

Kredietaanvraag Herinrichting Oranje Nassaustraat

Aan de raad,

Voorgeschiedenis / aanleiding

Door uw raad is reeds de Structuurvisie 'Samen naar 2035' en de daaropvolgende Gebiedsvisie ontwikkeling dorpskern Halfweg-Zuid vastgesteld. De Oranje Nassaustraat is onderdeel van de hierin opgenomen binnenstedelijke vernieuwing voor het centrumgebied. De Oranje Nassaustraat is een beeldbepalende hoofdweg, heeft een entree-functie en verbindt de N200 met Zwanenburg.

Al jaren is het de wens van onze inwoners om:

1. Het vele zware vrachtverkeer dat via de Oranje Nassaustraat naar Zwanenburg rijdt te weren;
2. De snelheid in deze straat terug te brengen van 50 km naar 30 km;
3. De inrichting van de Oranje Nassaustraat te laten aansluiten bij de inrichting van de Dennenlaan (verlengde van de Oranje Nassaustraat in Zwanenburg);
4. Meer parkeergelegenheid in de Oranje Nassaustraat;
5. Betere doorstroming van verkeer tijdens brengen en halen van kinderen naar de 3 basisscholen in Halfweg.

Huidige situatie

De Oranje Nassaustraat is hoofd verbindingsweg naar Zwanenburg met veel doorgaand (vracht)verkeer, weinig uitstraling als entree en zeker geen dorpse inrichting. Verder is er weinig parkeergelegenheid en dagelijks verkeer-/parkeerdruk door het halen en brengen van kinderen door deze straat naar de basisscholen in Halfweg.

De riolering in de Oranje Nassaustraat is aan noodzakelijk onderhoud toe en kan bij minimaal onderhoud weer 20 jaar mee. Grootschalig onderhoud van de riolering zorgt er voor dat wij de komende 60 jaar geen onderhoud hoeven te plegen.

Voor de bouw van het IKC is de locatie op het Margietplantsoen voorgesteld en door de raad vastgesteld. De geplande bouw van het Integraal Kind centrum (IKC) zal in Q4 2017 moeten starten om de geplande opening in Q4 2018 te kunnen realiseren.

Eén van de aspecten rondom het IKC is de parkeergelegenheid, verkeerdoorstroming en veiligheid. Deze onderwerpen zijn door een van de werkgroepen m.b.t. tot het IKC duidelijk naar voren gebracht.

Toekomstige situatie

Om voldoende parkeergelegenheid en verkeerdoorstroming rond het IKC te realiseren zijn al enkele (concept)ontwerpen gemaakt en blijkt dat de Oranje Nassaustraat moet worden aangepast (zie bijlagen I t/m III). Om dit te realiseren moet de ondergrondse infrastructuur (water, stroom e.d.) worden aangepast (omgelegd).

Aanvullend is door ons gekeken naar de mogelijkheid om de 5 genoemde “wensen” van de inwoners te realiseren. Uitgangspunt hierbij is ‘werk met werk’ maken.

Met de gemeente Haarlemmermeer en Rijkswaterstaat (RWS) zijn hier verkennende gesprekken over gevoerd en wordt de invulling van de 5 wensen door Haarlemmermeer positief ontvangen. De plannen sluiten aan bij het weren van vrachtverkeer waar Haarlemmermeer ook mee bezig is en zien zij de inrichting als 30 km weg een aanvulling op de inrichting van de Dennenlaan. Zie verder de vertrouwelijke bijlage IV.

RWS heeft een neutrale reactie getoond maar herkende wel deze visie vanuit eerdere gesprekken met Haarlemmermeer. RWS heeft nog geen formeel standpunt ingenomen.

Overige aspecten

In Halfweg-Zuid worden naast de geplande (bouw)realisatie van het IKC spelen nog andere bouwprojecten zoals de Mientekade, herontwikkeling OLV, snelfietsverbinding en aanpassing N200 (waaronder vervanging boezembruggen).

Alternatieven

De belangrijkste punten zijn de noodzakelijke vervanging van het riool, de bouw van het IKC en de daarbij behorende parkeergelegenheid/verkeersdoorstroming.

Verder is er een strakke planning voor overige bouwprojecten en ligt er een eis van volgorde in de zin van noodzakelijke herinrichting van de Oranje Nassaustraat en verkeersmaatregelen bij een inrichting naar een 30 km zone. Dit betreft een versmalling van het profiel, het weren van vrachtverkeer, het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid.

Om de 5 wensen, vervanging van de riolering, de bouw van het IKC en andere bouwprojecten in Halfweg-Zuid tijdig te kunnen realiseren zijn onderstaand 3 alternatieven uitgewerkt.

De nieuwbouw van het IKC op het Margrietsplantsoen heeft een grote impact op de directe omgeving, de parkeerdruk en verkeersafwikkeling die dit met zich mee brengt.

Alternatief 1

Minimaal onderhoud van de riolering (relining). Hierbij wordt de huidige riolering voorzien van een mantel en hoeft de weg niet te worden opgebroken. De verwachte levensduur van dit onderhoud is 20 jaar, kosten zijn geraamd op € 120.000, met dekking vanuit het GRP.

Voordelen

Met minimale kosten kan de riolering weer 20 jaar vooruit, de weg hoeft niet te worden opgebroken.

Nadelen

In verband met de bouw van het IKC en noodzakelijke nieuwe parkeerplekken is de kans groot dat er kabels en leidingen moeten worden verlegd en de Oranje Nassaustraat alsnog moet worden open gebroken. Er wordt geen rekening gehouden met een inrichting voor een 30 km zone.

Toegang tot onderhoud aan riolering blijft plaats vinden op ongewenste plekken (midden van de Oranje Nassaustraat).

Alternatief 2

Grootschalig onderhoud van de riolering. De riolering wordt vervangen, er komen aansluitpunten bij de woningen en wordt rekening gehouden met onderhoudspunten voor de riolering. De levensduur van de vervanging wordt geschat op 60 jaar.

De Oranje Nassaustraat wordt ingericht als 30 km zone, de kabels en leidingen worden omgelegd (ook t.b.v. LED verlichting). Er wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte/doorstroming van verkeer t.b.v. het IKC. Tevens krijgt de Oranje Nassaustraat een groene inrichting.

In de bijlagen I en II zijn een tweetal schetsontwerpen gemaakt van een mogelijk inrichting van de Oranje Nassaustraat, uitgaande van een 30 km inrichting, de parkeerbehoefte vanuit het IKC en de verkeersdoorstroming).

Voordelen

Met deze grootschalige aanpak worden de 5 wensen ingevuld en wordt de ondergrondse en bovengrondse infrastructuur grondig aangepakt.

Nadelen

Om dit alternatief te kunnen realiseren is een strakke planning/uitvoering noodzakelijk. De realisatie moet grotendeels klaar zijn voor de start van de bouw van het IKC (Q4 2017).

De nieuwe inrichting, met name wegdek, kan door de bouw van het IKC en het zware vrachtverkeer schade oplopen waardoor herstel achteraf noodzakelijk is.

Alternatief 3

Dit alternatief is gelijk aan alternatief 2 met de volgende aanpassing:

De nieuwe toplaag van het nieuwe wegdek wordt nog niet aangelegd gedurende de zware bouwperiode (ongeveer 1 jaar). Hierna is de bouw van het IKC dusdanig gevorderd dat er geen zwaar bouwverkeer meer is.

Voordelen

Minder risico op schade door zwaar vrachtverkeer.

Nadelen

Mogelijk geluidsoverlast omdat de weg niet optimaal is ingericht (geen toplaag).

Conclusies

Alternatief 1 is de eenvoudigste en financieel gezien een goede oplossing. Dit alternatief houdt geen rekening met de 5 wensen en sluit niet aan bij de ontwikkelingen van de gemeente Haarlemmermeer met betrekking tot het weren van vrachtverkeer. Verder bestaat de kans dat de weg alsnog open moet worden gebroken voor het verleggen van kabels en leidingen.

Met alternatief 2 en 3 wordt invulling gegeven aan de 5 wensen en sluit aan bij de plannen van de Haarlemmermeer. Financieel gezien zijn alternatief 2 en 3 aanzienlijk duurder.

Financiële aspecten

In bijlage V is het voorstel m.b.t. de alternatieven financieel onderbouwd.

Het benodigd krediet is € 719.557,- inclusief risicoreservering en VAT-kosten.

Voorgesteld besluit

Alternatief 3 geeft invulling aan de 5 wensen, houdt rekening met de ontwikkelingen van het IKC en sluit aan bij het weren van vrachtverkeer vanuit de Haarlemmermeer.

Op basis van de huidige informatie en concept plannen vinden wij dit een haalbaar alternatief, maar is er nog veel werk noodzakelijk om het definitieve plaatje ook op tijd (met de Haarlemmermeer) te realiseren.

De kosten zijn aanzienlijk en wij vragen u om een voorbereidingskrediet om alternatief 3 verder uit te werken.

De bijlagen IV en V zijn niet openbaar. Vanwege economisch-financiële belangen hebben wij hierop geheimhouding opgelegd (artikel 55 Gemeentewet) en verzoeken u deze te bevestigen.

Juridische aspecten

Geen.

Communicatieve aspecten

Onderdeel van de verdere uitwerking van de maatregelen is het betrekken van de omgeving (bewoners, ondernemers, dorpsraad, ondernemersvereniging etc.) bij het ontwerp.

Vervolgstappen

Binnen het door uw raad beschikbaar te stellen budget wordt de verdere uitwerking ter hand genomen. De belangrijkste vervolgstap na uw raadsbesluit is:

- Uitwerken van alternatief 3 met de definitieve inrichting en haalbaarheid (qua tijd en kosten).

Wij zullen uw raad informeren over alle belangrijke stappen die in dit dossier worden genomen.

Voorstel

1. De door het college opgelegde geheimhouding van de bijlagen IV en V te bevestigen (artikel 55 Gemeentewet);
2. Conform alternatief 3, de herinrichting van de Oranje Nassaustraat naar 30 km weg inclusief de vervanging van het rioolstelsel, de aansluitingen op de omliggende wegen en de parkeer- en fietsvoorzieningen voor het IKC ter hand nemen;
3. Ophogen krediet Wegenbeheersplan in de begroting conform voorstel;
4. Een krediet ad € 719.557,- inclusief risicoreservering en VAT-kosten; te verstrekken en de kapitaal lasten ten laste van de algemene reserve te laten komen;
5. Om economisch-financiële belangen de samenstelling van dit krediet vertrouwelijk te behandelen.

Bijlagen

1. BIJLAGE I 2016-JWL-020A Presentatietekening Parkeervoorziening Oranje Nassaustraat-68pp
2. BIJLAGE II 2016-JWL-020B Presentatietekening Parkeervoorziening Oranje Nassaustraat langsparkeren 60pp VAR met bomen
3. BIJLAGE III Sfeerbeeld bomenlaan d.d. 6 oktober 2016
4. BIJLAGE IV A Email Haarlemmermeer Afstemming, verkeer- en (bouw)logistiek Oranje Nassaustraat, IKC Margrietplantsoen e.o. (GEHEIM)
5. BIJLAGE IV B Verkeersmodel scenario afwaarderen Oranje Nassaustraat (GEHEIM)
6. BIJLAGE V Kostenraming Oranje Nassaustraat d.d. 13 oktober 2016 (GEHEIM)

Halfweg, 22 november 2016

Burgemeester en wethouders van
Haarlemmerliede en Spaarnwoude,
P.J. Heiligers, burgemeester
G.A. Koot, secretaris