

Raadsvoorstel

Waalre, 21 mei 2024

Vergaderdatum	: 18 juni 2024
Voorstelnummer	: 2024-52
Zaaknummer	: 733162
Portefeuillehouder :	: S. van de Goor-Gelens
Naam opsteller	: Toine Schoester
Naam voorstel	: Voorstel tot vaststelling van het definitief ontwerp Heikantstraat en Traverse Noord
Grondslag raadsbesluit	: De raad stelt kaders voor de uitwerking van de herinrichting van de Heikantstraat en de Traverse Noord door een definitief ontwerp vast te stellen.

Voorgesteld besluit:

1. Vast te stellen het definitief ontwerp van de Heikantstraat en de Traverse Noord
2. Het benodigd krediet voor de realisatie van de Heikantstraat en de Traverse Noord ter hoogte van respectievelijk € 3.830.000 en € 4.810.000 beschikbaar te stellen.

-De kosten te dekken volgens onderstaand overzicht

Kosten	Heikantstraat	Traverse Noord
	€ 3.830.000	€ 4.810.000
Dekking	Heikantstraat	Traverse Noord
Wegbeheerplan 2023	€ 250.000	€ 250.000
Wegbeheerplan 2024	€ 750.000	
Wegbeheerplan 2025	€ 1.250.000	€ 250.000
Wegbeheerplan 2026	€ 1.572.226	
Programma Water Riolering en Klimaat		€ 3.467.657
Bijdrage waterschap		€ 305.618
SPV subsidie Ministerie IenW		€ 481.499
vervanging openbare verlichting (2025)		€ 63.000
Totale dekking		€ 8.640.000

Onderwerp

Voorstel tot vaststelling definitief ontwerp Heikantstraat en Traverse Noord

Voorstel

1. Vast te stellen het definitief ontwerp van de Heikantstraat en de Traverse Noord
2. Het benodigd krediet voor de realisatie van de Heikantstraat en de Traverse Noord ter hoogte van respectievelijk € 3.830.000 en € 4.810.000 beschikbaar te stellen.

-De kosten te dekken volgens onderstaand overzicht

Kosten	Heikantstraat	Traverse Noord
	€ 3.830.000	€ 4.810.000
Dekking	Heikantstraat	Traverse Noord
Wegbeheerplan 2023	€ 250.000	€ 250.000
Wegbeheerplan 2024	€ 750.000	
Wegbeheerplan 2025	€ 1.250.000	€ 250.000
Wegbeheerplan 2026	€ 1.572.226	
Programma Water Riolering en Klimaat		€ 3.467.657
Bijdrage waterschap		€ 305.618
SPV subsidie Ministerie IenW		€ 481.499
vervanging openbare verlichting (2025)		€ 63.000
Totale dekking		€ 8.640.000

Inleiding

Wij vragen u in te stemmen met het definitief ontwerp van de Heikantstraat en de Traverse Noord en het daartoe noodzakelijke krediet te voteren.

De nu aan u voorliggende definitieve ontwerpen zijn uitwerkingen van de voorlopig ontwerpen van de Heikantstraat dat uw raad op 27 februari 2024 heeft vastgesteld en de Traverse Noord dat op basis van het reeds door uw raad vastgestelde schetsontwerp is uitgewerkt. In het ontwerpproces is rekening gehouden met de motie van 7 november van uw raad om bij grote reconstructies/inrichtingsprojecten waarvan het ontwerp nog niet is vastgesteld, aan de gemeenteraad alternatieven voor te leggen, zoals vertragen, gedeeltelijke uitvoering of minder 'luxe' uitvoering. De resultaten van dat proces zijn verwoord onder het hoofdstuk "Kosten en dekking". De motie is als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Het college heeft toegezegd om in het definitief ontwerp van de Heikantstraat wat aan uw raad wordt voorgelegd twee scenario's uit te werken, te weten (1) van 60 km p/u via 50 km p/u naar 30 km p/u en (2) van 60 km p/u naar 30 km p/u. De opdracht was tevens hierbij om een zo sterk mogelijk groene entree te ontwerpen, met zo veel mogelijk bomen en ander groen. In dit voorstel treft u een apart hoofdstuk aan "*Uitwerking voor de vergroening van de komgrens Heikantstraat.*"

Het aan u voorliggend definitief ontwerp is een uitwerking van het voorlopig ontwerp van de Traverse Noord dat door het college werd vastgesteld op 12 maart 2024. U kreeg een raadsinformatiebrief hierover op 21 maart 2024 die als bijlage bij dit voorstel is gevoegd.

Vanwege de leesbaarheid van het voorstel zijn de argumenten en kanttekeningen van de Traverse Noord en de Heikantstraat gesplitst weergegeven.

Beoogd resultaat

Dit voorstel beoogt de vaststelling van de definitieve ontwerpen van de Heikantstraat en de Traverse Noord en votering van de daarvoor benodigde kredieten. Uitwerking van de plannen en de aanbestedingsprocedure worden zo spoedig mogelijk opgestart om de uitvoering begin 2025 ter hand te kunnen nemen en de subsidie van het ministerie van IenW veilig te stellen door afronding van de Traverse Noord voor eind 2025.

Argumenten Traverse Noord

1.1 Het vaststellen van het definitief ontwerp (DO) is aan uw raad.

Op 2 april 2019 heeft uw raad ingestemd met het proces en planning van het project Duurzaam door Waalre, herinrichting Eindhovenseweg en Traverse (nr. 2019-26). Daarbij hoorde een bijlage waarin is opgenomen dat de raad het schetsontwerp en het definitief ontwerp vaststelt. Het college stelt het voorlopig ontwerp vast.

1.2 Het definitief ontwerp voldoet aan de uitgangspunten.

Het definitief ontwerp is een verfijning van het schets- en voorlopig ontwerp. De nota van uitgangspunten Duurzaam door Waalre is de basis voor de opstelling van het definitief ontwerp. Tijdens het proces om te komen tot het definitief ontwerp is onder andere de motie: besparing kosten op grote projecten van 7 november 2023 leidend geweest. Dit vertaald zich bijvoorbeeld in het toepassen van deugdelijke maar sobere materialen. Zo worden standaard abri's gebruikt op de Heikantstraat ipv de HOV-abri's Eindhovenseweg en worden de nog bruikbare lichtmasten van de Traverse Noord hergebruikt bij de vervanging van afgeschreven masten elders in de gemeente.

De inrichting van de weg is op onderdelen anders dan in het schetsontwerp. De inrichting is gecontroleerd aan de hand van een landmeetkundige opname van de werkelijke situatie. De verkeerssituatie is op enkele punten gewijzigd ten opzichte van het schetsontwerp. Dit komt door het participatietraject dat we met de Denktank doorlopen hebben. In overleg met de denktank Heikantstraat/Traverse Noord, aanwonenden en andere stakeholders voerden we een aantal aanpassingen door. Deze ontwerpaspecten leest u verder in dit voorstel.

Bij de herinrichting en onderhoud van de openbare ruimte is het uitgangspunt gehanteerd om behoudens sober en doelmatig ook meer groen en bomen terug te plaatsen en te streven naar meer biodiversiteit. Een en ander zoals genoemd in het uitvoeringsprogramma "Met elkaar op weg naar de toekomst" 2022-2026.

1.3 Het definitief ontwerp is zo veel mogelijk aangepast aan de wensen van de bewoners en stakeholders.

De herinrichting raakt direct de bewoners aan de Traverse Noord. Deze bewoners, leden van de denktank en andere stakeholders kregen de gelegenheid om hun mening te geven op het ontwerp voor de herinrichting.

De belangrijkste wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van het schetsontwerp worden in dit voorstel toegelicht. Voor een verduidelijking van de tekst verwijzen we naar de drie tekeningen van het definitief ontwerp die als bijlagen bij dit voorstel zijn gevoegd.

1.4 De Traverse Noord is zo groen mogelijk ingericht.

Een extra uitgangspunt dat gehanteerd is bij de inrichting van de Traverse Noord komt voort uit het Uitvoeringsprogramma 2022-2026, waarbij is opgenomen om meer groen en bomen terug te plaatsen bij herinrichtingen van wegen. In het aan u voorliggend ontwerp is dat effect over het gehele tracé duidelijk zichtbaar. Het meeste effect is zichtbaar op het gedeelte Bergstraat. De bestaande bomen worden hier vervangen door meer en nieuwe bomen met ruimere groeiplaatsen. Hierdoor wordt de biodiversiteit vergroot en dragen we bij aan het klimaat. In de Bergstraat zijn nu geen groenvakken aanwezig. Ten opzichte van de huidige situatie ontstaat in de Traverse Noord ruim 3.500 m² meer groen en neemt het aantal bomen met 13 stuks toe tot 47 stuks.

1.5 Er is een wijziging van de inrichting van de kruising met de Hoogstraat en de Daslaan doorgevoerd.

De vormgeving van de kruising in het schetsontwerp is van een verkeerskundig ontwerp verandert naar een maatwerkoplossing. Het belang van de jonge weggebruiker van en naar school is daarbij uitgangspunt geweest. De verkeerslichten zijn weliswaar verdwenen, maar mede op nadrukkelijk verzoek van bewoners en belanghebbenden zijn de oversteken voorzien van zebrapaden ondanks het feit dat dit afwijkt van de richtlijn in een 30 km/u regime. Dat biedt iedere verkeersdeelnemer de gelegenheid veilig de Traverse Noord te kruisen. Fietzers dienen dan wel met de fiets in de hand gebruik te maken van de voetgangersoversteekplaats.

1.6 De gewijzigde inrichting van de rijbaan zorgt voor een duidelijke plek voor de fietser op de Traverse Noord

Op 21 maart ontving u van ons de evaluatie van de Traverse Zuid. Een belangrijk aspect van de evaluatie is de plek van de fietser. Tijdens het ontwerpproces is met de fietsersbond herhaalde malen gesproken en is dit onderdeel geweest van het ontwerpproces van de Traverse Noord. Het nu voorliggende ontwerp waarbij op de rijbaan suggestiestroken voor de fietser zijn aangebracht mag als een gedragen ontwerp worden beschouwd. De fietsersbond had op de Bergstraat liever een gescheiden fietspad gezien maar dat is niet mogelijk in combinatie met een verdere vergroening.

1.7 De overgang van de plaats van de fietser nabij de rotonde is in het belang van de fietser aangepast.

Op de rotonde Heistraat komt de fietser van een vrijliggend fietspad op rijbaan van de Traverse Noord. De overgang is dusdanig vormgegeven dat deze begrijpelijk is voor de

automobilist. De overgang naar een smallere rijbaan vindt geleidelijk plaats, waardoor auto en fietser soepel hun weg kunnen vervolgen.

1.8 Tegelijk met de herinrichting leggen we een duurzaam gescheiden rioolsysteem en een blauwe ader aan.

In het definitief ontwerp van de Traverse Noord houden we rekening met de wens om een gescheiden rioolstelsel aan te leggen en creëren we de mogelijkheid om voor toekomstige wijken het water via een gescheiden rioolstelsel te bergen en daarna af te voeren. Deze zogenaamde blauwe ader kan in de toekomst extreme neerslag opvangen en vasthouden, water bergen, infiltreren en afvoeren vanuit gebieden in Waalre die later afgekoppeld worden. Omwille van een duurzame oplossing vergroten we de wadi aan de Paradijslaan. Door deze vergroting van de wadi kan de aanleg van de ondergrondse infiltratievoorziening worden beperkt en worden kosten bespaard. Deze maatregel is tevens robuuster dan een ondergrondse voorziening en zorgt op langere termijn ook voor lagere beheerkosten. De verbetering van het groen aan het parkje aan de paradijslaan nemen bij de herinrichting mee.

De impact van de aanleg van het gescheiden riool en de blauwe ader is ondergronds fors maar noodzakelijk en zorgt voor een ingrijpende herinrichting. De weg en de wateropgave worden in één werkgang aangepakt. De wijzigingen in het rioolsysteem zijn terug te vinden op de 3 bijgevoegde tekeningen waarop de ondergrondse infrastructuur is weergegeven.

1.9 Het definitief ontwerp is qua materialisatie uitgewerkt in een beeldenboek.

De uitwerking van een voorlopig ontwerp naar een definitief ontwerp heeft vooral betrekking op de invulling van elementen in de openbare ruimte. Om dat sober maar doelmatig vorm te geven, zijn de beplanting en inrichtingselementen belangrijk. In het bijgevoegde beeldenboek beschrijven we de materialen die we gebruiken en de invulling van het groene areaal. Door te kiezen voor verschillende soorten dragen we bij aan de biodiversiteit in de groenstructuur. In dit beeldenboek zijn alle materialen en groensoorten verder uitgewerkt.

De openbare verlichting sluit aan bij de uitstraling van de Traverse Zuid.

Voor de verharding van de rijbaan is gekozen voor de toepassing van gebakken klinkers. De leden van de denktank en de bezoekers van de inloopbijeenkomst hebben zich uit kunnen spreken voor de toepassing van een stille betonstraatsteen, zoals die is toegepast op de Traverse Zuid of gebakken klinkers zoals die elders in Waalre-dorp veelvuldig worden gebruikt. Daaruit tekent zich een duidelijke meerderheid af voor toepassing van de gebakken klinker. Door toepassing van gebakken materiaal op de rijbaan wordt een lange levensduur gegarandeerd en zorgt op lange termijn voor lager kosten. Voor de verharding op de trottoirs wordt een standaard tegel gebruikt.

Kanttelingen Traverse Noord

1.1 Ongeacht het ontwerp betekent de uitvoering van de herinrichting een forse ingreep in de verkeerstructuur.

De Traverse Noord ligt op een route in een door nog steeds veel verkeer gebruikte noord-zuid verbinding. Tijdens de herinrichting van deze weg zal het onvermijdelijk zijn dat verkeer haar eigen weg gaat zoeken. Ondanks de aanwezigheid van een alternatief als de Nieuwe Verbinding N69 gaat lokale bekend verkeer een eigen weg zoeken. Helemaal te voorkomen is dat niet. In de aanbestedingsprocedure zal daarom aan de potentiële uitvoerende instanties nadrukkelijk gevraagd worden naar de best passende oplossing tussen overlast van verkeer en woongenot en veiligheid van de inwoners van Waalre. Deze uitvraag is niet vrijblijvend maar scoort bij de aanbesteding in het kader van de keuze naar de economisch meest voordelige inschrijving.

1.2 De aanleg van de wateropgave betekent ook een tijdelijke ingreep op de rotonde Heistraat

De uitvoering van de wateropgave betekent dat er een nieuwe verbinding aangelegd wordt naar de wadi aan de Paradijslaan. In het schets ontwerp was deze ingreep nog niet bekend. Ondanks het feit dat de rotonde nog niet is afgeschreven is dit werk niet te voorkomen. De groene invulling van de rotonde kunnen we echter behouden door het riool asymmetrisch aan te leggen.

1.3 Bij het uitvoeren van projecten van deze omvang proberen we risico's zo goed mogelijk te managen.

Bij alle grote projecten treden risico's op, waarbij zo goed mogelijk gestuurd moet worden op tijd, kosten, kwaliteit, enzovoort. Om de risico's van de herinrichting zo veel mogelijk te beperken en te kunnen bijsturen, organiseren we in de voorbereiding regelmatig risicosessies. Door het benoemen van risico's en daarvoor zo goed mogelijk beheersmaatregelen te nemen, verkleinen we de risico's en zijn ze minder ingrijpend als ze zich wel voordoen.

Argumenten Heikantstraat

1.1. De Heikantstraat is een nadere uitwerking van het door uw raad vastgestelde voorlopig ontwerp

Op 27 februari 2024 heeft uw raad ingestemd met het voorlopig ontwerp van de Heikantstraat. Daarbij is meegenomen de toezegging om twee scenario's uit te werken, te weten: (1) van 60 km/u, via 50 km/u, naar 30 km/u en (2) van 60 km/u naar 30 km/u. In beide gevallen zal een zo groen mogelijke entree uitgewerkt worden, met zo veel mogelijk bomen én ander groen. In de nadere uitwerking is gebleken dat de bestaande fundering hergebruikt kan worden mist met een toeslagstof verstevigd. Daardoor wordt de hoeveelheid toe te passen asfalt zonder sterkteverlies gereduceerd hetgeen het gelukt een financieel voordeel oplevert.

Voor het overige blijft het voorlopig ontwerp ongewijzigd. De gevraagde scenario's zijn zoals in de inleiding aangegeven opgenomen bij "kosten"

1.2 Het definitief ontwerp is zo veel mogelijk aangepast aan de wensen van de bewoners en stakeholders.

De herinrichting raakt direct de bewoners aan de Heikantstraat. Deze bewoners, leden van de denktank en andere stakeholders kregen de gelegenheid om hun mening te geven op het ontwerp voor de weg.

De belangrijkste wijzigingen en aanvullingen ten opzichte van het schetsontwerp worden in dit voorstel toegelicht. Voor een verduidelijking van de tekst verwijzen we naar de tekening van het definitief ontwerp dat als bijlage bij dit voorstel is gevoegd.

1.3 De verkeerssituatie mbt voorrang en snelheid blijft juridisch ongewijzigd maar verandert zichtbaar wel.

Op de Heikantstraat is nu een situatie waarbij de hoofdrijbaan voorrang heeft op het kruisend verkeer. Ook voor de fietser is het voorrangregime hetzelfde. De snelheid op de Heikantstraat blijft eveneens ongewijzigd. Door het aanleggen van plateau's wordt deze wel beter afgedwongen. Wat wel verandert is de bebording van langs de weg en de markering op de rijbaan. De doorgetrokken streep in de as van de weg komt te vervallen en wordt vervangen door borden met daarop een inhaalverbod. In juridische zin wijzigt er niets. Daarnaast hoeven op de Heikantstraat enkel de armaturen van de openbare verlichting te worden vervangen en kunnen de masten behouden blijven.

Kanttekeningen Heikantstraat

1.1 De uitvoering van de Heikantstraat kan nadelige gevolgen hebben voor de continuïteit van de bedrijven aan die weg

De vervanging van de constructie van de Heikantstraat is behoorlijk ingrijpend. De fundering wordt hergebruikt, de gehele asfaltrijbaan wordt vervangen en de fietspaden worden vervangen. Niet alleen de verkeersafwikkeling kan daardoor in het gedrang komen, maar ook de bereikbaarheid van de bedrijven kan daar flink onder leiden. Om inzicht te krijgen in dat risico hebben we een risicoanalyse nadeelcompensatie door een onafhankelijke partij laten maken. Zonder inventieve maatregelen kan de nadeelcompensatie tot boven 2 ton oplopen. In het proces van de aanbesteding zal daarom de bereikbaarheid en fasering een belangrijke rol spelen. Ook door het houden van risicosessies kunnen we beheersmaatregelen nemen en de aard en de omvang van de risico's verkleinen

Uitwerking voor de vergroening van de komgrens Heikantstraat

Bij de behandeling van het voorlopig ontwerp door uw raad heeft het college toegezegd in het definitief ontwerp van de Heikantstraat wat aan de raad wordt voorgelegd twee scenario's uit te werken,

- Overgang van 60 km p/u via 50 km p/u naar 30 km p/u (Huidig ontwerp)
- Overgang van 60 km p/u naar 30 km p/u.

De toezegging is dat in beide gevallen een zo'n groen mogelijke entree uitgewerkt wordt met behoud van zoveel mogelijk bomen én ander groen.

Het basisontwerp dat ter vaststelling aan uw raad voorligt is sober en doelmatig en daarmee in lijn met de motie van 7 november 2023. De voorgelegde varianten zijn ontworpen op basis van de wensen van uw raad. Indien uw raad een verdere vergroening wil aanbrengen en/of het snelheidsregime wenst aan te passen dan kan uw raad daarvoor een amendement met dekkingsvoorstel indienen.

- Uitwerking overgang van 60 km p/u via 50 km p/u naar 30 km p/u

De overgang van het snelheidsregime van 60 km p/u via 50 km p/u naar 30 km p/u is conform de huidige inrichting. Wel is de uitstraling van de weg door de aanleg van de vergroening op de berm en het planten van 2 extra bomen op de voormalige parkeerplek fors verbeterd. Een boom, net ten noorden van de voormalige parkeerplek kan worden gehandhaafd. Deze inrichting kan bijdragen aan het matigen van de snelheid. De varianten van de vergroening zijn op een tekening weergegeven en als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

- Uitwerking overgang van 60 km p/u naar 30 km p/u.

De overgang van het snelheidsregime direct naar 30 km/u zou bij toepassing van de richtlijnen vergaande gevolgen hebben. De fietser zou naar de rijbaan verhuizen, de verkeerslichten moeten een andere plek krijgen en ook de middengeleider (ter hoogte van de Burgemeester Uijenstraat) die nu het verbod om links af te slaan aangeeft zou moeten verdwijnen. Een dergelijke ingreep betekent kapitaalsvernietiging omdat dit wegvak eind 2021 opgeleverd is. Een afgeslankte vorm waarbij de rijbaan wordt uitgevoerd in rood asfalt met klinkermotief en een snelheidsremmende maatregel bij de overgang naar 30 km/u zou voldoende moeten zijn om het gewenste effect te behalen. Zowel de middengeleider, de plek van de fietser en het doseerlicht worden gehandhaafd. De vergroening die wordt aangebracht bij toepassing van deze variant is gelijk aan de variant waarbij het snelheidsregime ongewijzigd blijft.

De varianten van de vergroening zijn op een tekening weergegeven en als bijlage bij dit voorstel gevoegd.

Kosten en dekking

Sober en doelmatig ontwerpen

Het ontwerp voor de Traverse- Noord en de Heikantstraat is sober en doelmatig. Vanaf het prille begin in het ontwerpproces is met deugdelijk maar sobere materialen ontworpen. In het verlengde van de motie van 7 november van uw raad schetsen wij u een beeld hoe we zijn omgegaan in het ontwerp om kosten te besparen of te kiezen voor een nog meer soberder uitvoering. Vanwege de onderhoudstoestand van de Heikantstraat en de toegekende subsidie voor de herinrichting van de Traverse Noord is vertraging van het werk ons inziens geen optie.

- Traverse Noord

Door het vergroten van de wadi aan de Paradijslaan hoeft slechts de helft van de waterberging onder de Traverse Noord te worden gerealiseerd. Het vergroten van de wadi in combinatie met minder ondergrondse berging levert een besparing op bij de aanleg. Voor 1 m³ bovengrondse berging dient 3 m³ ondergrondse berging te worden gerealiseerd. Bovendien is het ontgraven van grond veel goedkoper dan het ontgraven en aanleggen van een berging ondergronds.

De grond die wordt gewonnen bij de vergroting van de wadi wordt deels gebruikt om het trapveldje bij de Paradijslaan op maaiveldniveau te brengen. Daardoor wordt het veldje beter bespeelbaar en worden stort- en transportkosten bespaard.

Het uitgangspunt uit het raadsprogramma "Met elkaar op weg naar de toekomst" 2022-2026 om bij de herinrichting en onderhoud van de openbare ruimte als uitgangspunt te hanteren meer groen en bomen terug te plaatsen en te streven naar meer biodiversiteit levert indirect ook een besparing. Zonder deze herinrichting zouden wellicht meer parkeerplekken of aparte fietspaden in het ontwerp zijn gekomen. Verharding is duurder dan vergroenen.

Bij de vervanging van deabri's is gekozen voor een soberder ontwerp dan de HOVabri's op de Eindhovenseweg. De functie is er niet minder om, maar deabri's zijn wel goedkoper.

Op de Traverse Noord worden de bestaande nog niet afgeschreven lichtmasten vervangen door een ander lager type passend bij een 30 km/u regime. Deze masten worden elders in de gemeente hergebruikt.

Door toepassing van gebakken materialen in de rijbaan wordt gekozen voor een duurzaam product met een lange levensduur, die op lange termijn goedkoper is.

Alle maatregelen zijn in de kostenraming verwerkt.

- Heikantstraat

Bij de herinrichting van de Heikantstraat gaat het feitelijk om de reconstructie van een bestaande weg. In dat onderzoek hebben we als gevolg van de bestaande funderingssamenstelling een kostenbesparende oplossing kunnen vinden door slim hergebruik. Door het versterken van de fundering door het toevoegen van toeslagmiddelen is er minder asfalt nodig en hoeven we minder materiaal af te voeren. Dit is naast financieel gunstig ook een duurzame oplossing.

Voor wat betreft de openbare verlichting vervangen we op de Heikantstraat alleen de armaturen en blijven de masten staan.

Bij de behandeling van het voorlopig ontwerp door uw raad heeft het college toegezegd in het definitief ontwerp wat van de Heikantstraat wat aan de raad wordt voorgelegd twee scenario's uit te werken. Behoudens deze maatregelen zijn alle opgegeven maatregelen in de kredietaanvraag opgenomen.

Kosten en dekking Traverse Noord

De kosten van de Traverse Noord zijn op basis van de voorliggende ontwerpen geraamd op € 4.810.000.

De dekking van de kosten wordt hoofdzakelijk gedragen uit het programma Water, Riolering en Klimaat omdat de werkzaamheden en de daarmee gepaard gaande ingreep

in de bovengrond grotendeels aan dit programma te herleiden zijn. De externe bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verplichten de gemeente de uitvoering van de weginrichting eind 2025 af te ronden. De kosten uit het beheerprogramma wegen uit 2023 zoals die zijn opgenomen in het overzicht hebben betrekking op de reeds gemaakte voorbereidingskosten.

Kosten en dekking Heikantstraat

Tijdens de behandeling van het raadsvoorstel tot vaststelling van het voorlopig ontwerp van de Heikantstraat heeft de portefeuillehouder toegezegd in het definitief ontwerp van de Heikantstraat wat aan de raad wordt voorgelegd twee scenario's uit te werken,

Overgang van 60 km p/u via 50 km p/u naar 30 km p/u

Overgang van 60 km p/u naar 30 km p/u.

In beide gevallen zal een zo'n groen mogelijke entree uitgewerkt worden, met zo veel mogelijk bomen én ander groen.

De kosten van de Heikantstraat zijn op basis van het voorliggende ontwerp geraamd op € 3.830.000.

De dekking van de kosten wordt gedragen uit het beheerprogramma wegen. De werkzaamheden van de Heikantstraat waren namelijk al voorzien in dat programma. De kosten uit het beheerprogramma wegen uit 2023 zoals die zijn opgenomen in het overzicht hebben betrekking op de reeds gemaakte voorbereidingskosten.

Kosten voor de vergroening van de komgrens Heikantstraat zijn niet opgenomen in het bassiontwerp en behoeft aanvullende besluiten

De kosten van het ontwerp waarbij het bestaande snelheidsregime gehandhaafd wordt, van 60 km/u naar 50 km/u en 30 km/u, en het gebied in de omgeving van de komgrens groener wordt aangekleed, worden geraamd op € 55.000,-. Dat betekent een investering van jaarlijks € 4.030,- gedurende 30 jaren.

De kosten van het ontwerp waarbij het snelheidsregime wordt gewijzigd naar een overgang van 60 km/u naar 30 km/u inclusief een aanvullende vergroening, worden geraamd op € 210.000,- (€ 55.000 voor groen en € 155.000 voor de wijziging van de weginrichting). Dat betekent een investering van jaarlijks € 15.400,- gedurende 30 jaren (€ 4.030 + € 11.370).

Duurzaamheid

Met het voorliggende definitieve ontwerp wordt gevolg gegeven aan de navolgende duurzaamheidsopgaves.

- Hittestress wordt tegen gegaan door toepassing van meer bomen en struiken op de Traverse Noord. Dit bevordert tevens de biodiversiteit;
- Er wordt een duurzaam gescheiden rioolstelsel aangelegd met een infiltratiemogelijkheid voor hemelwater om overlast van toekomstige hevige regenval het hoofd te kunnen bieden. Dit systeem functioneert ook als blauwe

ader om het afkoppelen van hemelwater en het aanleggen van en gescheiden rioolstelsel in aanpalende wijken in de toekomst mogelijk te maken

- Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt de aannemer verplicht 1,5% social return toe te passen. Hierdoor wordt er meer werkgelegenheid gecreëerd voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt.
- In het bestek worden diverse minimale eisen opgenomen in het kader van circulariteit. Bij de gebruik van materialen worden zo veel als mogelijk herbruikbare grondstoffen gebruikt.
- We willen minder CO₂-, stikstof- en fijnstofuitstoot door materieel en vervoersmiddelen. Het streven is daarom om zoveel mogelijk geluidsarm en uitstootvrij materieel in te zetten bij uitvoering dit werk. Daarnaast willen we dat in te zetten omleidingsroutes voor verkeer ook zo min mogelijk overlast en schadelijke uitstoot veroorzaken. Het beheersen van overlast en het beperken van schadelijke uitstoot wordt daarom opgenomen als gunningscriterium.
- De keuze van de aannemer vindt plaats door te gunnen op economisch meest voordelige inschrijving waarbij duurzaamheid wordt meegewogen.

Burgerparticipatie

In het ontwerptraject voor de herinrichting van de Heikantstraat en de Traverse Noord is een denktank samengesteld. Inwoners en belangstellenden hebben de mogelijkheid gekregen zich daarvoor aan te melden. De denktank is in 8 bijeenkomsten gekomen tot een gedragen ontwerp. Met de fietsersbond zijn, buiten het feit dat zij slechts gedeeltelijk hebben geparticipeerd in de denktank, besprekingen geweest.

De verslagen van de denktank zijn beschikbaar via de website <https://www.duurzaamdoorwaalre.nl/participatie-traverse-noord>.

Op 16 april 2024 hebben belangstellenden tijdens een inloopbijeenkomst de concept voorlopige ontwerpen kunnen bekijken. Er was gedurende de bijeenkomsten ruimschoot tijd om vragen te stellen.

Behoudens de ontwerpen lag tijdens de inloopbijeenkomst twee verschillende typen elementverharding voor, zodat er een beeld kon worden gevormd bij het toe te passen materiaal.

De inloopbijeenkomst van 16 april werd bijzonder druk bezocht en heeft geleid tot een aantal kleine aanpassingen die in het nu voorliggende ontwerp zijn verwerkt.

Inclusieve samenleving

Het definitief ontwerp sluit aan bij de wet- en regelgeving en richtlijnen van 60 km/u wegen en wegen met een maximum snelheid van 30 km/u.

Communicatie

Na vaststelling van het definitief ontwerp informeren we de inwoners van Waalre via de gebruikelijke kanalen, aangevuld met een persbericht of persgesprek.

Kernboodschap

Met de vaststelling van het definitief ontwerp van de Heikantstraat en de Traverse Noord kan gestart worden met de laatste stap in de voorbereiding tot herinrichting. De werkzaamheden aan de Traverse Noord zijn als eerste aan de beurt en starten begin 2025.

Vervolprocedure en planning

Na vaststelling van de beide voorlopige ontwerpen wordt de aanbestedingsprocedure gestart. Doel is om in het najaar het werk te kunnen gunnen aan een aannemer om voldoende tijd te hebben om begin 2025 te kunnen starten met de Traverse Noord. De herinrichting van de Traverse Noord dient gereed te zijn voor 31 december 2025 om te voldoen aan de voorwaarden van de externe financiering van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De uitvoering van de Heikantstraat staat meteen na de herinrichting van de Traverse Noord gepland.

Bijlagen onderdeel van het voorstel

1. Definitief ontwerp Heikantstraat
2. Definitief ontwerp Traverse Noord blad 1
3. Definitief ontwerp Traverse Noord blad 2
4. Definitief ontwerp Traverse Noord blad 3
5. Definitief ontwerp ondergrondse infrastructuur blad 1
6. Definitief ontwerp ondergrondse infrastructuur blad 2
7. Definitief Ontwerp ondergrondse infrastructuur blad 3
8. Beeldenboek
9. Varianten vergroening komgrens Heikantstraat

Bijlagen ter informatie

1. Motie " besparing kosten op grote projecten"
2. Raadsinformatiebrief van 21 maart 2024 inzake vaststelling voorlopig ontwerp Traverse Noord (exclusief bijlagen)


BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN WAALRE,

gemeentesecretaris,



mr. drs. R.L. Franken

burgemeester,



M.F. Oosterveer