing van de drie kruisingen zijn gemoeid zijn geraamd op iets meer dan € 9.038.700. Dan heeft RWS € 5.900.000 beschikbaar voor het project¹. De provincie Noord-

¹ De bijdrage van RWS wordt bepaald aan de hand van de kosteneffectiviteit van de maatregel. Hoe meer de maatregel een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, des te hoger de bijdrage van RWS wordt. Dit is op landelijk niveau vastgesteld.

Holland draagt het restant van € 3.408.700. Van Alkmaar en Bergen is in deze variant geen bijdrage nodig.

Wel wordt er van de gemeenten Alkmaar en Bergen verwacht bij te dragen als de uiteindelijke kosten hoger uitvallen dan € 9.038.700.

De provincie Noord-Holland heeft aangegeven dat zij garant staat voor een bedrag tot 10% overschrijding van de geraamde kosten. Met andere woorden: de provincie Noord-Holland neemt een overschrijding voor haar rekening tot een bedrag van € 903.870. Als voorwaarde wordt gesteld dat, als de overschrijding hoger wordt dan 10%, de regio (lees: gemeenten Alkmaar en Bergen) ook bijdragen. Het bedrag boven de 10% wordt dan fifty fifty verdeeld tussen de provincie Noord-Holland en de regio.

Wij stellen voor in te stemmen met het standpunt van de provincie Noord-Holland met dien verstande dat wij onze eventuele bijdrage, maximeren. Als maatstaf willen wij als regionale bijdrage 10% aanhouden van de geraamde realisatiekosten. (In regionaal verband is dit percentage altijd als richtlijn aangehouden als substantiële bijdrage aan het project.) Dit houdt in dat de gemeenten Alkmaar en Bergen maximaal 10% van € 9.038.700 bijdragen, dus maximaal € 903.870.

Verdeling tussen Alkmaar en Bergen geschiedt op basis van het huidige inwonersaantal:

Gemeente Alkmaar: 94.958 inwoners (75,9%; 1 augustus 2013);
Gemeente Bergen: 30.188 inwoners (24,1%; 1 augustus 2013);
Totaal: 125.146 inwoners.

Omdat een eventuele overschrijding boven 10%, fifty-fifty wordt verdeeld tussen de provincie Noord-Holland en de regio, betekent dit feitelijk dat wij 12% van de totale overschrijding boven 10% bijdragen (24,1% van de helft is afgerond 12% van het totaal). Dit tot maximaal € 218.034, zijnde 24,1% van € 903.870.

NB. Als de overschrijding (ook van meer dan 10%) volledig te wijten is aan onoplettendheid van de provincie NH dan betaalt de provincie die natuurlijk zelf.

Maximale bijdragen van de diverse partijen:

	Geen overschrijding	Overschrijding tot 10%	Overschrijding > 10% tot max. bijdrage gemeenten
Bijdrage RWS	€ 5.900.000	€ 5.900.000	€ 5.900.000
Bijdrage provincie	€ 3.138.700	€ 4.042.570	€ 4.946.440
Bijdrage Alkmaar	-	-	€ 685.836
Bijdrage gemeente Bergen	-	-	€ 218.034
	€ 9.038.700	€ 9.942.570	€ 11.750.310

Let wel: het gaat hier om een maximale bijdrage! In de raming is rekening gehouden met een post: onvoorzien en daarboven staat de provincie Noord-Holland garant voor de eerste 10% overschrijding, mocht dit zich voordoen. Volgens ons is de kans dan ook klein dat wij uiteindelijk moeten bijdragen aan het project. Wij verwachten zeker niet tot het maximale bedrag te komen.

Een en ander zal in een overeenkomst worden vastgelegd.

2. Wat besluit de raad/wat krijgt de raad als hij "ja" zegt?

In geval van een positief besluit leveren wij een bijdrage van 12% van de eventuele meerkosten van de reconstructie van de drie genoemde kruisingen van de WRA. Dit, als er een overschrijding van het budget is van meer dan 10% van de geraamde kosten. Er geldt daarbij een maximale bijdrage van €218.034.

Hiermee wordt daadwerkelijke realisatie van de reconstructie mogelijk, omdat de overige partijen inmiddels hebben besloten hun bijdrage te leveren.

Uitdrukkelijk vermelden wij nog dat het bij de keuze voor gelijkvloerse kruisingen niet gemakkelijker wordt gemaakt om in de toekomst de Huiswaarderweg door te trekken richting de Bergerweg.

3. Waarom wordt dit onderwerp nu aan de raad voorgelegd?

- collegebevoegdheid:
- raadsbevoegdheid:
- opiniërend:
- kaderstellend:
- maatschappelijk urgent:
- budgetrecht:
- anders, nl.:

4. Wie heeft er allemaal met de beslissing van de raad van doen?

Een verbetering van de drie kruisingen heeft positieve effecten voor de verkeersveiligheid op deze kruisingen (waarvan ook vele bewoners en bezoekers van onze gemeente gebruik maken) en verbetert de bereikbaarheid van onze gemeente.

Het project zelf wordt door de provincie Noord-Holland getrokken. Voor ons is verder nauwelijks nog een rol weggelegd, omdat de werkzaamheden compleet buiten de beheergrenzen van onze gemeente worden uitgevoerd.

Regionale samenwerking

- vindt plaats met gemeenten/via gemeenschappelijke regeling: in samenwerking met de gemeente Alkmaar, provincie Noord-Holland en Rijkswaterstaat;
- is onderwerp van onderzoek met gemeenten:
- wordt nog niet onderzocht, biedt wel mogelijkheden omdat:
- komt hier niet voor in aanmerking omdat:

Burgerparticipatie: N.v.t.

Externe communicatie :

Er wordt in overleg met de betrokkene partijen extern gecommuniceerd (o.a. een gezamenlijke persbericht en een feestelijk moment). Onze communicatieadviseur wordt hierbij betrokken.

Extern overleg gevoerd met : projectgroep WRA, waarin RWS, Provincie Noord-Holland, Gemeente Alkmaar en Gemeente Bergen

5. Waaruit bestaan de andere mogelijkheden om het doel te bereiken?

N.v.t.

6. Wanneer wordt de beslissing van de raad uitgevoerd, gerealiseerd en wanneer wordt de raad daarover gerapporteerd?

Er is een overeenkomst opgesteld, die door de betrokkene partijen wordt ondertekend. In de overeenkomst wordt onder meer de verdeelsleutel geregeld voor de financiële bijdrage per partij. De overeenkomst wordt pas aangegaan en ondertekend nadat u hierover heeft besloten.

Het project zelf wordt door de provincie Noord-Holland getrokken. Voor ons is verder nauwelijks nog een rol weggelegd, omdat de werkzaamheden compleet buiten de beheergrenzen van onze gemeente worden uitgevoerd.

Voor de bijdrage van RWS geldt dat het werk voor 1 januari 2015 op de markt moet worden gebracht. De planning is er daarom op gericht om het werk in 2014 op de markt te brengen, zodat uitvoering in 2015 plaats kan vinden.

7. Welke middelen zijn met dit voorstel gemoeid?

Er zijn vooralsnog geen middelen gemoeid met dit voorstel.

Een positief besluit betekent dat, in geval van een overschrijding van meer dan 10% van de geraamde uitvoeringskosten, wij ons garant stellen om een bijdrage te leveren van 12% van de overschrijding tot een maximaal bedrag van € 218.034. Volgens artikel 8, lid 1 sub e van de Financiële verordening 212 gemeente Bergen 2012 dient de gemeenteraad hiertoe een besluit te nemen.

Er is geen apart budget voor onze bijdrage beschikbaar gesteld en dat is ook niet nodig. Wel wordt het bedrag van € 218.034 als maximerend risico kapitaal ondergebracht bij Naris en daaraan een wegingsfactor gehangen van 0 – 5%, zijnde de kans dat wij het bedrag moeten uitkeren.

Zijn er externe subsidiebronnen en welke zijn dit? niet voor het gemeentelijke deel.

Risico's

- open-einde regelingen:
- garantieverplichtingen:
- risico's gemeentelijke eigendommen:
- overige risico's:
- opgenomen in Naris:

8. *Waarom moet de raad dit besluit met deze mogelijke oplossing nemen?*

De provincie Noord-Holland heeft duidelijk aangegeven dat ze alleen wil bijdragen aan het project als de gemeenten Alkmaar en Bergen bijdragen aan een deel van de overschrijding boven 10%. Zonder de bijdrage van de provincie NH zal het project geen doorgang vinden en worden alleen verkeersveiligheidsmaatregelen getroffen door RWS. Dat is onwenselijk omdat de bereikbaarheid van onze gemeente dan niet verbetert.

Bijlagen: geen

Bergen, 10 december 2013

College van Bergen

drs. W.J.M. Bierman,
secretaris

drs. H. Hafkamp,
burgemeester