

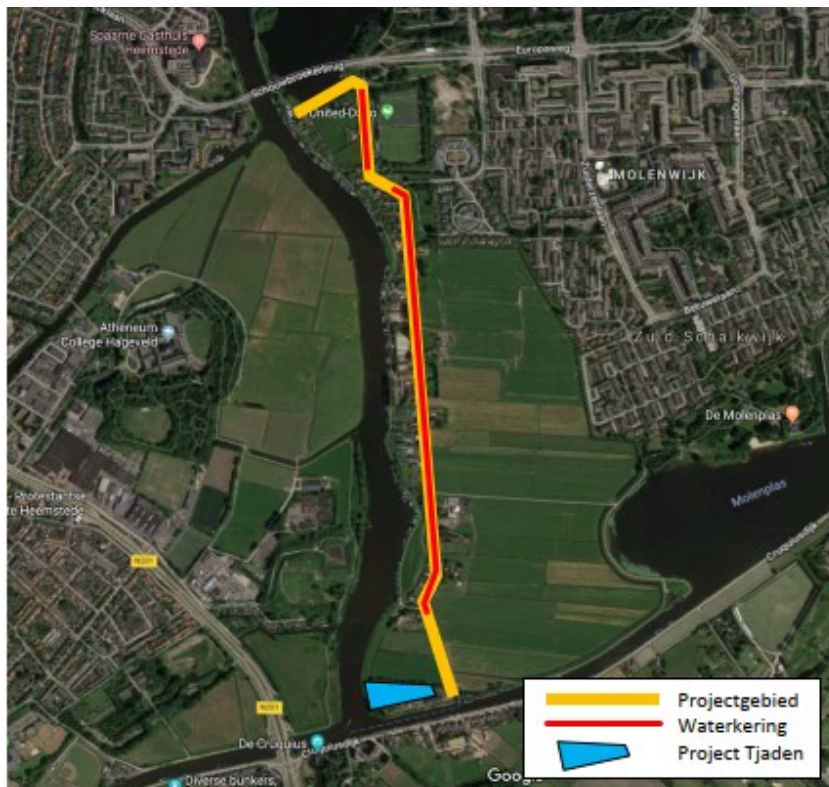


### 1. Inleiding

Op 16 mei 2019 is de Commissie Beheer middels een informatienota geïnformeerd over de start van het project "groot onderhoud Zuid-Schalkwijkwerweg". Het project begon als een vervanging van de wegconstructie. Afgelopen jaar is gebleken dat uitbreiding van de scope noodzakelijk is vanwege:

- de versterking van de taluds;
- een door Hoogheemraadschap Rijnland noodzakelijk geachte ophoging van de dijk;
- voorzieningen tijdens de uitvoering die de bereikbaarheid van de omgeving moeten verzekeren.

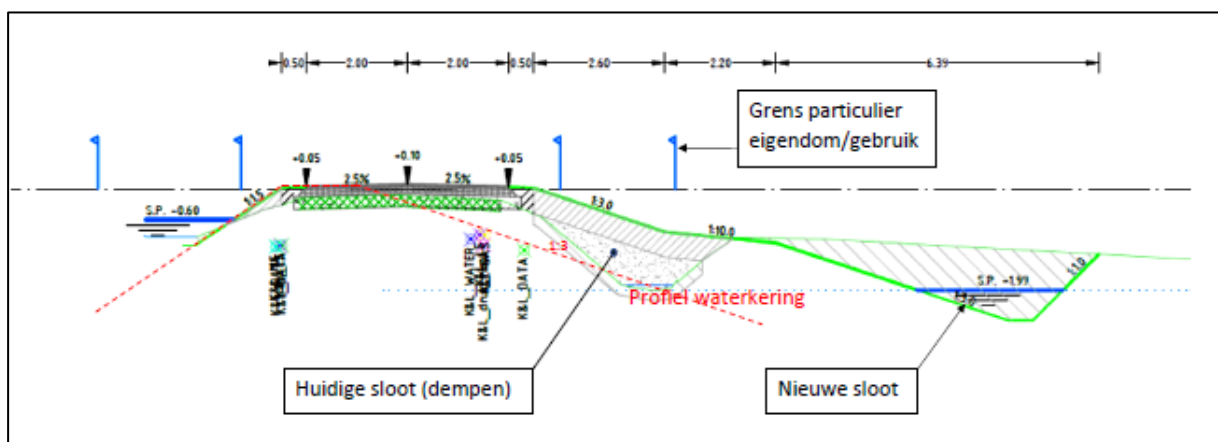
Het projectgebied ligt grotendeels op een dijk (regionale waterkering van Rijnland (zie onder). Mede daarom wordt het project en proces in nauwe samenwerking met Rijnland uitgevoerd.



## 2. Uitbreiding van de scope

Het verbeteren van de stabiliteit van de taluds moet binnendijks (aan de oostzijde van de weg) plaatsvinden, over het deel waar de weg op de dijk ligt. Dit betreft een lengte van 1.400 meter. Hiervoor zijn er drie opties denkbaar:

- Optie A: het versmallen van de weg. De vrijkomende ruimte komt dan ten gunste van het talud. Dit is geen reële optie. De huidige wegbreedte is al te smal volgens de geldende richtlijnen. Bovendien moeten de woningen aan de weg bereikbaar blijven en is het instellen eenrichtingsverkeer op de dijk geen optie.
- Optie B: het verflauwen van taluds en verbreden van de dijk (zie figuur 1). Dit is meest duurzame optie. De verbreding gaat gepaard met het verleggen van de bermsloot en moet helaas ten dele plaatsvinden op de aangrenzende percelen van eigenaren/pachters. Ondanks het extra ruimtebeslag kan de eigendomssituatie ongewijzigd blijven, mede omdat de dijkverbreding plaatsvindt op basis van de Waterwet.
- Optie C: het aanbrengen van een stalen damwand in het talud, binnen het bestaande profiel. Er zijn hierbij geen werkzaamheden nodig op particulier terrein (behoudens het aanpassen van inritten) en er kunnen meer bomen behouden blijven. Een dergelijke constructie is echter het minst duurzaam, het meest kostbaar en heeft mede daarom niet de voorkeur van Rijnland. Deze optie is globaal € 2,5 miljoen duurder dan optie B.



Figuur 1: principe dwarsprofiel optie B. Door de taludverbreding komt de nieuwe sloot op particulier/verpacht terrein te liggen (middels overeenkomsten te regelen).

Optie B komt als het meest aantrekkelijk naar voren. Deze heeft de minste financiële impact (realisatie en beheer), is de meest duurzame oplossing en heeft bovendien de noodzakelijke instemming van Rijnland.

Goedkeuring door Rijnland is noodzakelijk. Het grootste deel van het wegtracé ligt op de dijk met een vergunning van Rijnland. Als Haarlem groot onderhoud aan de weg en taluds uitvoert, is op grond van de Keur goedkeuring (vergunning) nodig van Rijnland.



### Bomen

Het streven is om de bestaande bomen zoveel mogelijk te handhaven. Helaas moeten er bomen worden gekapt als gevolg van versterking van de taluds en daarmee gepaard gaande ophoging. Gekapte bomen worden binnen het project vervangen middels herplant, waarbij voldaan moet worden aan de eisen van Rijnland met betrekking tot de dijk. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de bestaande bomen middels een Bomen Effect Analyse (BEA). Naar verwachting moeten er 65 bomen worden gekapt en herplant. Indien mogelijk worden er extra bomen geplant. Dit alles vindt in nauw overleg plaats met de stakeholders groen, de wijkraad en de bewoners/eigenaren.

### Voorzieningen bereikbaarheid tijdens uitvoering

De Zuid-Schalkwijkerweg is een doodlopende weg voor het autoverkeer. Om de bereikbaarheid van de woningen/bedrijven tijdens de realisatie te waarborgen, moet aanvullend een tijdelijke (bouw)weg aangebracht. Deze weg kan worden aangebracht in de strook van de taludverbreding.

## **3. Financiën**

Het oorspronkelijke projectbudget is € 2,14 miljoen en is gebaseerd op vervanging van de wegconstructie. Door de scopeuitbreidingen zijn de totaalkosten geraamd op € 3,54 miljoen, uitgaande van een haalbare start van de uitvoering in 2020. De meerkosten van € 1,40 miljoen worden verdeeld tussen Haarlem en Rijnland.

Op ambtelijk niveau zijn met Rijnland de uitgangspunten voor de kostenverdeling vastgelegd:

- Onderhoud weg : 100% ten laste van Haarlem
- Ophogen dijk : 100% ten laste van Rijnland
- Stabiliteit taluds : 50/50 Haarlem/Rijnland. Als het lukt om de daadwerkelijke uitvoering in 2020 te starten, biedt Rijnland aan om haar aandeel te verhogen van 50% naar 75%. Rijnland wil hiermee de voortang stimuleren middels een eenmalige tempobonus.

De kostenverdeling geldt uitsluitend voor kosten van adviesbureaus en aannemers. De interne kosten (uren) zijn voor ieders eigen rekening. Dit resulteert in de volgende verdeling:

<b>Kosten excl. btw:</b>	<b>Bedragen</b>	
- Kostenraming incl. scopeuitbreiding	€	3,54 milj
- Huidig budget, ten laste van Haarlem	€	<u>2,14 milj</u>
Saldo (meerkosten)	€	1.40 milj
<b>Verdeling van de meerkosten:</b>	<b>Start in 2020</b>	<b>Start in 2021</b>
- Ten laste van Rijnland	€ 8,4 ton	€ 6,0 ton
- Ten laste van Haarlem	€ <u>5,6 ton</u>	€ <u>8,0 ton</u>
	€ 1,40 milj	€ 1,40 milj

Dekking van de gemeentelijke kosten vindt plaats vanuit het Investeringsprogramma Maatschappelijk Nut (IPMN) zoals opgenomen in de exploitatie van de programmabegroting. Er is geen kredietaanvraag nodig. De benodigde extra middelen worden (verdeeld over 2021 en 2022) gevonden door te schuiven met de programmering van andere onderhoudsprojecten.

#### 4. Proces, participatie en communicatie

De trekker en opdrachtgever van het totale project is de gemeente Haarlem. Het groot onderhoud aan de weg was de aanleiding van het project. Het Hoogheemraadschap Rijnland lift hierin mee. Voor het vervangen van de weg vindt er overeenkomstig het Haarlems Civiel Planproces geen inspraak plaats, omdat er voor de weg geen sprake is van een profiel- of materiaalwijziging. Het proces van ontwerp en inspraak voor het ophogen van de dijk en de versterking van de taluds wordt door Rijnland doorlopen en is onderdeel van een Projectplanprocedure door Rijnland. De communicatie en persoonlijke gesprekken met de bewoners vindt in gezamenlijkheid plaats door Haarlem en Rijnland.

#### 5. Risico's

De toprisico's zijn:

	Risico	Gevolg	Beheersmaatregel
1	Bezwaren van bewoners/belangengroepen tegen het ontwerp van taludversterking en/of kappen van bomen.	Planning loopt uit. Start in 2020 wordt niet gehaald. Extra kosten. Geen verhoogde bijdrage door Rijnland.	Het ontwerp voorafgaand aan de inspraakperiode afstemmen met deze partijen. Alle gekapte bomen vervangen.
2	Bezwaren van bewoners tegen oneigenlijk grondgebruik van gemeentelijke grond.	Zoals bij 1.	Onderzoek doen. Overleg met betreffende bewoners om zaken te regelen.
3	Corona-crisis duurt langer dan verwacht.	Overleg en betrokkenheid bewoners/stakeholders wordt bemoeilijkt. Overige gevolgen zoals bij 1.	In overeenkomst met Rijnland vastleggen dat Rijnland in dat geval toch de verhoogde bijdrage levert.
4	Maatregelen i.v.m. stikstof (PAS)	Werken met aangepast materieel. Daardoor extra kosten en mogelijk langere uitvoeringsduur.	Berekening en advies opvragen bij deskundig bureau. Daarna vervolgacties bepalen.
5	Schade aan woningen door zettingen en bouwverkeer i.v.m. ophoging dijk en versterking van taluds	Schadeclaims en imagoschade. Planning loopt uit. Hogere kosten.	Voorafgaande aan uitvoering bouwkundige opname van woningen doen. Zettingen en trillingen monitoren tijdens uitvoering.
6	Eisen flora en fauna maken latere start dan Q1 2021 onmogelijk.	Start uitvoering schuift door naar Q4 2021. Extra kosten.	Indien mogelijk het opruimingswerk alvast uitvoeren in uiterlijk Q1 2021.