

Bijlage b: Aanleg Openbare Ruimte

* **Huidige situatie**

De grens tussen openbare ruimte en privé kavels is onduidelijk aan de Binnenhaven en ziet er 'gekarteld' uit. Veel ondernemers hebben hun kavel vrijwel volledig volgebouwd. Het aantal werknemers van de bedrijven groeide in de loop van de tijd. Steeds meer werd dus noodgedwongen geparkeerd buiten het eigen terrein, in grasbermen of op, al dan niet verharde, stroken gemeentegrond. Dit geeft een rommelig en verwaarloosd beeld. De gemeente heeft hierin niet altijd handhavend opgetreden.

Ook het onderhoud van het wegdek laat te wensen over. Laden en lossen met heftrucks vindt soms op de openbare weg plaats of voor het bedrijf zelf. Diverse bedrijven slaan voorraden op in containers die op de openbare weg worden geplaatst. Vooral bij de keerlussen gebeurt dit. Daardoor kan men er niet meer draaien. Dat is een ongewenste situatie. Bovendien staat het bestemmingsplan opslag voor de voorgevelrooilijn niet toe.

* **Problemen die ondernemers noemen**

Met een aantal vertegenwoordigers van de ondernemers aan de Binnenhaven is een aantal werkbijeenkomsten gehouden. De problemen die door ondernemers worden ervaren zijn samengevat de volgende:

- te hard rijden;
- verkeerd parkeren;
- te weinig parkeerruimte;
- slechte staat van de weg;
- bezoekers afvalbrengepunt verliezen lading;
- lichtmasten geven te weinig licht;
- uitstraling openbare ruimte;
- groen niet aantrekkelijk.

De oplossingen of mogelijke maatregelen die de ondernemers noemen kunnen als volgt worden samengevat:

- matigen van de snelheid door verschuiving van de rijbaan (as-verspringing), niet door drempels;
- parkeren beter organiseren;
- herstel van de functie van de keerlussen;
- openbare ruimte aantrekkelijker inrichten, maar wel functioneel houden.

Eén standaardinrichting van de openbare ruimte zal in elk geval niet voldoende zijn. We moeten inspelen op het type bedrijf en de activiteiten die daar het gevolg van zijn. Bijvoorbeeld: komen veel klanten met personenauto's of komt er veel zwaar vrachtverkeer?

* **Gewenste nieuwe situatie**

De openbare ruimte moet in de ogen van de ondernemers veilig en netjes zijn, goed onderhouden en functioneel ingericht. In geen geval mag de bedrijfsvoering belemmerd worden. Bij deze ondernemerswensen sluit de gemeente van harte aan: zij streeft naar duurzaamheid en doelmatigheid bij de inrichting van de Binnenhaven. Dat betekent: functioneel, onderhoudsarm, duurzaam, robuust, maar toch ook flexibel. Er zijn immers grote verschillen in bedrijvigheid. Er moet maatwerk geleverd worden om in te kunnen spelen op veranderingen in privé kavels. In elk geval dient de openbare ruimte de verbindende schakel te worden. Die bestaat uit de 30 meter brede strook tussen de bedrijfskavels: een rijweg van 7 meter breed met afwateringsgoten ernaast en de stroken van 11 meter aan beide zijden van de weg. Die 11-meterstroken kunnen dienen voor parkeren, voor laden en lossen en voor groen: smalle, hoge bomen en heesters. Bij nieuwbouw op of herinrichting van bedrijfskavels is het uitgangspunt dat klanten en personeel op het eigen bedrijfsterrein parkeren. Grote voertuigen dienen te parkeren buiten de rijbaan en niet op parkeerplaatsen voor personenauto's. Laden en lossen moet meer gaan gebeuren op de eigen kavel. Opslag van goederen of afval buiten de eigen kavel wordt verboden.

* **De nieuwe openbare ruimte op hoofdlijnen**

Een functionele analyse is gemaakt. Vanaf de rotonde bij de Hendrik ter Kuilestraat ligt de nadruk in het eerste deel van de Binnenhaven op parkeren voor bezoekers en klanten van o.a.

interieurbouw- en toeleveringsbedrijven en detailhandel in watersportartikelen. Vervolgens een zone voor laden en lossen en een weegbrug voor recyclingbedrijven en een machinefabriek van persmachines voor de recyclingindustrie. Meer naar het middendeel is relatief minder parkeerdruk en is nog ruimte voor groen en voor opstelplaatsen voor vrachtauto's, van onder andere InterMetals metaalrecycling. In het laatste deel van de Binnenhaven is ook weer behoefte aan ruimte voor laden en lossen, aan een weegbrug en mogelijk aan parkeerruimte voor personeel. Aan het eind van de Binnenhaven is het Afvalbrengpunt gevestigd. Dat vormt letterlijk het eindpunt van de landtong en moet zich duidelijker presenteren door de brede openbare zone tot dat punt door te trekken en het gebouwtje midden in de ruimte weg te halen.

* **Dragers ontwerp op hoofdlijnen**

Een belangrijke drager in het ontwerp van de nieuwe situatie is de consequente opdeling in drie zones of stroken in de lengterichting: een centraal gelegen rijbaan met aan weerszijden zones die ingericht kunnen worden als parkeerruimte, als functionele ruimte voor laden en lossen of voor groen. In de lengterichting van de zones is getracht rust in het ruimtelijk ontwerp te brengen door, rekening houdend met de wensen van bedrijven, een zekere ritmiek na te streven in de afwisseling van parkeerplaatsen, verharde zones voor laden en lossen en groene ruimtes. Qua materiaalgebruik (verharding, groen en straatmeubilair) wordt aansluiting gezocht bij de grote volumes en het overwegend zware industriële karakter van de recyclingbedrijven, die in dit deel van het Havengebied voornamelijk de sfeer bepalen. Te planten bomen zullen smal, zuilvormig en hoog zijn. Ook de lichtmasten zullen hoog zijn en buiten de manoeuvreerruimte van vrachtverkeer geplaatst worden. Daar waar nodig worden robuuste betonbanden gebruikt als bescherming tegen kapot rijden door zwaar verkeer.

* **Openbare ruimte structureert en verbindt**

Zoals in de uitgangspunten is aangegeven, zal de openbare ruimte in de dynamische en diverse Binnenhaven de verbindende factor worden. Deze zal structuur brengen in een omgeving die wordt gekenmerkt door diversiteit, bestaande uit wisselende identiteiten, uitstraling, typen en karakter van bedrijvigheid. In het ontwerp wordt samenhang bereikt door de asfaltrijbaan van 7 meter breed, waarvan de weg-as op drie plaatsen in het dwarsprofiel verschuift. Deze as-verspringspeling speelt in op de verschillende typen bedrijven per deel van de Binnenhaven. Zo geeft het bestaande bedrijven de mogelijkheid om voor hun bedrijf meer parkeerruimte of ruimte voor laden en lossen te creëren. Daarnaast helpt het ook om de verkeerssnelheid aan de Binnenhaven te remmen. De weg-as-verschuivingen worden zo uitgevoerd dat deze zijn afgestemd op veel zwaar verkeer. Op de plaatsen van de weg-as-verschuiving wordt gelijktijdig ruimte geboden aan vrachtwagens om te keren. Deze plaatsen worden op bijzondere wijze gemarkeerd. Door de consequente inrichting wordt de sterke as-werking van de weg eerder versterkt dan dat zij door de weg-as-verschuivingen wordt aangetast.

* **Toolbox ingrediënten openbare ruimte**

Omdat het te verwachten is dat op de bedrijfskavels ook de nodige ontwikkelingen zullen plaatsvinden met impact op de aansluitende openbare ruimte is het niet mogelijk om op dit moment voor de gehele Binnenhaven een gedetailleerd voorlopig ontwerp op te stellen. Om toch aan ondernemers vrij eenvoudig alternatieve invullingen van de zones naast de rijbaan aan te bieden, is een *toolbox* beschikbaar met standaard-inrichtingsblokken van de openbare ruimte. Hiermee is het mogelijk om in het overleg met ondernemers het ontwerp op hoofdlijnen letterlijk als een legpuzzel in detail in te vullen.



* **Flexibiliteit**

Volgens de uitgangspunten zal bij een geheel nieuwe invulling van een kavel het parkeren en laden/lossen ook geheel op de kavel moeten worden ingepast. Maar wanneer in de toekomst een

bedrijf verhuist of een ander bedrijf zich vestigt in een bestaand pand, kan de behoefte aan parkeren en laden/lossen wijzigen. Waar nu ruimte wordt gezien voor groen, zou in de toekomst juist behoefte kunnen ontstaan aan in- en uitritten of de hiervoor genoemde functies. Dan moet het ontwerp de flexibiliteit in zich hebben dat de invulling van de zones naast de rijbaan wordt aangepast aan de behoefte op een later tijdstip. Dat kan betekenen dat een groenvak verdwijnt of wordt verplaatst, of dat door verplaatsing van uitritten of laad-/loszones juist ruimte ontstaat voor een nieuw groenvak. De bekostiging hiervan is in principe voor de aanvrager.

* **Investeringsplan**

Kostenposten	
Sloopkosten	€ 0,19
Bodemsanering	€ 0,50
Bouw- en Woonrijpmaken	€ 5,55
VTU-kosten	€ 0,87
Overig	€ 0,14
Kostenstijging	€ 0,29
Totaal	€ 7,54

N.B. Bedragen in miljoenen

Toelichting:

Sloopkosten

De huidige aanwezige verharding (betonklinkers, asfalt en beton) wordt volledig opgenomen, afgevoerd en gestort. Hiervoor is circa € 0,19 miljoen begroot.

Bodemsanering

Op basis van een bodemonderzoek uit 1992 blijkt dat in de openbare ruimte de bodem deels verontreinigd is. Voor afvoer van verontreinigde grond die vrijkomt bij de werkzaamheden is een stelpost opgenomen. Er is niet uitgegaan van een algehele sanering, dit is niet benodigd voor de functie.

BWRM

Het Bouw- en Woonrijp maken is onderverdeeld in een aantal subposten.

- grondwerk

Uitgangspunt is dat alle grond uit de cunetten en uit de groenstroken wordt opgenomen en afgevoerd. Hiervoor wordt in de cunetten nieuw zand en in de groenstroken nieuwe teelaarde aangebracht. Voor het storten van de grond is een aparte stelpost opgenomen.

Door middel van het opstellen van een goede grondbalans kan hierin eventueel geoptimaliseerd worden. Daarnaast moet nog geïnventariseerd worden in hoeverre vervuilde grond afgevoerd moet worden, hier is een stelpost voor opgenomen.

- riolering

Het huidige riool is een gemengd stelsel en ligt aan beide zijden van de rijbaan. In de nieuwe situatie wordt een verbeterd gescheiden stelsel aangelegd. Dat wil zeggen dat het bestaande riool wordt vervangen en dat daarnaast een nieuw schoonwaterriool wordt aangelegd, aan beide zijden van de rijbaan.

- tijdelijke maatregelen

De Binnenhaven is een doodlopende straat waaraan veel bedrijven zijn gevestigd. Tijdens de werkzaamheden zullen deze bedrijven bereikbaar moeten blijven, hiervoor zijn de volgende posten opgenomen:

- Tijdelijke puinverharding: een post is opgenomen om puinverharding te storten om bedrijven bereikbaar te houden.

- Een stelpost is opgenomen voor incidentele werkzaamheden om bedrijven bereikbaar te houden.
- Aangezien een deel van de werkzaamheden in het weekend plaats moeten vinden, is hiervoor een extra stelpost opgenomen.

- verharding

De openbare ruimte wordt voornamelijk verhard. De soorten verharding die worden toegepast zijn asfalt voor de rijbaan, betonverharding voor de keerlussen en betonklinkers voor de parkeervakken en gedeeltelijk de toegangen tot percelen . Omdat de Binnenhaven wordt gebruikt door zeer zwaar verkeer, zijn de verhardingen en fundering extra gedimensioneerd. Daarnaast zijn de keerlussen in beton uitgevoerd omdat hier wordt gekeerd (veel "wringend" verkeer). In vergelijking met asfalt is dit 2 à 3 keer zo duur. Beton is daarentegen duurzamer en onderhoudsvriendelijker. In het midden van de rijbaan wordt een in het werk gestorte betonnen molgoot gerealiseerd.

- groen

Op diverse plaatsen in de openbare ruimte komen groenvakken. Hier is gekozen voor heesters.

- verlichting

Voor verlichting is uitgegaan van een stelpost.

- kabels & leidingen

Hiervoor is een stelpost opgenomen op basis van een vergelijkbaar infrastructureel project. Hierover dient nog afstemming met de nuts bedrijven plaats te vinden.

- opslagen en onvoorzien

Over de aanneemsom moeten diverse opslagen betaald worden. Deze bestaan ondermeer uit winst en risico voor de aannemer. Daarnaast is een percentage onvoorzien opgenomen voor nadere detaillering.

VTU

De VTU kosten bestaan uit plankosten en uit kosten voor voorbereiding, toezicht en uitvoering van het daadwerkelijk werk.

Overig

Onder de kostenpost overig is de fee voor het subsidiebureau opgenomen. Deze moet worden betaald over verkregen subsidies.

Kostenstijging

De kosten zijn opgesteld op prijspeil heden. Standaard wordt rekening gehouden met een kostenstijging van 2,5% per jaar.

* **Tenslotte**

Tot nu toe is op diverse manieren met ondernemers gesproken over de openbare ruimte. Met een aantal vertegenwoordigers van ondernemers zijn de huidige problemen geïnventariseerd. Daarnaast zijn in vele individuele gesprekken met ondernemers over de herstructurering steeds ook de aansluiting van het private terrein naar het openbare terrein aan de orde geweest, het gaat dan vooral over de invulling van de brede stroken van 11 meter gelegen aan weerszijden van het basisprofiel van 7 meter breed.

Er is een breed gevoelde behoefte om nu niet meer verder te praten, maar tot uitvoering over te gaan. Daarvoor is nu eerst besluitvorming van de raad nodig. Daarna zal in het traject tot aan de uitvoering en zelfs ook nog tijdens de uitvoering nog veel overleg met vooral individuele ondernemers nodig blijken.