



Memo

Aan : College van B&W
CC :
Van : 5.1.2.e
Datum : 24 mei 2017
Betreft : Scenario's kruispunt Plataanlaan/ Papelaan
Registratienummer : 5.1.2.e / 5.1.2.e

In deze memo wordt duidelijk gemaakt welke scenario's denkbaar zijn voor het kruispunt aan de Amstellandlaan/ Plataanlaan, in combinatie met de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan.

Achtergrondinformatie

Onderzoek DHV 2006

In 2006 heeft de gemeente Weesp opdracht gegeven aan DHV voor een quick-scan naar de (on)mogelijkheden om de verkeersregelinstallatie (VRI) op het kruispunt te vervangen door een rotonde. In dit rapport ([bijlage 1](#)) adviseert DHV om de bestaande VRI om te bouwen tot een enkelstrooksrotonde.

Voorkeursrecht Plataanlaan

Een rotonde kent een groter ruimtebeslag dan het huidige kruispunt met verkeerslichten. Om die reden is in 2007 besloten een voorkeursrecht te vestigen op de percelen aan de Plataanlaan 28, 30 en 32 zodat een deel van deze percelen gebruikt kan worden voor de realisatie van de rotonde.

Onderzoek Sweco

Gezien het feit dat de rapportage van DHV meer dan 10 jaar oud is, heeft de gemeente Weesp opdracht aan Sweco gegeven om opnieuw naar de verkeerssituatie bij dit kruispunt te kijken. Sweco heeft een analyse van de huidige situatie en een afweging van diverse oplossingsrichtingen gemaakt ([bijlage 2](#)). Daarnaast zijn de consequenties van de inpassing inzichtelijk gemaakt en is globale kostenraming opgenomen in de rapportage.

Tijdens het uitwerken van deze rapportage is tevens aan Sweco gevraagd om het kruispunt Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan te analyseren, in samenhang met het kruispunt Plataanlaan/ Amstellandlaan. Dit naar aanleiding van het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp'.

Met betrekking tot het kruispunt Plataanlaan/ Amstellandlaan zijn in de rapportage diverse oplossingen bekeken. Het gaat om de volgende varianten: 1) uitvoering met VRI, 2) uitvoering als enkelstrooksrotonde en 3) uitvoering als voorrangspointje. Deze varianten zijn gescoord op verkeersveiligheid, vormgeving, capaciteit, inpassing en kosten. Op basis van de totale waardering scoort de rotonde het beste.

In het rapport van Sweco is ook het kruispunt Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan onderzocht. Er zijn ontwerpvoorstellen gedaan die zijn afgestemd op de voorkeursoplossing (rotonde) voor het kruispunt Amstellandlaan/ Casparuslaan. Voor dit kruispunt zijn 8 mogelijke maatregelen geformuleerd die zijn gescoord op de knelpunten die naar voren zijn gekomen uit het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp'. Op basis van deze afweging gaat de voorkeur uit naar twee mogelijke (gecombineerde) maatregelen. Het gaat dan om middengeleider(s) met rode suggestiestroken of verhoogde fietspaden met uitbuiging. Voor specifiekere informatie verwijst ik u naar hoofdstuk 6 uit de rapportage van Sweco (bijlage 2).

Stedenbouwkundige verkenning

Om na te gaan of er – bij het realiseren van een rotonde – alsnog een programma gerealiseerd kan worden, is er een korte stedenbouwkundige verkenning gedaan naar dit scenario. Daarbij lag de focus op het stuk grond dat gelegen is voor het winkelcentrum Hogewey. De stedenbouwkundige verkenning treft u aan in [bijlage 3](#). De conclusie is dat er wel ruimte is voor een klein programma maar dat dit stedenbouwkundig niet gewenst is. Daarnaast is het ook de vraag of de locatie aantrekkelijk genoeg is voor potentiële kopers. Tot slot zal ook het lastig worden om het parkeren goed te borgen. Op basis van deze verkenning raden wij dan ook af om een programma op deze plek te realiseren.

Actualisatie grondexploitatie – rapport Exponent

Los van de verkeerskundige onderzoeken die zijn uitgevoerd, is er ook een rapportage opgesteld waarin onder andere een actualisatie van de grondexploitatie voor de Plataanlaan is opgenomen. Deze rapportage ([bijlage 4](#)) geeft een financiële weergave van de keuzes die gemaakt kunnen worden voor de Plataanlaan 28, 30 en 32.

Scenario's

Op basis van de informatie die nu beschikbaar is, zijn er diverse scenario's/ varianten denkbaar voor het kruispunt aan de Plataanlaan/ Amstellandlaan, in combinatie met de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan. Hieronder treft u een opsomming van de mogelijke varianten aan met daarbij de voor- en nadelen van de betreffende variant.

Locatie aanduiding



Afbeelding 1: Kruispunt Plataanlaan/ Amstellandlaan



Afbeelding 2: Kruispunt Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan

1. Realiseren rotonde

Een eerste variant is het volgen van het advies vanuit zowel de rapportage van DHV als die van Sweco, namelijk het realiseren van een rotonde. Dit betekent een investering van ca. € 5.1.2.b (excl. BTW). Dit betekent structurele kapitaallasten van € 5.1.2.b bij afschrijven in 40 jaar vanaf het jaar na opleveren. Indien er subsidie wordt verkregen dan zal dit bedrag in mindering worden gebracht op de benodigde investering. De percelen Plataanlaan 28, 30 en 32 worden zijn nodig voor het aanleggen van de rotonde en dat betekent dat hier op moet worden afgeboekt. De boekwaarde van de woningen bedraagt per 01-01-2017 € 773.789,--. Zoals ook uit de rapportage van Exponent (bijlage 4) blijkt, betekent deze variant een totale investering voor de gemeente Weesp die ligt tussen de € 5.1.2.b en € 5.1.2.b (excl. BTW). Het verschil tussen de beide bedragen komt voort uit het wel of niet verkrijgen van een BDU subsidie van 50%.

Hieronder treft u een overzicht van de argumenten om wel of juist niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- Experts op verkeerskundig gebied geven aan dat een rotonde een betere verkeerssituatie oplevert.
- Veel mensen ervaren het huidige kruispunt als gevaarlijk. Door een rotonde te realiseren zal dit gevoel worden verbeterd.
- Het doet recht aan het besluit dat destijds is genomen om een voorkeursrecht te vestigen. Dit besluit was voor de bewoners/ eigenaren van destijds zeer ingrijpend vanwege alle onzekerheid die dit voor hen met zich meebracht.

Tegen:

- Er is – gezien de ongevallenstatistieken – geen noodzaak om een rotonde te realiseren. Er gebeuren relatief weinig ongevallen op het kruispunt.
- Het aanleggen van een rotonde gaat gepaard met een hoge investering (afboeken woningen Plataanlaan + aanleg rotonde). In het meest gunstige scenario, waarbij er sprake is van subsidie, komt dit neer op een bedrag van ca. € 5.1.2.b (excl. BTW). Daarbij moet nog wel worden opgemerkt dat er bij de realisatie van de Casparus Villa is afgesproken met de ontwikkelaar dat zij een (geringe) financiële bijdrage leveren bij de herinrichting van het kruispunt. Het gaat dan om 1/3 van de kosten voor het asfalt dat gebruikt wordt op het kruispunt/ de rotonde. We schatten deze bijdrage in op een bedrag van ca. € 5.1.1.c
- Het is niet mogelijk een woningbouwprogramma te realiseren nabij de rotonde (zie ook de stedenbouwkundige verkenning, bijlage 3).

2. Realiseren kruispunt met een VRI

Een andere mogelijkheid is om niet de aanbeveling vanuit het rapport van Sweco (en eerder DHV) te volgen maar te kiezen voor het aanleggen van een verkeerslichteninstallatie (VRI). Deze variant scoort t.o.v. het aanleggen van een rotonde beter op de aspecten 'afwikkeling openbaar vervoer' en 'blokkade vanwege brugopening'. De variant scoort echter minder goed op 'veiligheid voor alle verkeersdeelnemers' t.o.v. de andere varianten en scoort niet goed op het aspect 'inpassing' (zie pagina 26 rapportage Sweco). Het aanleggen van een VRI betekent een investering van ca. € 5.1.2.b (excl. BTW). Dit betekent structurele kapitaallasten van € 5.1.2.b bij afschrijven in een gecombineerde afschrijftermijn van 15 jaar (voor de VRI) en 40 jaar (voor het deel herinrichting t.b.v. de VRI) vanaf het jaar na opleveren. Het aanleggen van een VRI wordt gezien als een vervanging van de huidige installatie en om die reden zal hier geen BDU subsidie voor verkregen kunnen worden.

De percelen aan de Plataanlaan zijn bij deze variant niet geheel nodig. De huidige woningen kunnen verkocht worden of er kan gekozen worden voor het realiseren van een nieuw woningbouwprogramma.

Hieronder treft u een overzicht van de argumenten om wel of juist niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- Een kruispunt met VRI neemt minder ruimte in beslag dan een rotonde. Het is bij een dergelijke oplossing niet nodig om de percelen aan de Plataanlaan 28, 30 en 32 volledig in te zetten voor een verkeersoplossing. Daarmee is het mogelijk om de woningen te verkopen of er een ander woningbouwprogramma op te (laten) realiseren.
- Veel mensen ervaren het huidige kruispunt als gevaarlijk. Een nieuwe VRI met opstelstroken en middengeleider zal een verbetering van de verkeerssituatie opleveren.

Tegen:

- Het kruispunt met VRI kan niet volledig gerealiseerd worden op grondgebied van de gemeente Weesp. Dit betekent dat er grond verworven moet worden. Het gaat dan met om een stuk grond nabij de Casparus Villa. Daarnaast zal er een andere oplossing gevonden moeten worden voor de luifel op de hoek van het winkelcentrum Hogeweyj. Het verwerven van grond kost uiteraard geld maar zal ook veel tijd in beslag nemen. Daarbij is het natuurlijk de vraag of de eigenaren bereid zijn de grond te verkopen.
- Het kruispunt met VRI scoort t.o.v. een rotonde minder goed op het aspect 'verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers'.
- De kosten voor het realiseren van een VRI liggen hoger dan de kosten voor het aanleggen van een rotonde. Uiteraard zal bij het financiële plaatje ook gekeken moeten worden naar de mogelijkheden rondom de percelen Plataanlaan 28, 30, 32. Dat is weergegeven in de tabel 1.

- Er is – gezien de ongevallenstatistieken – geen noodzaak om een VRI te realiseren. Er gebeuren relatief weinig ongevallen op het kruispunt.
- De afschrijvingstermijn van een VRI is deels korter (15 jaar) t.o.v. een rotonde (40 jaar), dat betekent dus terugkerende kosten om de 15 jaar.

3. Realiseren rotonde in combinatie met aanpak kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan

Een derde variant is het realiseren van de rotonde en tevens het herinrichten van de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan. Bij de herinrichting van de kruising gaat daarbij de voorkeur uit naar de variant met middengeleiders in combinatie met rode suggestiestroken en een plateau ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. De voorkeur gaat hier naar uit omdat zowel fietsers als voetgangers in twee etappes de weg kunnen overstekken. Daarnaast wordt er een duidelijk wegbeeld gecreëerd voor de weggebruikers door het doortrekken van rode fietssuggestiestroken (zoals in Jan Tooropstraat). Verder zorgt het plateau ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats voor een snelheidsremmend effect.

Dit betekent een investering van ca. € 5.1.2.b (excl. BTW) voor de rotonde, waarbij er sprake is van structurele kapitaallasten van € 5.1.2.b bij afschrijven in 40 jaar vanaf het jaar na opleveren. Voor de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan betekent dit een investering van € 5.1.2.b (excl. BTW), waarbij er sprake is van een structurele kapitaallast van € 5.1.2.b bij afschrijven in 40 jaar vanaf het jaar na opleveren. Indien er subsidie wordt verkregen dan zal dit bedrag in mindering worden gebracht op de benodigde investering. De subsidie kan voor beide kruispunten verkregen worden. Het gaat dan om een BDU subsidie van 50%.

Hieronder treft u een overzicht van de argumenten om wel of juist niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- Er wordt een knelpunt uit het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp' aangepakt en opgelost.
- Beide kruispunten worden als onveilig beschouwd. Door beide kruisingen aan te pakken ontstaat er een veilige verkeerssituatie aan de Amstellandlaan.

Tegen:

- De investering is hoog. Naast de investering die gedaan moeten worden voor de aanleg van de rotonde en de herinrichting van de kruising, moet er ook worden afgeboekt op de woningen aan de Plataanlaan.

4. Realiseren kruispunt met VRI in combinatie met aanpak kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan

Deze variant is gelijk aan variant 3 maar dan wordt er uitgegaan van het aanleggen van een VRI in plaats van een rotonde bij het kruispunt Plataanlaan/ Amstellandlaan.

Dit betekent een investering van ca. € 5.1.2,b (excl. BTW) voor de VRI, waarbij er sprake is van structurele kapitaallasten van € 5.1.2,b bij afschrijven in een gecombineerde afschrijftermijn van 15 jaar (voor de VRI) en 40 jaar (voor het deel herinrichting t.b.v. de VRI) vanaf het jaar na opleveren. Voor de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan betekent dit een investering van € 5.1.2,b (excl. BTW), waarbij er sprake is van een structurele kapitaallast van € 5.1.2,b bij afschrijven in 40 jaar vanaf het jaar na opleveren. Indien er subsidie wordt verkregen voor de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan dan zal dit bedrag in mindering worden gebracht op de benodigde investering.

Hieronder treft u een overzicht van de argumenten om wel of juist niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- Er wordt een knelpunt uit het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp' aangepakt en opgelost.
- Beide kruispunten worden als onveilig beschouwd. Door beide kruisingen aan te pakken ontstaat er een veilige verkeerssituatie aan de Amstellandlaan.
- De investering bij deze variant is minder hoog dan die bij variant 3 waarbij er sprake is van een rotonde. Dit vanwege het feit dat de percelen Plataanlaan 28, 30 en 32 niet volledig nodig zijn bij het realiseren van een VRI. Dit betekent dat de huidige woningen verkocht kunnen worden of een woningbouwprogramma gerealiseerd kan worden.

Tegen:

- Het kruispunt met VRI kan niet volledig gerealiseerd worden op grondgebied van de gemeente Weesp. Dit betekent dat er grond verworven moet worden. Het gaat dan met om een stuk grond nabij de Casparus Villa. Daarnaast zal er een andere oplossing gevonden moeten worden voor de luifel op de hoek van het winkelcentrum Hogeweyj. Het verwerven van grond kost uiteraard geld maar zal ook veel tijd in beslag nemen. Daarbij is het natuurlijk de vraag of de eigenaren bereid zijn de grond te verkopen.
- Het kruispunt met VRI scoort t.o.v. een rotonde minder goed op het aspect 'verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers'.
- De kosten voor het realiseren van een VRI liggen hoger dan de kosten voor het aanleggen van een rotonde. Uiteraard zal bij het financiële plaatje ook gekeken moeten worden naar de mogelijkheden rondom de percelen Plataanlaan 28, 30, 32. Dat is weergegeven in de tabel 1.
- Er is – gezien de ongevalstatistieken – geen noodzaak om een VRI te realiseren. Er gebeuren relatief weinig ongevallen op het kruispunt.

- De afschrijvingstermijn van een VRI is deels korter (15 jaar) t.o.v. een rotonde (40 jaar), dat betekent dus terugkerende kosten om de 15 jaar.

5. Geen rotonde realiseren maar alleen aanpakken kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan

Bij deze variant wordt ervoor gekozen om geen rotonde aan te leggen aan de Plataanlaan/ Amstellandlaan maar wel te zorgen voor een veiligere verkeerssituatie bij de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan. Daarbij gaat de voorkeur uit naar de variant met middengeleiders in combinatie met rode suggestiestroken en een plateau ter hoogte van de voetgangersoversteekplaats. Hieronder treft u een overzicht van de argumenten om wel of juist niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- Er wordt een knelpunt uit het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp' aangepakt en opgelost.
- Er ontstaat een veiligere verkeerssituatie bij deze kruising.
- Er kan gekozen worden voor de verkoop van de woningen aan de Plataanlaan of het op de markt zetten van de gronden (realiseren woningbouwprogramma). Dit betekent dat de gemeente inkomsten genereert. Dit dekt echter niet de volledige investering die reeds is gedaan (zie rapportage Exponent).

Tegen:

- Het kruispunt Amstellandlaan/ Plataanlaan wordt niet aangepakt en daarmee blijft dit een onveilig kruispunt. De middelen die bij dit scenario worden ingezet, zouden ook ingezet kunnen worden voor het realiseren van bijvoorbeeld de rotonde.

6. Geen verkeerskundige maatregelen treffen maar wel een programma realiseren op de percelen Plataanlaan 28, 30 en 32

Bij deze variant wordt de keuze gemaakt om geen verkeerskundige maatregelen te treffen bij beide kruisingen maar wel de percelen Plataanlaan 28, 30 en 32 op de markt te zetten met als doel om daar een nieuw woningbouwprogramma op te laten ontwikkelen. De rapportage van Exponent geeft een financieel beeld bij een dergelijke variant. Daaruit blijkt dat dit financieel gezien een minder aantrekkelijk scenario is dan het verkopen van de bestaande woningen.

Hieronder treft u een overzicht van argumenten om wel en argumenten om niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- De aankoop van de woningen wordt deels gecompenseerd door de verkoop van de grond aan een marktpartij.

Tegen:

- De verkoopopbrengst dekt niet de investering die is gedaan voor het aankopen van de woningen. Onderaan de streep dient er vanuit de gemeente alsnog rekening gehouden te worden met een afboeking.
- Het doet geen recht aan het besluit dat destijds is genomen om een voorkeursrecht te vestigen. Dit besluit was voor de bewoners/ eigenaren van destijds zeer ingrijpend vanwege alle onzekerheid die dit voor hen met zich meebracht.
- Het doet geen recht aan het signaal dat is afgegeven vanuit het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp'.
- Er wordt geen oplossing geboden voor de onveilige verkeerssituaties bij beide kruisingen.

7. Geen verkeerskundige maatregelen treffen maar verkoop van de bestaande woningen aan de Plataanlaan 28, 30 en 32

Bij deze variant wordt de keuze gemaakt om geen verkeerskundige maatregelen te treffen bij beide kruisingen, maar wel de 3 woningen (Plataanlaan 28, 30 en 32) te verkopen. Dit scenario is ook weergegeven in het rapport van Exponent. Daaruit blijkt dat de gemeente een afboeking moet doen van ca. € 5.1.2.b

Hieronder treft u een overzicht van argumenten om wel en argumenten om niet voor deze variant te kiezen.

Voor:

- De financiële investering is bij deze variant het laagst. Er hoeft voor 'slechts' een bedrag van € 5.1.2.b te worden afgeboekt. Daarbij kan – gezien de huidige markt – het verkoopresultaat ook nog positiever uitvallen waardoor de afboeking ook lager uitvalt. Daarnaast hoeven er geen aanvullende financiële middelen beschikbaar gesteld te worden voor het realiseren van bijvoorbeeld de rotonde dan wel het aanpassen van de kruising aan de Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan.
- Dit scenario vergt de minste capaciteit vanuit het gemeentelijk apparaat.

Tegen:

- Er wordt geen oplossing geboden aan de onveilige verkeerssituatie bij beide kruisingen.
- Het doet geen recht aan het besluit dat destijds is genomen om een voorkeursrecht te vestigen. Dit besluit was voor de bewoners/ eigenaren van destijds zeer ingrijpend vanwege alle onzekerheid die dit voor hen met zich meebracht.
- Het doet geen recht aan het signaal dat is afgegeven vanuit het onderzoek 'Verkeersveiligheid woonschoolroutes Weesp'.

Indien er gekozen wordt voor een variant waarbij er geen verkeerskundige maatregelen getroffen worden, dient er nog wel uitvoering te worden gegeven aan het

aanbrengen van geluidsarmasfalt aan de Plataanlaan en een deel van de Amstellandlaan. Hier zijn in het verleden afspraken over gemaakt en is destijds door De Woningbouw een financiële bijdrage voor geleverd vanuit de ontwikkeling van het Meidoorneiland.

Schematisch overzicht kosten per variant

In onderstaand schema treft u een overzicht van de benodigde investering/ kosten die de gemeente Weesp moet maken bij een betreffende variant. Voor de opties m.b.t. de percelen aan de Plataanlaan (verkoop woningen of realiseren woningbouwprogramma) is uitgegaan van de gegevens uit het rapport van Exponent (bijlage 4). Daarnaast is voor de verkeersmaatregelen uitgegaan van de ramingen die zijn opgenomen in het rapport van Sweco (bijlage 2).

Variant	Kosten (excl. BTW)	Opmerking
1. Realiseren rotonde	€ 5.1.2,b € 5.1.2,b	
2. Realiseren kruispunt met VRI	Bij verkoop woningen: € 5.1.2,b + ? Bij realiseren woningbouwprogramma: € 5.1.2,b + ?	+? → Er dient nog wel rekening gehouden te worden met de kosten voor het verwerven van grond en het aanpassen van de luifel bij het winkelcentrum Hogeweij.
3. Rotonde + aanpak kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan.	€ 5.1.2,b € 5.1.2,b	De bandbreedte ontstaat door het wel of niet verkrijgen van een BDU subsidie. In het meest gunstige geval wordt voor beiden een subsidie verkregen. Dan is de investering € 5.1.2,b
4. Kruispunt met VRI + aanpak kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan.	Bij verkoop woningen: € 5.1.2,b + ? Bij realiseren woningbouwprogramma: € 5.1.2,b € 5.1.2,b + ?	+? → Er dient nog wel rekening gehouden te worden met de kosten voor het verwerven van grond en het aanpassen van de luifel bij het winkelcentrum Hogeweij. De bandbreedte ontstaat door het wel of niet verkrijgen van een BDU subsidie voor de kruising.

5. Alleen aanpak kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan.	Bij verkoop woningen: € 5.1.2.b - € 5.1.2.b Bij realiseren woningbouwprogramma: € 5.1.2.b - € 5.1.2.b	De bandbreedte ontstaat door het wel of niet verkrijgen van een BDU subsidie voor de kruising.
6. Geen verkeerskundige maatregelen en realiseren woningbouwprogramma	€ 5.1.2.b	Hierbij dient nog wel rekening gehouden te worden met de kosten voor het aanbrengen van geluidsarmasfalt op de Plataanlaan en een deel van de Amstellandlaan.
7. Geen verkeerskundige maatregelen en verkoop bestaande woningen	€ 5.1.2.b	Hierbij dient nog wel rekening gehouden te worden met de kosten voor het aanbrengen van geluidsarmasfalt op de Plataanlaan en een deel van de Amstellandlaan.

Tabel 1

Het vervolg

Deze memo geeft de varianten weer die denkbaar zijn voor het kruispunt aan de Amstellandlaan/ Plataanlaan, in combinatie met de kruising Plataanlaan/ Herensingel/ Papelaan. De raad heeft in 2007 besloten een voorkeursrecht te vestigen op de percelen Plataanlaan 28, 30 en 32. Tevens is toen de grondexploitatie voor de Plataanlaan geopend. De gedachte hierbij was dat een deel van de percelen nodig was voor de realisatie van de rotonde en op het overige deel van de percelen een woningbouwprogramma gerealiseerd kon worden. De situatie blijkt nu echter anders te zijn, wat vooral financieel gezien een ander beeld schetst.

Het doel van deze memo is om uw college inzicht te geven in de mogelijke scenario's/ varianten. Tijdens de themasessie d.d. 20 juni 2017 zullen wij de memo en de bijbehorende stukken verder toelichten.

Bijlagen:

1. [Rapport DHV](#)
2. [Rapport Sweco](#)
3. [Stedenbouwkundige verkenning](#)
4. [Rapportage Exponent](#)
 - o [Bijlagen bij rapportage Exponent](#)