

Oplegvel Opinienota

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. B Hol
Telefoon 5115141 E-mail: bhol@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2010/139577
Bijlage A, B, C en D kopiëren
B & W-vergadering van 30 november 2010

Onderwerp

Opmaat voor kaderstelling herinrichting Westergracht

DOEL: Opinie vormen

1. Het college is bevoegd een definitief ontwerp vast te stellen en in te stemmen met de investeringen, voor zover het hiervoor benodigde raadskrediet door de raad aan het college is gemandateerd bij de begrotingsvaststelling.
2. Het college stuurt de opinienota ter bespreking toe naar de raadscommissie Beheer; De uitkomsten van de bespreking gebruikt het college in het vervolg van het beleidsproces.

Ad.2:

Met de noodzaak voor grootschalig onderhoud als eerste aanleiding, is een project gestart voor de herinrichting van de Westergracht. Uit het ontwerpproces zijn een aantal mogelijke inrichtingen voor de Westergracht (varianten) naar voren gekomen. Iedere keuze heeft andere sterke en zwakke punten. Over de mogelijke inrichtingen is gesproken met o.a. de wijkraad Leidsebuurt, Fietsersbond en de Bomenwacht.

Vanwege het belang van dit project voor het aanzicht van een belangrijke entree van de stad en vanwege de tegengestelde belangen, leggen wij bijgaande opinienota voor aan de commissie Beheer. De ervaring leert ons dat de commissie grote betrokkenheid toont bij dit soort keuzes. Voorkomen moet worden dat de commissie na een uitgebreid participatie en inspraaktraject en besluitvorming door het college over het definitieve ontwerp (DO), geconfronteerd wordt (via de actieve informatieplicht) met keuzes uit het voortraject van dit opvallende project. Daarom vragen wij de commissie, in dit vroege stadium van het project, op basis van bijgaande opinienota open te discussiëren over de varianten en uiteindelijk een voorkeur voor één variant uit te spreken.

B&W

1. Het college geeft de opinienota vrij en bespreekt deze met de commissie Beheer
2. De wijkraad Leidsebuurt, de Fietsersbond en de Bomenwacht worden geïnformeerd over dit besluit.

Opinienota

Onderwerp: Opmaat voor kaderstelling herinrichting Westergracht
Reg. Nummer: 2010/139577

1. Inleiding

De Westergracht is één van de belangrijke entrees van de stad. Met deze entree is van alles aan de hand. De verkeersinrichting kan beter, waardoor het veiliger wordt om over te steken, het verkeer zich beter aan de gewenste snelheid houdt en het gebruik van de rijbaan en het fietspad overzichtelijker en comfortabeler wordt.

De huidige bomen (volwassen populieren) zijn van een andere soort dan is vastgelegd in het bomenbeleidsplan. Verkeer op de Westergracht heeft in steeds grotere mate last van takken die uit deze populieren waaien en op de rijbaan en het fietspad belanden. Bovendien veroorzaken de wortels veel schade aan de rijbaan en het fietspad.

De rijbaan en het fietspad hebben het einde van de levensduur bereikt en moeten worden vernieuwd. Van deze gelegenheid wordt gebruik gemaakt om de huidige inrichting tegen het licht te houden en eventueel te verbeteren. Het ontwerpproces is inmiddels gestart en hieruit zijn een drietal mogelijke inrichtingen voor de Westergracht naar voren gekomen. De gekozen inrichting zal de komende decennia de stedenbouwkundige kwaliteit van deze stadsentree bepalen. De varianten zijn:

- De huidige inrichting handhaven.
- Een volledige reconstructie waarbij onder andere alle bomen worden vervangen.
- Een combinatie van voorgaande twee varianten.

De verschillende varianten zijn besproken met belanghebbenden, zoals de wijkraad Leidsebuurt, Fietsersbond en de Bomenwacht.

Leeswijzer: De vergelijkingsmatrix in bijlage B geeft een helder overzicht van de sterke en zwakke punten en de kansen en bedreigingen van de drie varianten. Tezamen met de tekeningen in bijlage A ontstaat een goed overzicht van de verschillende varianten. De tekst in deze opinienota moet gezien worden als uitwerking van de eerder genoemde vergelijkingsmatrix.

2. Kernvraag aan de commissie

Het college van burgemeester en wethouders vraagt de raadscommissie Beheer haar voorkeur uit te spreken voor één van de volgende varianten:

- A. Huidige inrichting handhaven (alleen onderhoud);
- B. Volledige reconstructie;
- C. Combinatievariant.

3. Overeenkomsten

Technische kwaliteit verhardingen:

Alle drie de varianten voorzien in het plegen van groot onderhoud aan de rijbaan en het fietspad. De rijbaan krijgt een geluidsreducerende deklaag. Het fietspad wordt verhard met rood asfalt.

Verkeersveiligheid:

Alle drie de varianten voorzien in het aanbrengen van 50 km/uur drempels en een verbeterde spoorwegovergang.

4. Verschillen

Technische kwaliteit verhardingen:

Variant B neemt de oorzaak van de boomwortelopdruk weg en voorkomt beschadiging van het wegdek.

In Variant A wordt hier niets tegen gedaan. In Variant C alleen op het deel tussen de spoorbaan en de Van Oosten de Bruijnstraat. Variant C is een combinatie van A en B, waarbij de zuidelijke rij populieren, tussen de Van Oosten de Bruijnstraat en de Leidsevaart, niet wordt vervangen. Deze rij staat namelijk verder van de rijbaan af dan de overige bomen langs de Westergracht. Indien het fietspad achterlangs deze populieren wordt verlegd, dan hebben hun wortels voorlopig weer ruimte om te groeien. De oorzaak van wortelopdruk wordt echter niet weggenomen. Deze bomen zullen op den duur weer wortelopdruk gaan geven.

Verkeersveiligheid:

Variant B zorgt voor de grootste verbetering van de verkeersveiligheid.

Variant A laat een wisselend en rommelig wegbeeld zien met verbredingen, versmallingen, middeneilanden, uitvoegstroken, etc. Dit geldt in mindere mate ook voor variant C. Het aantal verkeersoplossingen wordt verminderd, maar er ontstaan twee wegprofielen binnen één wegvak.

In variant B wordt te hard rijden voorkomen doordat de rijbaan optisch wordt versmald. Dit is een aanvulling op de 50 km/uur drempels die zullen worden aangelegd. In variant C is dat maar deels het geval op het deel tussen de spoorbaan en de Van Oosten de Bruijnstraat. In variant A blijft de rijbaan ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

Bij variant B zullen, bij een stevige wind, niet langer takken uit de populieren breken. In variant C geldt dit alleen voor het deel tussen de spoorbaan en de Van Oosten de Bruijnstraat. De 21 volwassen populieren die in deze variant niet gekapt worden, zullen steeds meer takken gaan verliezen op de rijbaan en het fietspad naarmate ze ouder worden.

In variant A wordt dit probleem niet opgelost.

Kwaliteit bomen:

Variant B zorgt voor de meeste gewenste soort bomen.

In variant A worden geen bomen gekapt, in variant B worden alle bomen gekapt langs de noord- en zuidzijde van de rijbaan. Deze bomen worden vervangen door bomen aan de noord-, zuidzijde en in de (nieuwe) middenberm. Het eindresultaat is dat er 30% meer bomen op de Westergracht staan van de gewenste soort, de iep (iepziekte bestendig). Iepen zijn immers bedoeld, in tegenstelling tot populieren, om voor langdurige perioden kwaliteit toe te voegen aan de hoofdboomstructuur. De vergroening van de Westergracht sluit aan bij de gemeentelijke beleid om in versteende wijken meer groen te realiseren. In variant C worden 21 volwassen populieren minder gekapt ten opzichte van variant B.

Stedenbouwkundige kwaliteit:

Variant B biedt de meeste stedenbouwkundige kwaliteit.

De Westergracht is volgens het Haarlemse verkeers- en vervoersplan (HVVP) een gebiedsontsluitingsweg type B en een belangrijke entree van de stad. Het Bomenbeleidsplan stelt dat “het aanzien van deze verkeersroutes, de visitekaartjes van de stad, de hoogste prioriteit heeft”.

Met variant A wordt niets ondernomen om de stedenbouwkundige kwaliteit van deze stadsentree en scheiding van twee wijken te versterken. Met variant B wordt de Westergracht 30% groener en wordt de rijbaan recht getrokken. Door het verdwijnen van een groot scala aan verkeersoplossingen (zie ook Verkeersveiligheid) ontstaat er een rustig en comfortabel wegbeeld. Doordat in deze variant alle bomen tegelijk worden vervangen, ontstaat er voor de komende decennia een uniform en kwalitatief beeld. Variant C beoogd een compromis tussen A en B te zijn, maar daardoor ontstaat een uitermate onevenwichtige stedenbouwkundige uitstraling.

De rijbaan kent verschillende inrichtingen binnen één wegvak (rijbaanscheiding met berm en bomen ten opzichte van geen rijbaanscheiding). Nog nadeliger is echter dat alle bomen worden vervangen, met uitzondering van de bomenrij aan de zuidzijde van de Westergracht, tussen de Van Oosten de Bruijnstraat en de Leidsevaart. Daar blijven de huidige populieren staan. De Westergracht krijgt hiermee nieuwe rijen jonge iepen, met uitzondering van een kwart van het wegvak waar dan nog volwassen omvangrijke populieren blijven staan. Zodra deze populieren over circa 10 jaar vervangen moeten worden, zullen de dan nieuw te planten bomen inmiddels aanzienlijk in omvang verschillen met de reeds geplante iepen. Er wordt dus een onevenwichtig stedenbouwkundig beeld gecreëerd, dat tot in de lengte van jaren blijft bestaan.

Financiën:

Variant A is de goedkoopste oplossing.

Variant A wordt geraamd op € 700.000,- Variant B op € 1.000.000,- en variant C op € 850.000,-. De verschillen worden voornamelijk veroorzaakt door werkzaamheden aan de bomen en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. In het geval van variant C kan echter gesteld worden dat er meer geld wordt uitgeven dan voor variant A ten behoeve van het versterken van de stedenbouwkundige kwaliteit, maar het rendement is beperkt. De kwaliteit van variant C is niet beter dan de huidige kwaliteit zoals weergegeven in variant A.

De gemiddelde jaarlijkse beheerskosten (regulier onderhoud en vervangingskosten) zijn nu € 26.000,-. Na realisatie van variant A stijgen deze kosten door het vervangen van de tegels in het fietspad door rood asfalt: € 27.800,-. Indien variant B wordt aangelegd, zullen de gemiddelde jaarlijkse beheerskosten door de komst van 21 extra bomen verder toenemen tot € 30.000,-. In het geval van variant C zijn deze kosten gemiddeld € 29.000,- per jaar.

De realisatie van variant B heeft ook een positief effect op de jaarlijkse beheerskosten, doordat de problemen met wortelopdruk en vallende takken structureel zijn opgelost. Voor variant C geldt een vergelijkbaar effect, maar alleen voor dat deel van het wegvak waar de bomen vervangen worden en het profiel wordt gewijzigd. Bij variant A wordt wortelopdruk en vallende takken niet opgelost, waardoor jaarlijks kosten voor incidentele uitruk noodzakelijk blijven. De kosten voor incidentele uitruk zijn in de regel hoger dan kosten voor regulier onderhoud. De omvang van deze kosten zijn echter niet exact te bepalen, omdat de werkzaamheden incidenteel zijn en bij ieder incident kan het karakter van de werkzaamheden verschillend zijn.

Voor alle varianten geldt dat ze niet in aanmerking komen voor subsidie.

Draagvlak:

Variant A is de minst opvallende ingreep en zal op de minste weerstand stuiten.

Mogelijk dat een fietsersbond zal aangeven dat zij een permanente oplossing willen voor de wortelopdruk en vallende takken, zodat fietsers veilig en comfortabel van het vernieuwde fietspad gebruik kunnen blijven maken.

Variant B lost alle problemen op ten aanzien van boomwortelopdruk en vallende takken, maar daardoor moeten wel circa 68 volwassen populieren gekapt worden. De bomenwacht en buurtbewoners zullen daar tegen ageren.

Variant C kan een tegemoetkoming zijn richting bomenwacht en buurtbewoners, omdat er 'slechts' 47 volwassen populieren gekapt worden. Meer voordelen dan een tegemoetkoming kunnen niet genoemd worden. Deze variant voldoet niet aan de doelstellingen die onder het ontwerp liggen, zoals verbeteren van de verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

5. Vervolg

Met deze opinienota wordt beoogd om de leden van de commissie Beheer in een vroeg stadium te betrekken bij de keuze voor inrichting van de Westergracht. De commissie kan in haar vergadering open discussiëren over de varianten en uiteindelijk een voorkeur uitspreken. Deze voorkeur zal worden uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp en op een inspraakavond worden voorgelegd aan alle belanghebbenden. De inspraakreacties worden, indien mogelijk, verwerkt tot een definitief ontwerp (DO). Dit DO zal door het college worden vastgesteld en ter informatie aan u worden toegestuurd. Mocht u naar aanleiding van die informatie de behoefte hebben om het DO te behandelen, dan kunt u dat te zijner tijd agenderen.

6. Bijlagen

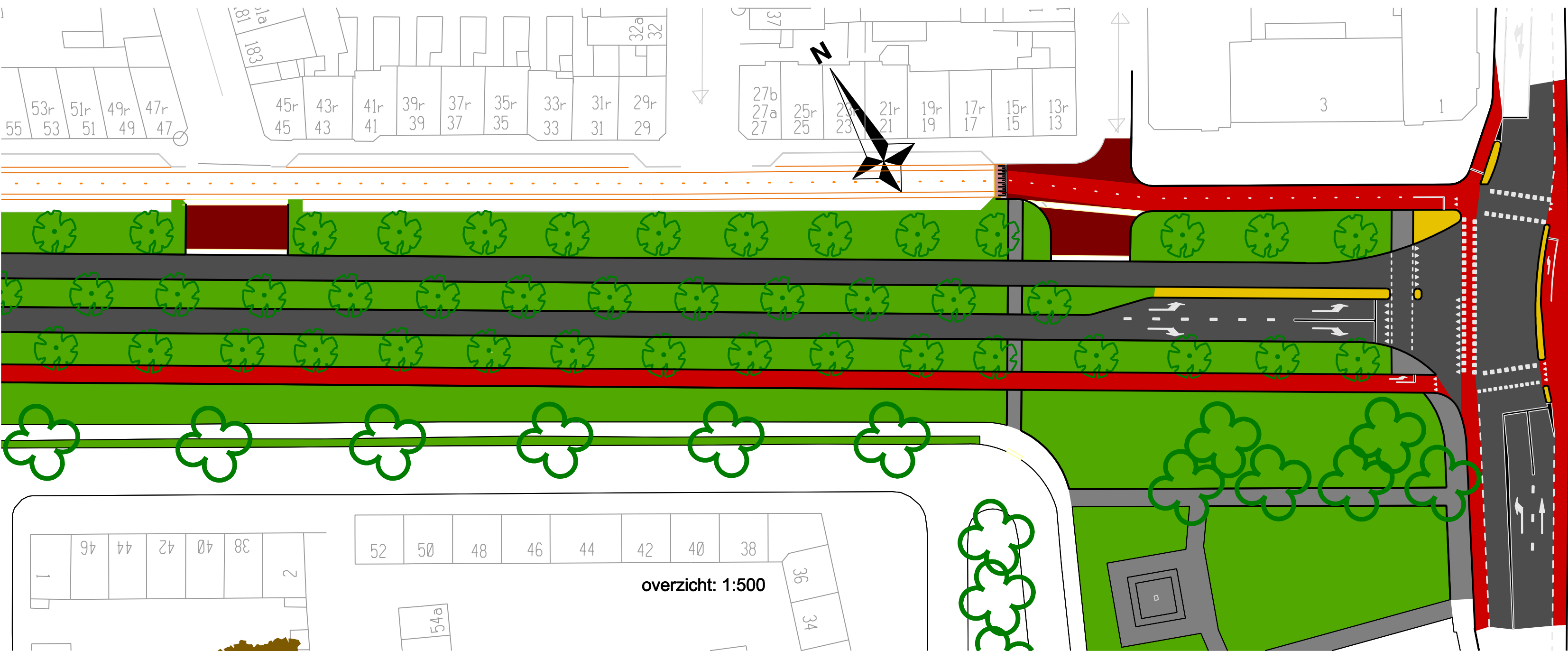
Bijlage A – Tekeningen varianten A, B en C

Bijlage B – Vergelijkingsmatrix varianten A, B en C





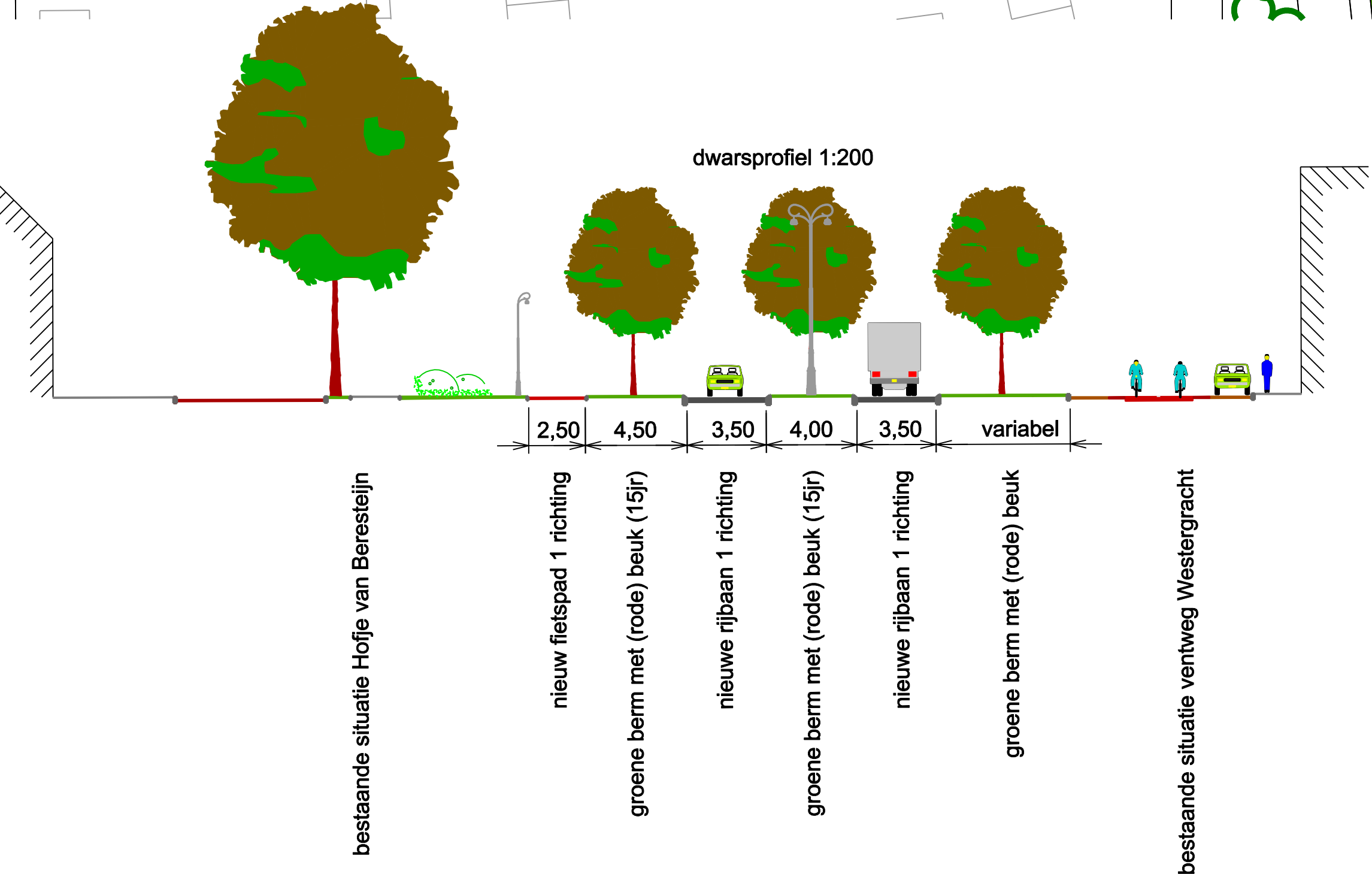
overzicht: 1:500



- klinkers waalformaat in keperverband
- asfalt zwart
- asfalt rood
- tegels 30*30
- gras met bomen (beuk)
- nieuwe boom (beuk)
- bestaande boom (populier)
- lichtmast

nieuwe verlichting langs rijbaan

voorbeeld van een Iep (Ulmus Columella)





Gemeente Haarlem



Team Ruimtelijk Ontwerp

Project : Westergracht			
Onderwerp : gevolgen voorstel bomenwachters			
datum : 05-01-2010	formaat : van (A2)	tekeningnr. :	WGBBS01
schaal : 1:1.000	bestek :		
get. : SBB	gec. :		
opdrachtgever : IBH			

wijz :

Inrichting Westergracht MATRIX Varianten

Technische kwaliteit verhardingen:

	Sterk	Zwak	Kans	Bedreiging
A	- Nieuwe funderingen en verhardingen			- Oorzaak boomwortelopdruk is niet weggenomen. Dit zal dus opnieuw gaan optreden met als gevolg onderhoudskosten en ongemak voor de weggebruiker.
B	- Nieuwe funderingen en verhardingen		- Oorzaak van boomwortelopdruk kan worden weggenomen. Dit zal dus niet meer optreden.	
C	- Nieuwe funderingen en verhardingen		- Op het deel tussen het spoor en EKP kan de oorzaak van de boomwortelopdruk worden weggenomen. Dit zal dus op dit deel niet meer optreden.	- Op het deel tussen EKP en de Leidsevaart wordt de oorzaak van de boomwortelopdruk niet weggenomen. Dit zal dus op dit deel opnieuw gaan optreden met als gevolg onderhoudskosten en ongemak voor de weggebruiker.

Verkeersveiligheid:

	Sterk	Zwak	Kans	Bedreiging
A	- Verlaging van de snelheid door 50 km/uur drempels.	- Wisselend en rommelig wegbeeld	- Op het moment dat de nieuwe rijbaan einde levensduur is (over ca. 20 jr), ontstaat een nieuw afwegingsmoment. - <i>Verbeteren fietsovergang bij spoorweg.</i>	
B	- Verlaging van de snelheid door optische versmalling en 50 km/uur drempels. - Bij stevige wind zullen niet langer takken uit de gevoelige populieren breken.		- <i>Verbeteren fietsovergang bij spoorweg.</i>	
C	- Verlaging van de snelheid door optische versmalling en 50 km/uur drempels.	- Wisselend en rommelig wegbeeld	- <i>Verbeteren fietsovergang bij spoorweg.</i>	

Kwaliteit bomen:

	Sterk	Zwak	Kans	Bedreiging
A	- Geen bomenkap	- Geen oplossing voor boomwortelopdruk - Geen oplossing voor vallende takken. - De huidige boomsoort (populieren) wijkt af van de gewenste soort (iepen) in het bomenbeleidsplan.		- Wortelopdruk - Vallende takken
B	- Duurzame oplossing tegen wortelopdruk in fietspad en hoofdrijbaan. - Oplossing voor vallende takken op hoofdrijbaan en fietspad - De nieuw te planten boomsoort (iepen) sluit aan op het bomenbeleidsplan.	- Gezonde bomen worden gekapt.	- Ruimte om 30% meer bomen terug te planten (middenberm) t.o.v. de huidige bomenstructuur. Dit sluit aan bij het beleid om in versteende wijken meer groen te realiseren. - Passende soort (tegen iepziekte resistente iepensoort) conform het bomenbeleidsplan. Passend mede in de zin dat populieren (<i>wijkers</i>), in tegenstelling tot iepen (<i>blijvers</i>), over het algemeen een relatief korte levensduur (< 40 jr) hebben. Iepen worden over het algemeen geplant om voor langdurige perioden kwaliteit toe te voegen aan hoofdboomstructuren.	
C	- Minder bomenkap dan variant B	- Deels oplossing voor boomwortelopdruk - Deels oplossing voor vallende takken. - De huidige boomsoort (populieren) wijkt af van de gewenste soort (iepen) in het bomenbeleidsplan.		- Wortelopdruk - Vallende takken

Stedenbouwkundige kwaliteit:

	Sterk	Zwak	Kans	Bedreiging
A		- De werkzaamheden worden niet benut om de stedenbouwkundige kwaliteit van de stadsentree te verbeteren		
B	- De Westergracht wordt 30% groener - De rijbaan en het fietspad worden rechtgetrokken		- Door alle domeinen nu in één slag te vernieuwen, ontstaat voor de komende decennia een uniform en kwalitatief beeld van deze stadsentree. De openbare ruimte is volledig gerehabiliteerd	
C		- Er ontstaan twee verschillende profielen (rijbaanscheiding met berm en bomen/geen rijbaanscheiding) op de Westergracht, terwijl een eenduidig profiel vanuit ruimtelijke kwaliteit wenselijk is.		- Deze 2 profielen zullen in lengte van jaren blijven bestaan, ook nadat de laatste populieren vervangen zijn door iepen.

Financiën:

	Sterk	Zwak	Kans	Bedreiging
A	- Projectkosten: € 700.000,-	- De investering die nodig is om in de toekomst alsnog de populieren te vervangen voor iepen, wordt slechts uitgesteld.	- Het project is minder complex en dus het risico op onverwachte kosten is kleiner.	- De onderhoudskosten zijn structureel hoger, omdat opdukkende boomwortels blijvend om actie zullen vragen.
B		Projectkosten: € 1.000.000,-	- De meerkosten leveren ook meer op dan variant A en B in de zin van ruimtelijke kwaliteit, verkeersveiligheid en vermindering jaarlijkse beheerkosten als gevolg van wortelopdruk en vallende takken.	
C		- Er blijft in de toekomst een investering nodig om de resterende rij populieren te vervangen voor iepen. - Projectkosten: € 850.000,-	- De meerkosten leveren ook meer op dan variant A in de zin van vermindering jaarlijkse beheerkosten als gevolg van wortelopdruk en vallende takken op de onderdelen waar de bomen worden vervangen en de inrichting wordt gewijzigd.	- De meerkosten t.o.v. variant A, levert niet meer ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid op.