

B & W-nota

Portefeuille M. Divendal
Auteur S.J. de Looze
Telefoon 5113508
E-mail: s.looze@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2005/1265
Te kopiëren: overzichtskaartje
B & W-vergadering van 29 november 2005

Onderwerp

Deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder

Bestuurlijke context

Om samenhang aan te brengen tussen de verschillende verkeerskundige projecten in de Waarderpolder kiest het College voor een deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder. Dit programma zal inhoudelijk, maar vooral ook financieel en organisatorisch de paraplu vormen, waarmee de besluitvorming ten opzichte van de afzonderlijke projecten transparanter kan plaatsvinden. Tevens dient dit programma eenduidigheid te creëren naar financierende hogere overheden. Parallel aan deze nota gaan op dit moment twee nota's met betrekking tot de Schoteroogbrug en de Oostweg mee. De documenten worden in een gecombineerde raadscommissie van SB en SO op 15 december in samenhang behandeld.

B&W-besluit:

1. Het College besluit de reeks verkeerskundige, infrastructurele projecten in de Waarderpolder onder te brengen in het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder teneinde de organisatie en besluitvorming gecoördineerd de komende jaren te laten verlopen conform de opgestelde prioritering.
2. Het College besluit conform de gestelde prioritering de projecten uit te voeren en te financieren voor zover de middelen ter dekking van de projecten daadwerkelijk voorhanden zijn.
3. Het College zal vanaf IP 2006-2010 de tot het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder behorende onderdelen als één (programma-)post in het Investeringsplan verankeren.
4. Het College besluit dat het in het Investeringsplan op te nemen totaalbedrag ad € 69.800.000,-- voor de diverse projecten, zoals eerder gepresenteerd in de nota Aanpak bereikbaarheid Waarderpolder Haarlem van 2004, vooralsnog taakstellend blijft voor het hele programma. Bij de kadernota 2006 zal worden vastgesteld of en in hoeverre uit dit bedrag een bijdrage moet komen ten behoeve van besparingen in het investeringsprogramma.
5. Het College besluit het programma bereikbaarheid Waarderpolder te gebruiken als basis voor afspraken met de provincie Noord-Holland en andere medefinanciers om gezamenlijk de inspanningen met betrekking tot de bereikbaarheid van Waarderpolder en Kennemerland te kunnen plegen.
6. Communicatieparagraaf: De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
7. Het College legt deze nota ter bespreking voor aan de gecombineerde raadscommissie SB en SO op 15 december 2005.

Deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder



**Gemeente Haarlem
6 december 2006**

1. Inleiding

1.1 Regionale bereikbaarheid Waarderpolder

De bereikbaarheid van het regionale bedrijvenpark Waarderpolder is al meer dan 30 jaar onderwerp van de beleidsagenda van de gemeente Haarlem. Niet alleen de bereikbaarheid van het bestaande bedrijfsleven, maar ook de groei van het enige regionale bedrijvenpark als gevolg van de herstructurering en de intensivering van economische functies en werkgelegenheid heeft in de discussies een belangrijke rol gespeeld. Als belangrijk werkgever van stad en regio zal de Waarderpolder immers de komende jaren een groei van 12.000 naar 16.000 op de korte termijn en uiteindelijk 25.000 arbeidsplaatsen op de lange termijn gaan kennen.

Daarnaast zullen de reeds ingezette verkeersmaatregelen oplossingen moeten bieden voor een betere doorstroming van het verkeer aan de oostzijde en noordzijde van de stad. Waar het huidige verkeer zich via ontoereikende stadswegen langs woonwijken door de stad moet persen, zal met name de aanleg van de Oostweg middels een soepeler doorgeleiding het regionale verkeersnetwerk rond Haarlem ondersteunen. Hiermee levert het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder een belangrijke bijdrage aan de ontsluiting van de regio Zuid-Kennemerland en de bereikbaarheid van de kust.

Nevendoelestellingen van het programma bestaan hieruit dat de grootschalige infrastructurele ingrepen de bereikbaarheid van de individuele bedrijven niet schaden en dat de leefbaarheid van bestaande woonwijken wordt verbeterd. Tot slot biedt het programma ook aandacht voor de fiets en het openbaar vervoer.

1.2 Verantwoording programma bereikbaarheid Waarderpolder

Dit document beschrijft de ruimtelijke, verkeerskundige, financiële en organisatorische samenhang tussen de verschillende infrastructurele ingrepen in en rond de Waarderpolder. Ten behoeven van een grotere organisatorische eenheid en een betere afstemming op de inzet van middelen is overeengekomen om het thema bereikbaarheid Waarderpolder als geheel op te nemen in het bestaande programma herstructurering Waarderpolder. Drie gewichtige redenen voor deze integrale aanpak zijn:

1. De projecten staan nu apart van elkaar opgenomen in het Investeringsplan. Het doel is om de projecten voortaan in een deelprogramma bereikbaarheid binnen het totale programma herstructurering Waarderpolder te hanteren en dit als zodanig in het Investeringsplan te verankeren. Dit betekent dat in het Investeringsplan 2006-2011 de post 'deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder' op zal worden gevoerd, opgebouwd uit de nu reeds bestaande en te actualiseren deelprojecten. Hiermee wordt de onverbreekelijke samenhang die er tussen de projecten bestaat, op de juiste wijze uitgedrukt. Door de afzonderlijke projecten als een programma op te nemen, kunnen toekomstige mee- of tegenvallers van het ene project ten goede komen, dan wel worden opgevangen bij een ander project. Het programma zal daarmee de paraplu vormen waaraan de afzonderlijke projectnota's worden gerelateerd. De financiële consequenties vanuit de afzonderlijke projecten voor het totaal worden hiermee direct inzichtelijk gemaakt, zodat derhalve transparante keuzes kunnen worden gemaakt.
2. Het in het investeringsplan op te nemen totaalbedrag ad € 70.100.000,- voor de diverse projecten, zoals eerder gepresenteerd in de nota Aanpak bereikbaarheid Waarderpolder Haarlem van 2004, blijft vooralsnog taakstellend voor het hele programma. Bij de kadernota 2006 zal worden vastgesteld of en in hoeverre uit dit bedrag een bijdrage moet komen ten behoeve van besparingen in het investeringsprogramma.
3. De realisatie van het programma kan alleen als ook van de zijde van hogere overheden een bijdrage kan worden verkregen. Dit kan gelden voor afspraken met het ministerie van

Economische Zaken over regelingen als Topper en afspraken in het kader van het Grote-stedenbeleid. Daarnaast hebben de Staten van de Provincie Noord-Holland in april 2005 een principe besluit genomen in het kader van de Extra Investeringsimpuls. De aanpak bereikbaarheid Waarderpolder is opgenomen in de lijst van te honoreren projecten. Er dient echter nog een hernieuwde subsidie aanvraag te worden ingediend. De aanvraag van Haarlemse zijde bedraagt € 19.200.000,-, maar vooralsnog wordt rekening gehouden met een indicatieve bijdrage van € 15.000.000,-. De provincie Noord Holland heeft namelijk vanuit hun regeling aangegeven bepaalde onderdelen wel te kunnen mede financieren, maar andere onderdelen niet. Het gaat hierbij om een bijdrage voor de Oostweg, de fly-over en een gedeelte van de Oudeweg. Door de projecten als een programma weg te zetten, wordt de aanvraag verstevigd, zonder dat de samenhang uit het oog te verloren wordt. Haarlem wil hierover met de provincie Noord Holland tot heldere bestuurlijke afspraken komen over het totaal der plannen en over de concrete bijdrage daarin van de provincie. Daartoe is de aanpak vanuit dit programma de basis. Haarlem denkt daarbij aan afspraken over een verplichting van de gemeente tot realisatie van de overeengekomen onderdelen en een rol van de provincie Noord Holland als medefinancier voor concreet te benoemen deelprojecten.

1.3 Overzicht infrastructurale projecten

De verschillende infrastructurale projecten bestaan uit (zie bijlage 1, overzichtskaartje verkeersprojecten):

1. Ontsluiting stadion
2. Verbreding Kegge Stastok viaducten
3. Fly-over
4. Oostweg
5. Schoteroogbrug
6. Reconstructie Oudeweg en Prinsenbrug
7. Aanpassingen Spaarndamseweg en Waarderbrug
8. Optimalisering fiets en openbaar vervoer

Dit document besluit met een financiële paragraaf met een verzamelstaat waarin organisatie, fasering, kostenraming en kostendekking zijn opgenomen. Hiermee wordt in beeld gebracht welke beschikbare middelen er in op dit moment gereserveerd zijn en welke inspanningen noodzakelijk zijn om het totale programma te kunnen verwezenlijken. Daarnaast worden de voornaamste risico's benoemd, die de uitvoering van het programma kunnen bedreigen. Tot slot worden de consequenties van het totaalbeeld en de beleidskeuzes die daaruit voortkomen, in beeld gebracht.

2 Projecten

2.1 Ontsluiting stadion

In het project stadion voorziet het ontwerp in een directe ontsluiting vanaf de A200 naar het stadion. In het ruimtelijk ontwerp is uiteraard rekening gehouden met de toekomstige aanleg van de fly-over. De uitvoering van de ontsluiting van het stadion staat echter los van de realisatie van de fly-over, zodat er in de fasering van de beide projecten zich geen conflicten zullen voordoen. De kosten van de directe afslag vanaf de A200 zijn opgenomen binnen de (private) exploitatie van het stadiongebied en zijn om deze reden niet opgenomen in de verzamelstaat in de financiële paragraaf. De realisatie van het stadion en de ontsluiting wordt voorzien voor 2007-2008.

2.2 Verbreding Kegge Stastok viaducten

De verbreding van de bestaande Kegge en Stastok viaducten is voor het grootste gedeelte uitgevoerd. Al in 2004 werd door gemeente, Provincie en Rijkswaterstaat het tracé Amsterdamse Vaart tot en met

Stastok viaduct uitgevoerd. En met de komst van IKEA werd in 2005 mede dankzij een forse financiële impuls van IKEA de verbreding van het Kegge Viaduct en de Camera Obscuraweg gerealiseerd. De jarenlange file in ochtend- en avondspits werd hiermee in één keer opgelost. De ligging van de Waarderpolder ten opzichte van Schiphol (minder dan 15 minuten, één stoplicht) heeft hierdoor geleid tot een interessant vestigingsklimaat voor bedrijven. Dit heeft zich samen met de aanbesteding van de Schoteroogbrug al concreet vertaald in tientallen grondaanvragen voor de Waarderveldweg, waarvan reed 4 kavels verkopen via de notaris zijn gepasseerd. Dit jaar biedt het viaduct ruimte aan 3 rijstroken, maar volgend jaar werkt Prorail aan een extra verbinding voor het langzame verkeer, zodat er 4 rijstroken in gebruik kunnen worden genomen, waarmee de groei van het autoverkeer (als gevolg van herstructurering en autonome groei) zeker tot 2009 kan worden opgevangen. De kosten voor deze ontwikkeling zijn niet opgenomen in de verzamelstaat. Deze kosten worden namelijk gedekt binnen de (private) projectexploitatie IKEA.

2.3 Fly-over

Om ook de groei van het autoverkeer op langere termijn als gevolg van herstructurering en autonome groei te kunnen opvangen is de verbreding van de viaducten niet toereikend. In 2009 ontstaat volgens de berekeningen weer een knelpunt. De viaducten blijven overigens te allen tijde noodzakelijk voor de afwikkeling van het verkeer (zie het stedenbouwkundig plan Oostpoort), maar een directe fly-over vanaf de A200 naar de Camera Obscuraweg zal in 2008-2009 de toegang tot de Oostweg moeten vormen. Deze eerste fly-over verbetert de bereikbaarheid van de Waarderpolder en optimaliseert de functie van de Schoteroogbrug en de Oostweg.

Wanneer tevens conform het Haarlemse Verkeer en Vervoersplan anno 2003 en het Structuurplan anno 2004 de oostelijke entree van de stad wordt verlegd van de Amsterdamse Vaart naar de Oudeweg, zal waarschijnlijk tevens een tweede fly-over van de Waarderpolder naar de A200 nodig zijn. Verkenningen naar de aanleg van de fly-over(s) zijn al binnen de programma's Spoorzone en Waarderpolder uitgevoerd. Ontwerpschetsen en kostenramingen becijferen de aanlegkosten van de eerste fly-over op € 14.900.000,- en die van een tweede fly-over op € 8.800.000,-. Gezien de fasering zal de aanleg van de eerste fly-over zo spoedig mogelijk als project moeten worden opgestart. De wens tot een tweede fly-over is in de nota aanpak bereikbaarheid Waarderpolder Haarlem van oktober 2004 reeds naar voren gekomen. Gezien de fasering is dit tweede deel voornamelijk niet opgenomen in het Investeringsplan.

2.4 Oostweg

Het project Oostweg bevindt zich aan het eind van de definitiefase. De kredietaanvraag voor de ontwerpfasen verschijnt tegelijkertijd met deze nota. Met het vaststellen van het tracé zal in de ontwerpfasen nader worden gestudeerd op de verbreding van het tracé Oudeweg vanaf Camera Obscuraweg tot aan Waarderweg, de complexe kruising aldaar en de problematiek ten aanzien van de overige kruisingen en bedrijfsinritten gelegen aan Oudeweg en Waarderweg. Met het vaststellen van het tracé en de inventarisatie van de knelpunten is de raming van de aanleg van de Oostweg aangepast. De reconstructie van de Waarderweg komt overeen met de indicatieve raming ad € 8.600.000,-. Dit bedrag komt niet overeen met de dekking in het Investeringsplan. (€ 4.600.000,-) en zal derhalve een belangrijk onderdeel vormen van de subsidie-aanvraag in het kader van de Extra Investeringsimpuls.

In de projectopdracht van het project Oostweg was al opgenomen dat in functionele zin tevens de verbreding van het oostelijk deel van de Oudeweg betrokken wordt alsmede de complexe kruising Oudeweg – Waarderweg, vooruitlopend op de toekomstige aanpak van de reconstructie van de gehele Oudeweg. De indicatieve raming voor het betreffende deel van de Oudeweg beslaat € 7.500.000,-. Dit bedrag maakt onderdeel uit van de eerder gepresenteerde raming voor de totale reconstructie van de Oudeweg ad € 15.000.000,-, die is gepresenteerd in de nota Aanpak bereikbaarheid Waarderpolder Haarlem van 2004. Dit bedrag van € 15.000.000,- is tot nog toe gezien de eerder afgesproken prioritering niet opgenomen in het huidige Investeringsplan. Een en ander leidt er toe dat de

toevoeging van een deel van de Oudeweg in het project Oostweg ook in financiële zin zal moeten leiden tot een opname in het Investeringsplan 2006-2011.

2.5 Schoteroogbrug

Een kredietaanvraag ten behoeve van de Schoteroogbrug loopt eveneens gelijk op met de bestuurlijke behandeling van deze nota. De aanbesteding is gunstig uitgevallen voor wat betreft de eerder geraamde kosten van de brug alsmede het groundbod. Voordat de gemeente zich te rijk rekent, moet in dit complexe project met een aantal risico's (onder meer verplaatsingen van functies en inrichtings- en voorbereidingskosten) rekening gehouden worden. Deze risico's worden in de nota Schoteroogbrug die met deze nota parallel behandeld wordt, concreet vertaald naar kosten. Deze kosten worden conform de werkwijze in de gemeente Haarlem niet opgenomen in het aan te vragen krediet, maar blijven in het Investeringsplan vermeld staan, totdat duidelijk is dat de risico's niet meer bestaan. In het huidige Investeringsplan bedraagt de kostenraming voor de brug inclusief de maatregelen in het gebied en de verwachte risico's € 28.200.000,-. De verwachte kosten voor de brug inclusief risico's zijn in de nota Aanpak bereikbaarheid Waarderpolder geraamd op € 22.800.000,-. De aanneemsom binnen de aanbesteding is scherp geoffreerd ad € 16.900.000,-. Ter nuancering: Dit bedrag behelst geen voorbereidingskosten en risico's van gemeentezijde. Met inachtneming van alle risico's voor brug, maar ook voor het geplande woningbouwgebied wordt vooralsnog een bedrag ad € 25.066.000,- in het Investeringsplan gereserveerd. Wanneer risico's meevallen, kunnen andere wensen met een lagere prioriteit in het deelprogramma hieruit gedekt gaan worden.

Het afgegeven groundbod voor het geplande woningbouwgebied is in het project Schoteroogbrug net als de scherpe aanneemsom eveneens gunstig uitgevallen. Bij de opdrachtverlening is in 2002 al gesteld dat een groundbod van € 2.500.000,- aardig zou zijn. Maar dit is (achteraf terecht) in het Investeringsplan binnen de dekking van de Oostweg fors bijgesteld tot € 7.400.000,-). Het afgegeven groundbod in de aanbesteding is nu € 8.045.000,-. In de nota aanpak bereikbaarheid Waarderpolder zijn zowel de € 7,4 mln als de € 2,5 mln als dekking opgenomen. Dat is heden teveel van het goede gebleken en dit wordt daarom in de verzamelstaat in de financiële paragraaf bijgesteld.

Tenslotte is het van belang dat met het ministerie van Economische Zaken is afgesproken dat van de ISV2-EZ-gelden voor de Waarderpolder een bedrag van € 1.000.000,- ingezet moet worden voor het deel van de brug dat in de Waarderpolder is gelegen op het voormalig RIDS-terrein. Dit bedrag is opgenomen in de financiële verzamelstaat.

2.6 Reconstructie Oudeweg en verbreding Prinsenbrug

De aanleg van de Oostweg ontlast de Oudeweg nauwelijks. Het autoverkeer nam voor een deel immers al de route via de Waarderweg en Waarderbrug door de Waarderpolder. De autonome groei, maar ook de ontwikkelingen bij Droste, Nieuwe Energie en in een later stadium de ontwikkelingen in het zuiden van de Waarderpolder zullen in de loop der tijd een steviger profiel van de Oudeweg vergen. Deze ontwikkelingen mede in het kader van de Spoorzone vinden overigens gefaseerd over de komende 15 jaar plaats. Het is met name de omklapping van de oostelijke entree van de Amsterdamse Vaart naar de Oudeweg, die een verdubbeling van de Oudeweg vereist. Het jaar, waarin dit plaatsvindt staat nog niet vast. Zoals vermeld, een aantal ontwikkelingen binnen de Spoorzone worden namelijk gefaseerd uitgevoerd. In dit deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder wordt vooralsnog rekening gehouden met een uitvoering van de reconstructie van de Oudeweg in het jaar 2010. De kosten van de totale reconstructie van de Oudeweg zijn ooit globaal geraamd op € 15.000.000,-. Nu een groot deel van de Oudeweg wordt meegenomen in het project Oostweg kan dit bedrag naar beneden worden bijgesteld tot € 7.500.000,-. Tot op heden worden verkenningen met betrekking tot de Oudeweg uitgevoerd in het kader van de programma's Waarderpolder en Spoorzone. Na opname in het volgende Investeringsplan 2006-2011 kan de reconstructie van de Oudeweg als project worden opgestart en uitgevoerd zoals de Oostweg.

Vanuit het masterplan Spoorzone kan worden gedestilleerd dat de nieuwe oostelijk stadsentree tevens een verbreding van de Prinsenbrug zal gaan vergen. Hiertoe zijn nog geen studies verricht noch kostenramingen opgesteld. Een dergelijk project kan in de toekomst worden opgenomen in het totale programma, als de inzichten zijn geconcretiseerd en als door meevallers in financiële zin daartoe ruimte wordt geboden. Het in het Investeringsplan geplande onderhoud ad € 1.160.000,- voor het verstalen van het brugdek van de Prinsenbrug voor de jaren 2005 en 2006 staat los van deze verbreding die naar verwachting gezien de fasering binnen de Spoorzone pas veel later vorm zal krijgen. Over het verstalen van het brugdek volgt volgend jaar een nader voorstel.

2.7 Aanpassingen Spaarndamseweg en Waarderbrug

Met de realisatie van de Schoteroogbrug en de Oostweg zal de Spaarndamseweg een autoluwer karakter kunnen krijgen. Dit betekent een grotere leefbaarheid voor aanliggende woonwijken, maar ook een kans op herontwikkeling van de Spaarne-oever. In het Investeringsplan is voor de jaren 2007 en 2008 de aanpak van de kademuren bij de Spaarndamseweg voorzien ad € 4.300.000,-. Wanneer het programma bereikbaarheid Waarderpolder door meevallers op dat moment voldoende ruimte biedt, kan eventueel werk met werk gemaakt worden. Mogelijk kunnen op dat moment aanpassingen aan de Waarderbrug worden meegenomen.

2.8 Optimaliserings fiets en openbaar vervoer

Binnen het project Zero Friction Mobility wordt het alternatieve personenvervoer voor zakelijk en woonwerkverkeer gestimuleerd. Dit varieert van gebruik vouwfietsen tot collectieve lease-auto's, van carpoolen tot NS businesscard en van verbetering fietspaden tot shuttlebusjes. Door de ontwikkelingen in het gebied Oostpoort, door interessante collectieve aanbiedingen aan bedrijven, maar ook door de aandacht te vestigen op de gezondheid van fietsende medewerkers, ontstaat er geleidelijk belangstelling vanuit aanbieders van alternatief vervoer, maar ook onder de bedrijven in de Waarderpolder. Verruimingen in shifts, een wijzigend werknemersbestand, maar ook de hoge kosten van leaseauto's vragen bij bedrijven om mobiliteitssystemen op maat. Het project betreft een samenwerkingsverband van Industriekring, KG parkmanagement, gemeente Haarlem, Verkeer.advies, Go Design, Arbo-Unie en NIGZ en tracht met een concreet businessplan in 2006 de markt in alternatieve systemen in de Waarderpolder te openen. Daarnaast vindt richting NS een stevige lobby plaats om frequenter te halteren bij station Spaarnwoude, teneinde de knooppunten van het openbaar vervoer verder te ontwikkelen. De kosten van dit project worden in dit stadium vooralsnog gedragen door Senter/Novem en door personele inzet van de betrokken partners. Concrete aanpassingen aan fietspaden vinden binnen de genoemde verkeersprojecten plaats.

3. Financiële paragraaf

3.1 Organisatie

De organisatie van het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder vindt plaats binnen het totale programma herstructurering Waarderpolder. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen gaan immers hand in hand met verkeerskundige, infrastructurele ingrepen. Voor de coördinatie van dit deelprogramma zal de programmamanager Waarderpolder tevens het procesmanagement van het deelprogramma voor zijn rekening nemen. De bestuurlijke eindverantwoordelijkheid alsmede de ambtelijke eindverantwoordelijkheid blijven bij de portefeuillehouder verkeerszaken respectievelijk het hoofd van de afdeling Verkeer en Vervoer. Het bestuurlijk en ambtelijk opdrachtgever- en opdrachtnemerschap met betrekking tot de afzonderlijke projecten blijft eveneens ongewijzigd.

3.2 Tijdsplanning

De hier gepresenteerde tijdsplanning houdt uiteraard verband met de prioritering van de verkeersprojecten binnen het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder en dus met de in de

volgende paragraaf gepresenteerde financiële consequenties. Rekening houdend met de volgende paragraaf leidt dit in de komende jaren (tot en met 2008) voorsnog tot het volgende, globale beeld.

2005

- Ontsluiting stadion: ontwerpfase
- Verbreding Kegge Stastok 2 naar 3: gereed
- Verbreding Kegge Stastok 3 naar 4: voorbereidingsfase
- Oostweg: definitiefase gereed
- Schoteroogbrug: ontwerpfase, aanbesteding gereed

2006

- Ontsluiting stadion: voorbereidingsfase
- Verbreding Kegge Stastok 3 naar 4: realisatiefase
- Fly-over 1^e deel: initiatiefase en definitiefase
- Oostweg: ontwerpfase en start voorbereidingsfase
- Schoteroogbrug: ontwerpfase, voorbereidingsfase
- Reconstructie Oudeweg: initiatiefase, uitvoering dek Prinsenbrug
- Spaarndamseweg: kademuren voorbereidingsfase

2007

- Ontsluiting stadion: realisatiefase
- Fly-over 1^e deel: ontwerpfase en voorbereidingsfase
- Oostweg: voorbereidingsfase, start realisatiefase
- Schoteroogbrug: voorbereidingsfase, start realisatiefase
- Reconstructie Oudeweg: definitiefase
- Spaarndamseweg: kademuren realisatiefase

2008

- Ontsluiting stadion gereed
- Fly-over 1^e deel: voorbereidingsfase en realisatiefase, 2^e deel: initiatiefase
- Oostweg: gereed
- Schoteroogbrug gereed
- Reconstructie Oudeweg: ontwerpfase
- Spaarndamseweg: gereed

3.3 Kosten en kostendekking

Naam project	Kosten (mnl €)	Kostendekking
1. Ontsluiting stadion	NVT	
2. Verbreding Kegge & Stastok	NVT	
3. Aanleg fly-over(s)	14,9 1 ^e deel 8,8 2 ^e deel	14,9 IP 67/40 1,9 bijdrage Grex Spoorzone (strook IKEA) 7,4 grondbod Schoteroogbrug 3,1 subsidie PM 2,5 omslagfonds Waarderpolder
4. Aanleg Oostweg incusief oostelijk deel Oudeweg	16,0	4,6 IP 67/40.10 4,6 algemene middelen
5. Schoteroogbrug	25,1	28,2 IP 67/40.30 28,2 algemene middelen
6 Reconstructie westelijk deel Oudeweg Aanpak brugdek Prinsenbrug Verbreding Prinsenbrug	7,5 1,2 PM	1,2 IP 62/05 1,2 algemene middelen
7. Spaarndamseweg kademuren Spaarndamseweg autoluw	4,3 PM	4,3 IP 63/071,2 IP 62/05 4,3 algemene middelen
9. Fiets & OV	NVT	0,6 Grondbod Schoteroogbrug 1,0 ISV2-EZ 1,0 (Schoteroogbrug bij RIDS) 15,0 PM Investeringsimpuls (Oostweg, fly-over, Schoteroogbrug)
Totaal	77,8	69,8

Verklaring van gehanteerde cijfers in bovenstaande verzamelstaat:

1. Het totale volume aan kosten binnen het totale programma bereikbaarheid Waarderpolder is gestegen ten opzichte van het taakstellende bedrag van € 70.100.000,- dat eerder gepresenteerd werd in 2004. De oorzaak hiervan is met name gelegen in de toegevoegde werken als aanpak brugdek Prinsenbrug en kademuren Spaarndamseweg. Daarnaast zijn in deze verzamelstaat alle risico's met betrekking tot de Schoteroogbrug financieel vertaald, ook de risico's m.b.t. het geplande woningbouwgebied. De gunstige aanbesteding van de Schoteroogbrug komt om deze reden vooralsnog niet tot uitdrukking in deze verzamelstaat. Op het moment dat risico's zijn afgedekt (dit wordt het komende jaar duidelijk) worden de hoge kosten voor de brug uiteraard bijgesteld.
2. Voor wat betreft de dekking van de kosten wordt gekozen voor een cumulatie van de in het huidige Investeringsplan genoemde bedragen voor de betreffende werken, het meevallende grondbod en de toezeggingen vanuit ministerie en provincie, hoewel deze nog niet in definitieve beschikkingen zijn verwerkt. De dekking is op dit moment incompleet. Ten opzichte van de nota Aanpak bereikbaarheid Waarderpolder Haarlem 2004 wordt dit verklaard door de bijgestelde indicatieve bijdrage van de provincie Noord-Holland van € 19,2 mln naar € 15,0 mln.

3.4 Risico's

Zoals gebruikelijk zullen bij alle projecten in een risicoparagraaf de risico's in beeld gebracht worden. Het gaat te ver om in dit programma alle risico's te benoemen. Toch wordt in dit hoofdstuk een poging gedaan om na veralgemenisering de voornaamste risico's van het totale programma te schetsen.

1. De totale kosten zijn gebaseerd op verschillende ramingen van grof naar fijn. Een aantal ramingen worden in deze nota bijgesteld. Met name door de scherpe aanbesteding van de Schoteroogbrug valt dit heden en naar verwachting ook in de toekomst voor de gemeente positief uit, er zijn dus ook positieve risico's. Een toekomstige bijstelling als gevolg van nieuw beleid of een veranderende markt kan bij de andere projecten op verschillende manieren uitpakken.
2. De genoemde dekking vanuit subsidies (Topper, ISV2-EZ, Investeringsimpuls) is nog niet beschikt. Alle inspanningen zullen er het komende half jaar op gericht moeten zijn om de afspraken met provincie en rijk te verzilveren.
3. De grondexploitaties Spoorzone en Waarderpolder maken bij 67/40, zij het in geringe mate, onderdeel uit van de totale dekking. Volgens het Meerjarenprogramma Grondexploitaties eindigt de grondexploitatie Waarderpolder met een batig saldo van € 3.400.000,-. De grondexploitatie Spoorzone is sluitend op basis van een aantal veronderstelde bestemmingen die conjunctuurgevoelig zijn.
4. Bij alle verkeerskundige ingrepen in de Waarderpolder geldt dat naast de optimalisatie van de bereikbaarheid van stad, regio en Waarderpolder ook de individuele bereikbaarheid van de bedrijven in de Waarderpolder gewaarborgd moet blijven. Met name langs de Oudeweg zal dit nog heel wat gepuzzel vergen.

3.5 Conclusies

In de verzamelstaat wordt in het kostengedeelte de taakstelling ad 70,1 mln overschreden. In het dekkingsgedeelte wordt de taakstelling niet gehaald. Vooral ook omdat in de dekking nog niet verleende subsidies zijn opgenomen is een nadere prioritering vereist. Deze is voor de diverse projectonderdelen als volgt:

1. Schoteroogbrug
2. Oostweg (inclusief oostelijk deel Oudeweg)
3. Brugdek Prinsenbrug
4. Kademuren Spaarndamseweg
5. Fly-over 1^e deel

Voor de resterende projecten c.q. projectonderdelen geldt dat ze op een later moment een prioriteitsindeling zullen kennen.

- Reconstructie westelijk deel Oudeweg
- Spaarndamseweg en Waarderbrug
- Fly-over 2^e deel
- Verbreding Prinsenbrug

In het belang van de doelstellingen om stad, regio en het regionale bedrijvenpark Waarderpolder beter bereikbaar te maken en te houden, maar ook om afspraken met provincie en rijk na te komen en

financiële bijdragen van deze partijen maximaal te benutten is het van groot belang dat conform de prioritering de gemeente de werkzaamheden m.b.t. de Oostweg en Schoteroogbrug continueert. De gemeente kan hiermee naar de financierende partijen een onverminderd, krachtig signaal afgeven dat de regionale bereikbaarheid van groot belang is voor Haarlem. Een en ander wil het College vatten in bestuurlijke afspraken met provincie en rijk.

Het College besluit:

1. Het College besluit de reeks verkeerskundige, infrastructurele projecten in de Waarderpolder onder te brengen in het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder teneinde de organisatie en besluitvorming gecoördineerd de komende jaren te laten verlopen conform de opgestelde prioritering.
2. Het College besluit conform de gestelde prioritering de projecten uit te voeren en te financieren voor zover de middelen ter dekking van de projecten daadwerkelijk voorhanden zijn.
3. Het College zal vanaf IP 2006-2010 de tot het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder behorende onderdelen als één (programma-)post in het Investeringsplan verankeren.
4. Het College besluit dat het in het Investeringsplan op te nemen totaalbedrag ad € 70.100.000,- voor de diverse projecten, zoals eerder gepresenteerd in de nota Aanpak bereikbaarheid Waarderpolder Haarlem van 2004, vooralsnog taakstellend blijft voor het hele programma. Bij de kadernota 2006 zal worden vastgesteld of en in hoeverre uit dit bedrag een bijdrage moet komen ten behoeve van besparingen in het investeringsprogramma.
5. Het College besluit het programma bereikbaarheid Waarderpolder te gebruiken als basis voor afspraken met de provincie Noord-Holland en andere medefinanciers om gezamenlijk de inspanningen met betrekking tot de bereikbaarheid van Waarderpolder en Kennemerland te kunnen plegen.
6. Communicatieparagraaf: De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
7. Het College legt deze nota ter bespreking voor aan de gecombineerde raadscommissie SB en SO op 15 december 2005.