

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. P.G.J. Tobben
Telefoon 5114928
E-mail: ptobben@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. VV/2006/1327
Te kopiëren: projectopdracht aanleg Fly-over, concept raadsstuk en –besluit
B & W-vergadering van 19 december 2006

Onderwerp

Projectopdracht Fly-over en krediet Initiatief/Definitiefase

Bestuurlijke context

Met de aanleg van de Fly-over wordt invulling gegeven aan het deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder. De Fly-over zorgt voor een bereikbare Waarderpolder, zowel op korte als op lange termijn, en vormt een schakel in de route Schoterbrug-Oostweg, waarmee het doorgaande verkeer uit de woonwijk wordt geweerd en met name de Spaandamseweg wordt ontlast.

Om de voorbereiding van het project te kunnen starten, vraagt het college een krediet van € 200.000,00 ten behoeve van de initiatief- en definitiefase.

De provincie Noord-Holland is met een bijdrage uit de Extra Investeringsimpuls voor circa 50% medefinancier. Voorwaarde voor de bijdrage is het opleveren van een dubbele fly-over vóór 31 december 2011. Deze deadline is haalbaar mits de voorbereiding nu wordt gestart.

In een eerder stadium is al bij het project ‘Aanpassing infrastructuur Waarderpolder, 1^e fase’, gekoppeld aan de opening van Ikea, geanticipeerd op de komst van de fly-over. Ditzelfde geldt ook voor het direct aanliggend geplande project ‘multifunctioneel stadion Oostpoort’.

Relevante documenten voor de Fly-over zijn het HVVP (raadsbesluit VV/2003/299, 12-03-2003), het Convenant Waarderpolder (B&W-besluit SO/BD/2004/112, 20-04-2004), het Structuurplan Haarlem 2020 (raadsbesluit SO/BD/2005/357, 20-04-2005) en het Deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder (B&W-besluit SB/VV/2005/1265, 06-12-2005).

Bijgevoegd is de projectopdracht ‘Aanleg Fly-over’ en het raadsvoorstel en conceptbesluit, waarin wij de Raad verzoeken tot het beschikbaar stellen van een krediet ad € 200.000,00.

In het IP 2006-2011 is voor het project Fly-over voor de jaren 2006-2009 t.b.v. een enkele fly-over € 11,8 miljoen (9,3 mln Grondbedrijf en 2,5 mln Omslagfonds Waarderpolder) gereserveerd. In de begrotingsbehandeling (6 november 2006) heeft de raad het college verzocht om € 4 miljoen extra op te nemen voor een gelijktijdige realisatie van de dubbele Fly-over in het IP 2007-2012 (Amendement Ontsluiting Waarderpolder, d.d. 06-11-06). De bijdrage in het kader van de Extra Investeringsimpuls, waarmee de dubbele Fly-over is gedekt, is 28 november 2006 door het college van GS en op 14 december 2006 door de Provinciale Staten goedgekeurd.

Raadsparagraaf

De Raad heeft budgetrecht.

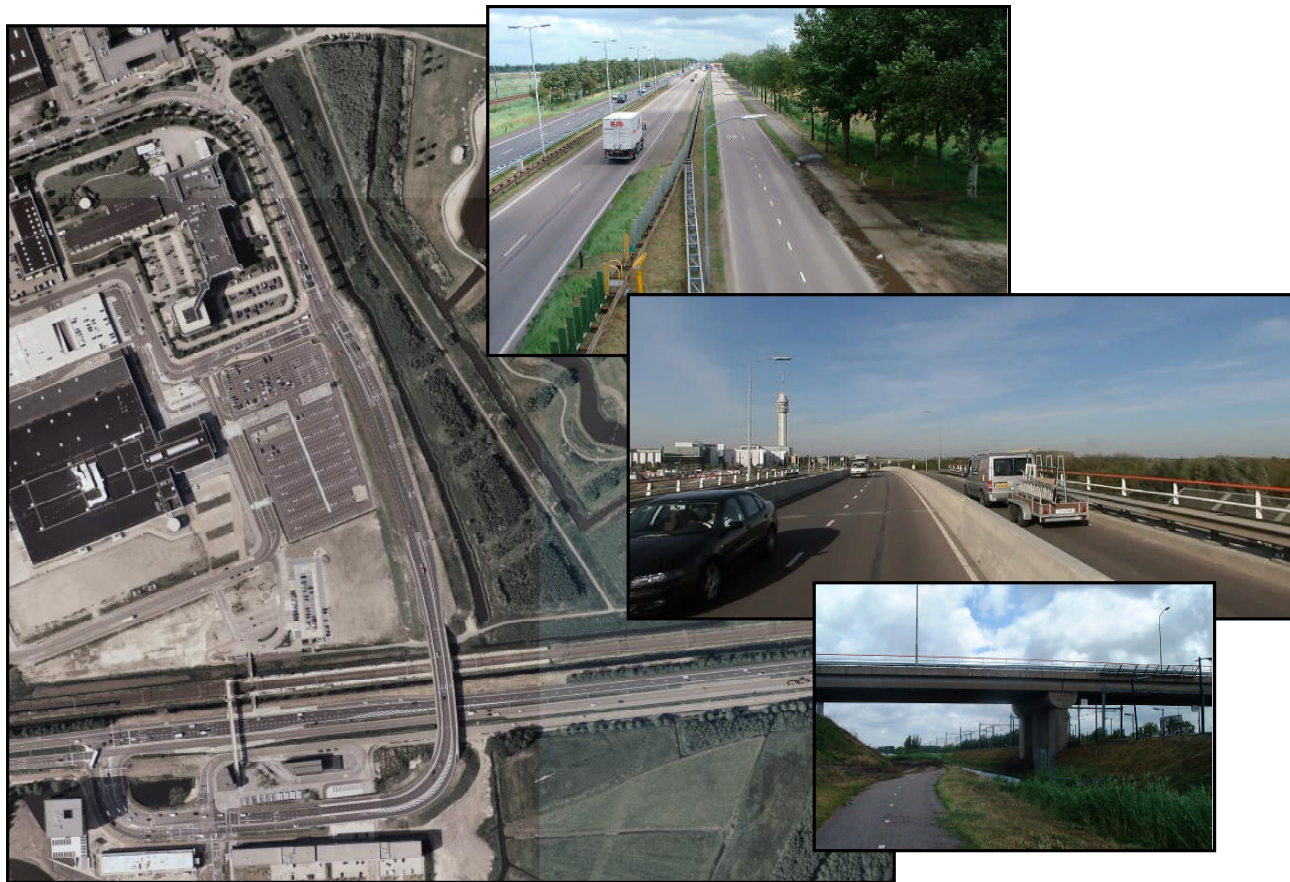
B&W-besluit:

1. Het college gaat akkoord met de projectopdracht ‘Aanleg Fly-over’.
2. Het college verzoekt overeenkomstig het bijgaande raadsvoorstel en conceptbesluit de raad om een krediet van € 200.000,00 beschikbaar te stellen t.b.v. de initiatief/definitiefase Fly-over t.l.v. de investeringspost 67.40 e.
3. De kosten van het besluit ad € 200.000,00 worden gedekt uit investeringspost 67.40 e ‘Bereikbaarheid Waarderpolder: Fly-over naar Waarderpolder’. Het hiervoor benodigde raadskrediet wordt aangevraagd bij de Raad door middel van bijgevoegd raadsbesluit.
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
5. Het raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.

Aanleg Fly-over

Projectopdracht

december 2006



opdrachtgever

afdeling Verkeer en Vervoer
sector Stadsbeheer, gemeente Haarlem

auteur

P.G.J. Tobben
Afdeling Verkeer en Vervoer
023 – 511 4928

Inhoudsopgave

1.	PROJECTINHOUD	3
1.1	PLAATSBEPALING.....	3
1.2	AANLEIDING EN DOELSTELLING	4
1.3	STAND VAN ZAKEN FLY-OVER.....	5
1.4	RELEVANTE BESLUITEN	5
1.5	PROJECTBEGRENZING/AFBAKENING	5
1.6	RISICO'S	6
2.	WERKZAAMHEDEN	7
2.1	INITIATIEFFASE	7
2.2	DEFINITIEFFASE	7
2.3	ONTWERPFASE	7
2.4	VOORBEREIDINGSFASE	8
2.5	REALISATIEFFASE	8
2.6	NAZORGFASE	8
3.	BEHEERSASPECTEN	9
3.1	TIJD	9
3.2	GELD	9
3.3	KWALITEIT	11
3.4	INFORMATIE	11
3.5	ORGANISATIE	11

1. Projectinhoud

1.1 Plaatsbepaling

Regionaal bedrijvenpark Waarderpolder

De Waarderpolder is één van de grotere bedrijvenparken in de noordvleugel met een sterke regionale functie. Door zijn unieke ligging onder het Noordzeekanaal, in de nabijheid van het stadscentrum en Schiphol, aan spoor, snelweg en water, is het een aantrekkelijke vestigingsplaats voor bedrijven. De Waarderpolder telt meer dan 700 bedrijven en er werken ca. 14.000 werknemers, afkomstig uit Haarlem en de regio.

De meeste bedrijven in de Waarderpolder werken voor de stad en regio, het waarschijnlijk bekendste voorbeeld is IKEA. Een groot aantal bedrijven bedient ook de internationale markt, zoals MSD en Joh. Enschede. Met deze variatie vormt de Waarderpolder een interessant onderdeel van de Haarlemse en regionale economie. Het biedt de stad naast de benodigde faciliterende bedrijven een interessant venster op de wereld en een breed scala aan arbeidsplaatsen op alle niveaus.

In 1997 is de herstructurering van de Waarderpolder van start gegaan. Het economische belang van de Waarderpolder is hiervoor de directe aanleiding. Daarnaast is er de noodzaak om op een verouderd bedrijventerrein verpaupering tegen te gaan. Extra werkgelegenheid wordt gerealiseerd door een intenser ruimtegebruik en een uitbreiding met 40 à 50 hectare. Hiervan is inmiddels bijna 30 ha bouwrijp gemaakt, waarvan weer tot op heden al circa 15 hectare is uitgegeven.

Bij de herstructurering wordt gestreefd naar 80 werknemers per hectare.

Op de langere termijn wordt in het kader van het Masterplan Spoorzone uitgegaan van een geleidelijke verkantoring aan de zuidkant van de Waarderpolder. In een potentiële eindsituatie gaat het daarbij om 300.000 m² vloeroppervlak, corresponderend met mogelijk nog eens tot 9.000 arbeidsplaatsen.

Deze ontwikkelingen moeten een uitbreiding van het aantal arbeidsplaatsen mogelijk maken naar ca. 16.000 werknemers op korte termijn (herstructurering Waarderpolder) en mogelijk zelfs tot meer dan 20.000 werknemers in een potentiële eindsituatie op de langere termijn (masterplan Spoorzone).

Bereikbaarheid Waarderpolder

De ontsluiting van de Waarderpolder is nu opgehangen aan een beperkt aantal entreepunten, waarvan de capaciteit al vele jaren niet meer toereikend is. De slechte bereikbaarheid staat de noodzakelijke (economische) ontwikkeling van het regionale bedrijvenpark in de weg. Voor de korte termijn is het knelpunt aan de zuidoostzijde opgelost met de verdubbeling van de Camera Obscuraweg.

Een optimale bereikbaarheid van de Waarderpolder, maar ook van de stad als geheel is van belang en deze ambitie dwingt Haarlem tot een aantal grote infrastructurele ingrepen.

Dit wordt niet alleen door de gemeente onderkend, de infrastructurele ingrepen worden immers grotendeels gedekt in het gemeentelijk Investeringsplan, maar ook door de provincie Noord-Holland en komt daarom in aanmerking voor een Extra Investeringsimpuls.



De infrastructurele maatregelen om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren, worden onderverdeeld in vier grote deelprojecten:

- ◆ Schoterbrug : nieuwe noordelijke toegangspoort Waarderpolder
- ◆ Fly-over : verbetering zuidelijke toegangspoort Waarderpolder
- ◆ Oostweg : verbinding tussen noordelijke en zuidelijke poort, verbetering interne ontsluiting
- ◆ Oudeweg : verbinding tussen zuidelijke poort en centrum, verbetering interne ontsluiting

Stand van zaken bereikbaarheidsprojecten Waarderpolder

Het verbeteren van de bereikbaarheid wordt inmiddels voortvarend aangepakt.

Een eerste stap in de verbetering van de zuidoostelijke toegangspoort is in april 2005 opgeleverd met het verdubbelen van de Camera Obscuraweg. Momenteel vinden de voorbereidingen plaats om in 2006/2007 naast het bestaande Keggeviaduct een fietsbrug aan te leggen, zodat het Keggeviaduct helemaal vrijkomt voor autoverkeer. Met deze eerste stap in het verbeteren van de bereikbaarheid is tevens al ingespeeld op ontwikkelingen als IKEA en het nieuwe stadion.

De voorbereidingen voor de *Schoterbrug* zijn in volle gang. Het brugproject is als ‘design and construct’ aanbesteed en gegund aan de bouwcombinatie Strukton-Boskalis-Van Hoogevest. Het ontwerp wordt nu verder uitgewerkt en voorbereid. De oplevering van de brug vindt naar verwachting eind 2008/begin 2009 plaats.

Met de *Oostweg* wordt een volwaardige verbinding tussen de nieuwe Schoterbrug en de verbeterde zuidoostelijke toegangspoort gerealiseerd. De Oostweg bevindt zich nu in de ontwerpfase. Begin 2007 gaat de voorbereidingsfase van start zodat in het najaar van 2007 kan worden begonnen met de uitvoering. De ingebruikname van de Oostweg is zoveel mogelijk gekoppeld aan de oplevering van de Schoterbrug.

Twee van de vier grote projecten om de bereikbaarheid van de Waarderpolder te verbeteren (*Schoterbrug* en *Oostweg*) zijn daarmee al in volle gang.

Van het derde project (verbetering zuidoostelijke toegang of *Fly-over*) is zoals gezegd al een eerste stap gezet met de verdubbeling van de Camera Obscuraweg en een nieuwe fietsbrug naast het bestaande Keggeviaduct.

De volgende stap is de aanleg van een nieuwe *Fly-over* (2x2 rijstroken). Deze projectopdracht is hiervoor de formele aftrap.

NB: Het vierde grote infrastructuurproject, de reconstructie van de Oudeweg, wordt vooralsnog niet opgestart (met uitzondering van het oostelijke deel van de Oudeweg dat als onderdeel van de Oostweg wordt meegenomen). De reconstructie van de Oudeweg wordt afhankelijk gemaakt van de voortgang van de ontwikkelingen in de zuidelijke Waarderpolder in het kader van het Spoorzoneprogramma en de daaruit voortkomende financiële dekkingsmogelijkheden.

1.2 Aanleiding en doelstelling

Met de aanleg van de fly-over wordt de zuidoostelijke toegang en de verbinding met de Oostweg richting Schoterbrug geoptimaliseerd. Het geheel maakt deel uit van de hoofdstructuur van de stad en kan een functie vervullen binnen het regionale netwerk. Met de fly-over wordt het tevens mogelijk om eventueel op lange termijn de hoofdentreefunctie van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg te verleggen.

De infrastructuurprojecten inclusief de fly-over hebben een driedelige doelstelling:

1. Om het ongewenste niet-bestemmingsverkeer uit de woongebieden te kunnen weren en de doorstroming van het doorgaande verkeer te bevorderen, wordt een oostelijk tracé langs de rand van de stad gerealiseerd met de aanleg van Schoterbrug, Oostweg en Fly-over met een belangrijke functie voor de stad en regio.
2. Het verbeteren van de bereikbaarheid van het regionale bedrijventerrein Waarderpolder in het algemeen en specifieke locaties zoals de ‘noordkop’ in het bijzonder, zowel nu als anticiperend op

alle ontwikkelingen in de polder. De infrastructuurprojecten faciliteren economische groei en groei van arbeidsplaatsen in de Waarderpolder.

3. Met de infrastructuurprojecten wordt het mogelijk om de huidige zware verkeersroute op met name de Spaarndamseweg (op termijn mogelijk ook de Amsterdamsevaart) te verleggen. Hierdoor wordt de leefbaarheid van de woongebieden langs de Spaarndamseweg (en op termijn Amsterdamsevaart) aanzienlijk verbeterd. Hieraan gekoppeld worden fijn-stofconcentraties aangepakt door een betere doorstroming enerzijds en verplaatst van de woongebieden naar het bedrijventerrein anderzijds.

1.3 Stand van zaken Fly-over

In het kader van het Masterplan Oostpoort, een nadere uitwerking van het Masterplan Spoorzone, is de stedenbouwkundige opzet van het gebied gebaseerd op een infrastructuurle situatie inclusief fly-over. In het kader hiervan is begin 2004 tevens een elementenraming opgesteld op basis van een globaal schetsontwerp.

Bij het project 'Aanpassing infrastructuur Waarderpolder, 1^e fase', dat gekoppeld was aan de komst van Ikea, is al geanticipeerd op een mogelijk toekomstige fly-over. Met name de breedte van het aangepaste talud voor de Camera Obscuraweg is hierop afgestemd.

Het geplande 'Multifunctionele stadion Oostpoort' in de Zuiderpolder krijgt ter hoogte van de toekomstige Fly-over een aansluiting op de Amsterdamsevaart. Vanwege de voortgang van het stadionproject was het noodzakelijk om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over het ruimtebeslag van de toekomstige fly-over en de consequenties hiervan voor de ontsluiting van het stadion, de huidige rijbanen van de Amsterdamsevaart en Robertus Nurksweg. Ter ontsluiting van het stadionperceel worden binnen het stadionproject de rijbanen van de Amsterdamsevaart en Nurksweg zodanig verlegd dat de fly-over op termijn naadloos kan worden ingepast.

1.4 Relevante besluiten

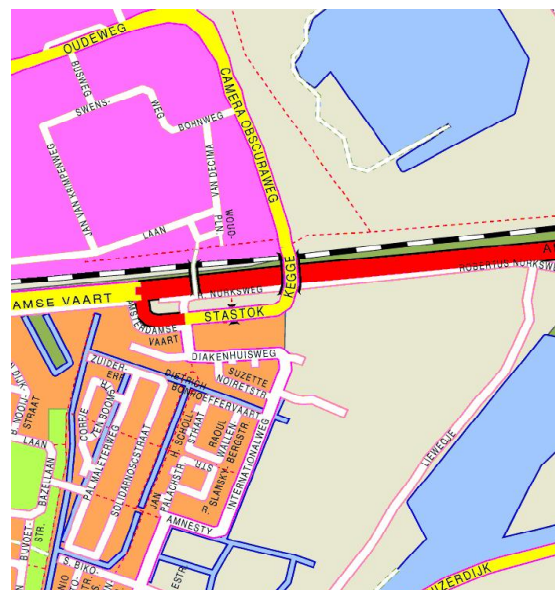
Besluiten over documenten waarin de Fly-over is opgenomen:

- Masterplan Spoorzone, raadsbesluit PMB/2003/357, 19-11-2003
- HVVP, raadsbesluit VV/2003/299, 12-03-2003
- Beleidsbrief Waarderpolder, B&W-besluit SO/BD/2004/61, 09-03-2004
- Convenant Waarderpolder, B&W-besluit SO/BD/2004/112, 20-04-2004
- Dynamische simulatie verkeersontsluiting Waarderpolder, B&W-besluit VV/2004/1218, 30-09-04
- Structuurplan Haarlem 2020, raadsbesluit SO/BD/2005/357, 20-04-2005
- Overeenkomst stadion Haarlem, raadsbesluit SO/PM/2005/702, 20-07-2005
- Deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder, B&W-besluit SB/VV/2005/1265, 06-12-2005.

1.5 Projectbegrenzing/afbakening

De grenzen van het project fly-over worden in hoofdlijnen gevormd door:

- kruispunt Camera Obscuraweg – Bohnweg inclusief opstelstroken aan noordwestkant;
- noordelijke rijbaan Amsterdamsevaart/A200 aan de noordkant;
- kruispunt Camera Obscuraweg – Robertus Nurksweg incl. opstelstroken aan de westkant;
- Robertus Nurksweg aan de zuidkant;
- benzinestation aan de A200 aan de oostkant.



De exacte fysieke projectgrenzen kunnen alleen op basis van een voorlopig ontwerp worden bepaald; dit moet nog worden opgesteld.

Naast een fysiek-technische afbakening kan met het oog op voortgang en efficiëntie (zonder een zorgvuldige belangenafweging te verwaarlozen) een maatschappelijke afbakening worden vastgesteld.

Met de volgende partijen wordt geparticipeerd:

- relevante ambtelijke afdelingen gemeente Haarlem
- provincie Noord-Holland
- Rijkswaterstaat directie Noord-Holland
- Prorail regio Randstad Noord
- hulpdiensten
- Industriekring Haarlem en Kamer van Koophandel
- Fietsersbond afdeling Haarlem e.o.
- Hoogheemraadschap Rijnland

De formele inspraak op het voorlopig ontwerp en wijziging van gebruiksfuncties staat open voor eenieder en zal worden aangekondigd in de Stadskrant.

1.6 Risico's

1. De Fly-over wordt een nieuwe oostelijke entree van Haarlem. Hierdoor zullen vele belangen, wensen en eisen een rol gaan spelen. Dit kan een risicofactor vormen voor de planning en het budget.
2. De Fly-over verbindt de A200 met de Oudeweg / Camera Obscuraweg en kruist de spoorlijn Amsterdam – Haarlem. De A200 ligt op gronden in eigendom van de Staat (Verkeer en Waterstaat) en de spoorlijn op gronden in eigendom van Railinfratrust. Hiervoor zullen overeenkomsten gesloten moeten worden. De noodzaak tot eventuele verwerving van gronden is nog niet in kaart gebracht. Dit kan pas op basis van een voorlopig ontwerp (globaal) en een definitief ontwerp (exact).
3. Het is nog onbekend of er verdachte locaties zijn die eventueel voor sanering in aanmerking komen. Historisch onderzoek zal in de definitiefase en verkennend onderzoek in de ontwerp/voorbereidingsfase plaatsvinden.
4. Hoewel dit zoveel mogelijk wordt voorkomen of tot een minimum wordt beperkt, zal tijdens de uitvoering enige overlast ontstaan met mogelijk tijdelijk afname van de bereikbaarheid. Claims en bezwaarschriften kunnen hiervan het gevolg zijn.
5. De nieuwe Fly-over kruist de spoorlijn Amsterdam - Haarlem. Dit houdt in dat ProRail voor een groot deel de regie uit handen neemt van de gemeente Haarlem terwijl de gemeente risicodragend blijft. E.e.a. is bij ministeriële regeling vastgelegd in de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur (1 januari 2005).
6. Financiering van de fly-over met 2x2 rijstroken voor het verkeer in beide richtingen is alleen mogelijk met subsidies c.q. bijdragen van derden. Zonder deze bijdragen is het vooralsnog alleen mogelijk om met IP-dekking een fly-over met 2 rijstroken aan te leggen, alleen voor het 'inkomende' verkeer. Het 'uitgaande' verkeer wordt dan (tijdelijk) over 2 rijstroken via het bestaande Kegge- en Stastokviaduct gestuurd.

2. Werkzaamheden

2.1 Initiatiefase

De voorliggende projectopdracht is de aftrap voor de nieuwe Fly-over. De plannen voor een Fly-over bestaan al langer. Om ontwikkelingen in deze richting niet onmogelijk te maken, was het voor andere projecten zoals het Multifunctioneel stadion en het Masterplan Oostpoort Oost nodig om het e.e.a. schetsmatig uit te werken. De initiatiefase is derhalve al gaande. Met de projectopdracht kan de initiatiefase in feite worden afgesloten en de definitiefase van het project Fly-over formeel worden gestart.

Deze projectopdracht brengt op hoofdlijnen de werkzaamheden in kaart en de hiervoor benodigde tijd en middelen. Op basis hiervan kan het college een kredietaanvraag voorleggen aan de raad voor de definitiefase (inclusief initiatiefase).

Met de toekenning van het krediet wordt de initiatiefase beëindigd en de definitiefase gestart.

2.2 Definitiefase

In de definitiefase worden de algemene uitgangspunten en randvoorwaarden bepaald. Aan de orde komen aspecten zoals eigendomsverhouding, ruimtelijke inpassing, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid, planning, fasering, de risico's en een indicatieve kostenraming. Daarnaast zullen al zoveel mogelijk vooronderzoeken worden verricht op het gebied van milieu, verkeer, kabels en leidingen, archeologie, geotechnisch, water, flora en fauna.

In de definitiefase vindt participatie met gemeentelijke afdelingen en belanghebbende instanties plaats. De Provincie als belangrijkste medefinancier, Rijkswaterstaat als wegbeheerder A200 en ProRail als spoorwegbeheerder zijn hierin maatgevend.

Op basis van de Beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur (1 januari 2005) mogen werkzaamheden boven het spoor zoals viaducten alleen door Prorail worden uitgevoerd. De gemeente Haarlem dient daarom ProRail op te dragen de Fly-over te realiseren. Hiervoor moet een overeenkomst tussen de gemeente en Prorail worden gesloten. In dit stadium wordt ook bepaald welk deel ProRail voor zijn rekening en welk deel de gemeente.

De definitiefase wordt afgesloten met een algemeen programma van eisen (PvE) op hoofdlijnen en een schetsontwerp voor de verdere uitwerking. Het PvE op hoofdlijnen wordt na vaststelling door de projectgroep (alsmede rijkswaterstaat, provincie en relevante derden) samen met een kredietaanvraag voor de ontwerpfasen ter bestuurlijke besluitvorming voorgelegd aan de Gemeenteraad.

2.3 Ontwerpfase

Voor deze als de volgende fasen geldt dat ProRail verantwoordelijk is voor alle werkzaamheden en de gemeente, provincie en rijkswaterstaat een toetsende functie hebben.

De gemeente Haarlem geeft ProRail opdracht om de schetsontwerpen uit de definitiefase verder uit te werken tot een concept voorlopig ontwerp (VO). Het concept VO wordt getoetst aan het programma van eisen en definitief gemaakt. Op basis van het VO wordt een globale kostenraming opgesteld (marge 20%).

Om het VO te kunnen vrijgeven voor de inspraak, wordt het met raming ter besluitvorming voorgelegd aan het College. Het B&W-besluit gaat ter kennisgeving naar de Commissie Beheer.

ProRail stelt een communicatieplan op in nauw overleg met de gemeente, provincie en rijkswaterstaat. Hierin staat op welke wijze, buiten de formele inspraakprocedures om, de informatieverstrekking aan

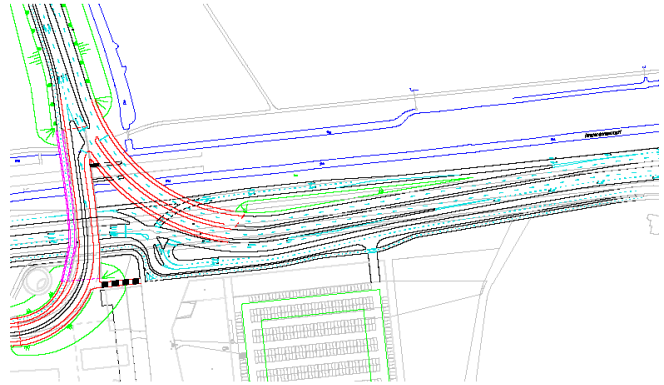
belanghebbenden en belangstellenden tijdens de voorbereiding en met name tijdens de uitvoering zal worden georganiseerd. Tevens wordt een beheer- en onderhoudsplan opgesteld.

Diverse vergunningen en procedures zoals vrijstellingen (ex artikel 19 WRO) en verwerving (grond en/of opstallen) worden opgestart.

Het globale PvE op hoofdlijnen zal worden uitgewerkt tot een gedetailleerd technisch PvE geschikt voor besteksuitwerking en uitvoering.

Op basis van de inspraakreacties en participatieresultaten werkt ProRail het VO verder uit tot een definitief ontwerp (DO). Van het DO wordt een begroting (marge 10%) opgesteld ten behoeve van de kredietaanvraag.

De ontwerpfase wordt afgesloten met het voorleggen van de kredietaanvraag voor de voorbereidings- en uitvoeringsfase, de concept-antwoorden op de inspraakreacties en het DO aan de Gemeenteraad.



2.4 Voorbereidingsfase

In de voorbereidingsfase stelt ProRail de constructieberekeningen, het bestek en begroting op. Hierbij hoort een uitvoeringsdraaiboek met fasering, tijdelijke maatregelen en verkeersmaatregelen.

Diverse benodigde onderzoeken moeten in deze fase worden afgerond. Ook de verkeersregelinstanties worden in deze fase uitgewerkt.

ProRail bereidt de overige relevante uitvoeringsdocumenten voor zoals de (uitvoerings)overeenkomst met ProRail, beheersovereenkomst en voor zover van toepassing bijvoorbeeld een saneringsplan. Procedures (vrijstelling, verwerving, verkeersbesluiten, vergunningen etc.) worden in deze fase doorlopen en afgerond.

De voorbereidingsfase wordt afgesloten met het aanbesteden en de gunning van alle werkzaamheden. In deze fase zullen (alleen) indien nodig of gewenst documenten aan het gemeentebestuur worden voorgelegd. Gedacht kan worden aan de wijze van beheer en onderhoud van het kunstwerk. Indien het nodig mocht zijn om de komgrens te verleggen, dan dient hiervoor een raadsbesluit te worden genomen.

2.5 Realisatiefase

In deze fase voert ProRail de Fly-over uit volgens bestek en verzorgt de directievoering en toezicht. Op basis van een gezamenlijk opgesteld toetsings- en acceptatieplan begeleidt de gemeente de uitvoering en toetst wederom. Van belang in met name deze periode is de informatieverstrekking naar belanghebbenden conform het communicatieplan.

De realisatiefase wordt afgesloten met de oplevering, ingebruikname en overdracht (eigendom, beheer en/of onderhoud) van de Fly-over.

Bestuurlijke besluitvorming is hierbij in principe niet van toepassing.

2.6 Nazorgfase

Het beheer- en onderhoudsplan treedt in werking. Indien (bestuurlijk) gewenst wordt een evaluatierapport opgesteld en voorgelegd aan het college van B&W.

De nazorgfase eindigt pas bij een nieuwe reconstructie van de Fly-over.

3. Beheersaspecten

3.1 Tijd

Met deze projectopdracht worden het infrastructuurproject Fly-over gestart.

De voorbereidende werkzaamheden vinden plaats in de periode 2007-2009 en de realisatie vanaf 2009/2010.

De werkzaamheden voor de totstandkoming van de Fly-over zijn voorlopig als volgt in de tijd uitgezet:

Planning 2006:

- projectopdracht
- afsluiting initiatieffase

Planning 2007:

- start definitiefase
- verkeersonderzoek
- diverse vooronderzoeken
- schetsontwerpen
- globale kostenraming
- Programma van Eisen op hoofdlijnen
- afronden definitiefase en start ontwerpfase

Planning 2008:

- voorlopig ontwerp en raming
- participatie en inspraakprocedure voorlopig ontwerp
- communicatieplan en beheers/onderhoudsplan
- diverse nadere onderzoeken
- opstellen DO en kredietraming
- afronden ontwerpfase en start voorbereidingsfase
- gedetailleerd technisch Programma van Eisen

Planning 2009

- vergunningen en procedures (vrijstelling, verwerving)
- constructieberekeningen en bestekken
- aanbesteding en gunning
- start uitvoering Fly-over

Planning 2010:

- uitvoering Fly-over

Planning 2011:

- oplevering en ingebruikname Fly-over
- start beheer- en onderhoud

De bovenstaande planning wordt in de definitiefase gedetailleerd uitgewerkt en vastgesteld.

3.2 Geld

Aanlegkosten en dekking

In het vigerende gemeentelijke investeringsplan IP 2006-2011 is de fly-over opgenomen onder het *Deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder*. In het IP is aan de kostenkant alleen de ‘enkele Fly-over’ opgenomen met aan de dekkingskant € 11,8 miljoen.

In het belang van een snelle verbetering van de bereikbaarheid en doorstroming van de Waarderpolder draagt de provincie Noord-Holland bij in het kader van de *Extra Investeringsimpuls*. Voorwaarde voor een provinciale bijdrage is de aanleg van een ‘dubbele Fly-over’ waarvan de kosten op € 22,0 miljoen zijn geraamd. Aanvullende voorwaarde is een snelle start van de voorbereiding, realisatie op korte termijn en oplevering vóór 31 december 2011.

De bijdrage in het kader van de Extra Investeringsimpuls bedraagt € 15 miljoen. Dit is een zogenaamde lumpsum bijdrage, die na beschikking in één keer in het voorjaar van 2006 beschikbaar wordt gesteld. Hiervan wordt het tekort op de (dubbele) Fly-over gedekt. Het restant van de € 15 miljoen dient als bijdrage in de dekking voor de Oostweg. Alle bedragen zijn exclusief BTW.

NB: De aanleg van een dubbele fly-over in één keer is tevens goedkoper in vergelijking met de aanleg van eerst een enkele fly-over, die in een later stadium weer moet worden verdubbeld.

Kosten beheer- en onderhoud

De aanleg van de Fly-over leidt tot areaal-uitbreiding. Hierdoor zullen ook de jaarlijkse onderhoudskosten toenemen. De omvang hiervan wordt door de afdeling BOR van de gemeente Haarlem op basis van het definitief ontwerp inzichtelijk gemaakt. Deze jaarlijkse onderhoudspost zal samen met de krediet-aanvraag voor de uitvoering ter besluitvorming aan het bestuur worden voorgelegd.

VAT-kosten

Er wordt uitgegaan van een standaard aandeel VAT-kosten van 15%. Dit standaard percentage wordt verdeeld in 8% en 7% voor resp. de voorbereidingskosten en de kosten voor directie en toezicht. Op basis hiervan zijn de kosten voor de initiatief-, definitie-, ontwerp- en voorbereidingsfase samen naar verwachting in totaal bijna € 1,8 miljoen (= 8% van € 22 mln).

Het schetsontwerp en ruimtelijke inpassing, de verkeersonderzoeken en het PvE op hoofdlijnen zullen grotendeels intern ambtelijk tot stand worden gebracht. De provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat dir. Noord-Holland en ProRail worden hierbij nauw betrokken.

De verdere uitwerking en uitvoering zullen door ProRail worden gedaan. De gemeente heeft in overleg met de provincie en rijkswaterstaat een toetsende functie.

Tijdverantwoording intern

Het totaal aantal interne uren (excl. directievoering en toezicht) wordt geschat op circa 3750 uur. Dit zijn met name de uren voor de definitiefase (t.b.v. schetsontwerp, verkeersberekeningen en algemeen programma van eisen). In de fasen erna hebben de interne uren met name betrekking op begeleiding, toetsing, opstellen van overeenkomsten en contracten, project- en procesmanagement. Op basis van de bovenstaande uitgangspunten dient voor de intern (gemeentelijk) te maken uren inclusief de posten pm en onvoorzien naar verwachting circa € 400.000,00 te worden gereserveerd.

Advieskosten extern

De nadere uitwerking en uitvoering inclusief alle benodigde onderzoeken worden door ProRail uitgevoerd. Hiervoor dient in totaal € 1.400.000,00 te worden gereserveerd. Dit is gebaseerd op 8% van de totale kosten ten behoeve van de voorbereidende werkzaamheden minus de interne uren, oftewel € 1,8 mln - € 0,4 mln.

IP 2006-2011

In het investeringsplan IP 2006 – 2011 is de fly-over onder nummer '67.40 *Deelprogramma bereikbaarheid Waarderpolder*' opgenomen. Aan de dekkingskant staat € 11,8 miljoen. (Zoals aangegeven wordt het restant aangevuld uit de bijdrage Extra Investeringsimpuls van de provincie Noord-Holland).

Kostenbewaking

De projecttrekker is verantwoordelijk voor de kostenbewaking. De kosten worden tussentijds geraamd c.q. getoetst door het Ingenieursbureau van de afdeling Stadswerk en ProRail op basis van een door de afdeling Verkeer en Vervoer aangeleverd schetsontwerp en vervolgens het uitgewerkte voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en de bestekstekeningen.

3.3 Kwaliteit

De kwaliteitstoets voor het eindproduct wordt gevormd door de inbreng en draagvlak van de verschillende ambtelijke disciplines en de toetsing aan de relevante beleidsnota's. Daarnaast hanteert de gemeente ten behoeve van de uitvoering een toetsings- en acceptatieplan. Tevens brengt ProRail zijn expertise in en maken ze gebruik van geselecteerde en gecertificeerde ingenieurs/ adviesbureaus en aannemers.

3.4 Informatie

Alles met betrekking tot de informatieverstrekking wordt verder uitgewerkt in een communicatieplan, eventueel in overleg met provincie Noord-Holland als belangrijke medefinancier en Rijkswaterstaat directie Noord-Holland als wegbeheerder A200.

In grote lijnen vindt de informatieverstrekking plaats middels een inspraak- en (eventueel) informatieavond, persberichten (gewoonlijk na bestuurlijke besluitvorming), de site van de gemeente en de Waarderpolder, tekeningen in de Exporuimte en mogelijk ook via bijvoorbeeld een informatiefolder samen met de provincie en rijkswaterstaat.

Tijdens de uitvoering worden bouwboarden geplaatst met logo en naam van de betrokken partijen.

3.5 Organisatie

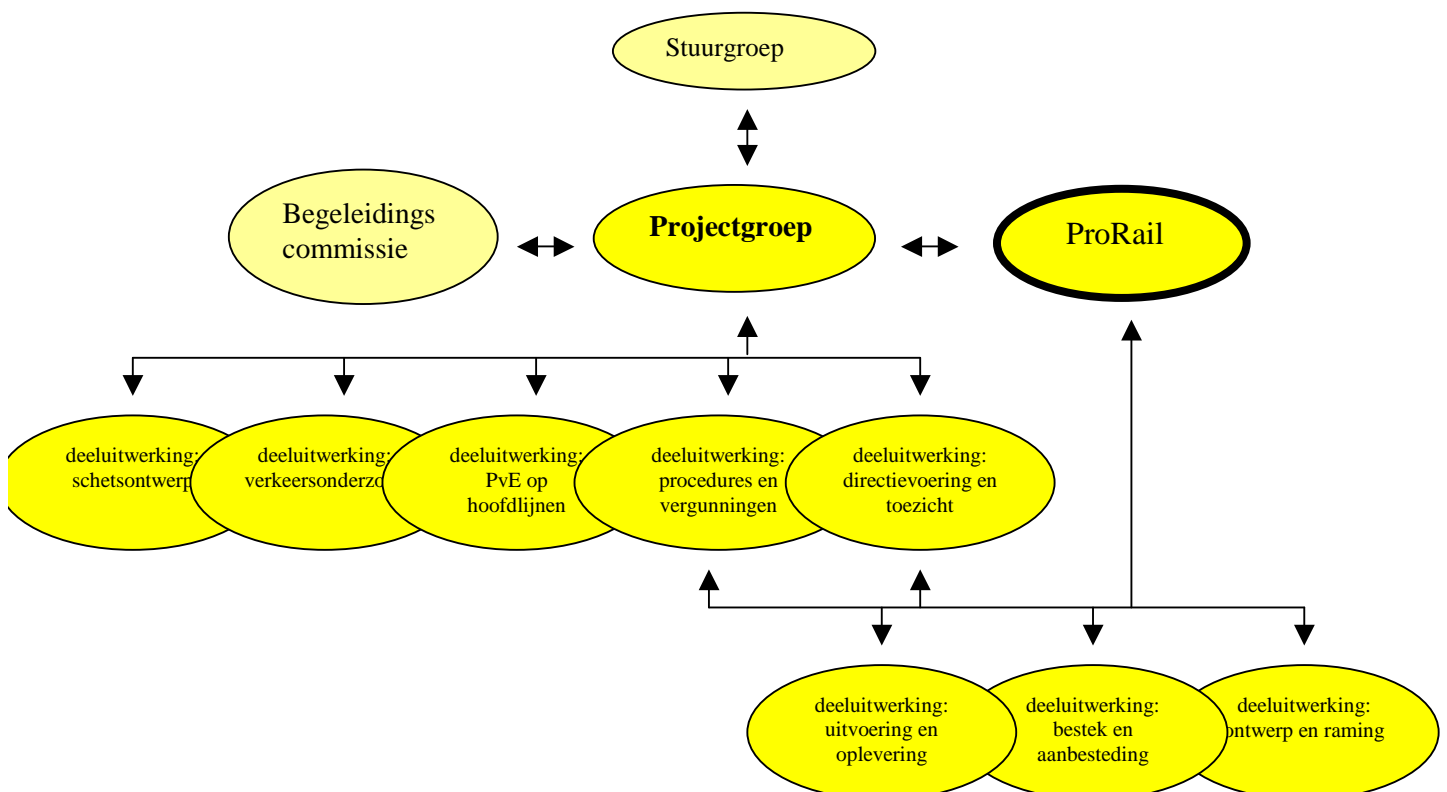
Verantwoordelijkheden

Bestuurlijk opdrachtgever en eerst verantwoordelijke is de wethouder van verkeer.

Gemandateerd ambtelijk opdrachtgever en ambtelijk eindverantwoordelijk is het hoofd van de Afdeling Verkeer en Vervoer van de Sector Stadsbeheer. Het hoofd van de Afdeling Verkeer en Vervoer wijst een projecttrekker aan die inhoudelijk eindverantwoordelijk is.

Structuur

Het organisatieschema ziet er in hoofdlijnen als volgt uit:



Projectgroep

Deelnemers: projecttrekker (voorzitter), projectsecretaris, afdeling V&V, afdeling SW/IB, afdeling BOR, afdeling Bd/ROW (SO), ad hoc specifieke onderwerpen
ProRail, Provincie N-H, Rijkswaterstaat dir. N-H

Doel: planning/voortgang, producten, knelpunten, beslisdocumenten

Frequentie: 1 x per maand (definitie- en ontwerpfase), 1 x per 2 maanden (voorbereidings- en realisatiefase)

Stuurgroep

Deelnemers: wethouder verkeer (voorzitter), afdelingshoofd V&V, projecttrekker, projectsecretaris

Doel: planning/voortgang, knelpunten, beslisdocumenten

Frequentie: ad hoc / laag (indien hiertoe aanleiding is)

Begeleidingscommissie

Deelnemers: projecttrekker, belanghebbenden

Doel: informatieverstrekking stand van zaken en participatie

Frequentie: ad hoc

Deeluitwerkingen

Deelnemers: projecttrekker of ProRail, vakinhoudelijke medewerkers

Doel: uitwerking inhoudelijke producten

Frequentie: afhankelijk van projectfase en voortgang

Exacte invulling en bezetting van uitwerkingsteams en projectgroep wordt nader uitgewerkt. Mogelijk dat in overleg met ProRail de organisatie met het oog op efficiëntie enigszins wordt aangepast.

Bijlage: Geheim ex artikel 55 Gemeentewet

Vorbereidingskrediet initiatief- en definitiefase 2006

Om het project Fly-over te kunnen opstarten en de benodigde werkzaamheden te kunnen verrichten voor de initiatief- en definitiefase wordt voor de periode 2006 en 2007 een beroep gedaan op het in het IP 2006-2011 gereserveerde € 200.000,00.

Verantwoording van het voorbereidingskrediet 2006/2007 is als volgt:

- ca. 1500 interne uren x ca. € 80,00/uur	€	120.000,00
- externe kosten (m.n. ProRail)	€	<u>60.000,00</u>
subtotaal	€	180.000,00
- 10% onvoorzien over subtotaal 1	€	18.000,00
- afronding	€	<u>2.000,00</u>
Totaal t.b.v. initiatief/definitiefase ex BTW:	€	200.000,00

Na 2007 worden de kredieten voor de ontwerpfase (2008), de voorbereidingsfase (2008/2009) en de realisatiefase (2009/2010/2011) gevraagd.

Met kredietaanvragen wordt een beroep gedaan op de volgende in het IP gereserveerde bedragen:

- reservering 2006/7 (initiatief/definitiefase)	€	200.000,00	
- reservering 2008 (ontwerpfase)	€	400.000,00	
- reservering 2008/9 (voorbereidingsfase)	€	1.200.000,00	
- reservering 2009/10 (realisatiefase 1)	€	<u>10.000.000,00</u>	
	€	11.800.000,00	(dekking IP)
- reservering 2010/11 (realisatiefase 2)	€	<u>10.200.000,00</u>	(dekking Extra Investeringsimpuls)
	€	22.000.000,00	

In 2010 wordt zoals hiervoor aangegeven tevens krediet gevraagd overeenkomstig de bijdrage uit de Extra Investeringsimpuls om de totale kosten ad € 22 miljoen te kunnen dekken (Realisatiefase 2).

Raadsstuk (in te vullen door griffie)
B&W datum (in te vullen door griffie)
Sector/afdeling (SB/V&V)
Registratienummer (VV/2006/1327)

Onderwerp: Projectopdracht Fly-overs en krediet Initiatief/Definitiefase

1 Inhoud van het voorstel

Om de voorbereiding van het project Fly-over te kunnen starten, vraagt het college een krediet van € 200.000,00 ten behoeve van de initiatief- en definitiefase.

2 Aanleiding + fase van besluitvorming

De provincie Noord-Holland is bereid om in het kader van de Extra Investeringsimpuls € 15 miljoen bij te dragen aan de Fly-over en Oostweg. Voorwaarde is de aanleg van een dubbele Fly-over, een spoedige uitvoering en oplevering vóór 31 december 2011. Met deze bijdrage zijn de kosten voor de (dubbele) Fly-over gedekt. Voor de Oostweg resteert nog een tekort van € 2,626 miljoen, waarvoor in week 49-2006 de aanvraag voor een Topper-subsidie bij het ministerie van EZ is ingediend. De provincie ondersteunt de gemeente in het overleg met het ministerie. Zolang hiervoor nog geen beschikking is afgegeven, is de volledige dekking van de Oostweg formeel nog geen feit. Om aan de voorwaarde van de provincie te kunnen voldoen, dient het project Fly-over nu te worden gestart.

3 Samenvatting is leeswijzer t.b.v. commissie en/of raad

In de projectopdracht Fly-over, die als bijlage is opgenomen, wordt ingegaan op de projectinhoud (o.a. aanleiding, doel, stand van zaken), de werkzaamheden vanaf initiatief- t/m nazorgfase en de beheersaspecten (o.a. tijd, geld, organisatie).

4 Financiële paragraaf

In het IP 2006-2011 is voor het project Fly-over voor de jaren 2006-2009 t.b.v. een enkele fly-over € 11,8 miljoen (9,3 mln Grondbedrijf en 2,5 mln Omslagfonds Waarderpolder) gereserveerd. In de begrotingsbehandeling (6 november 2006) heeft de raad het college verzocht om € 4 miljoen extra op te nemen voor een gelijktijdige realisatie van de dubbele Fly-over in het IP 2007-2012 (Amendement Ontsluiting Waarderpolder, d.d. 06-11-06). De bijdrage in het kader van de Extra Investeringsimpuls is 28 november 2006 door het college van GS en op 14 december 2006 door de Provinciale Staten goedgekeurd.

5 Participatie / communicatie

Naast de direct betrokken gemeentelijke afdelingen (BOR, V&V, Beleid) en de provincie Noord-Holland zijn partijen als ProRail en Rijkswaterstaat geïnformeerd.

6 Planning

De planning op hoofdlijnen is als volgt:

- 2007: definitiefase
- 2008: ontwerpfase en voorbereidingsfase
- 2009: voorbereidingsfase incl. aanbesteding en start uitvoering
- 2010: realisatiefase
- 2011: realisatiefase en oplevering

Het voorstel is op 11 januari 2007 in de commissie Beheer behandeld. Het advies van de commissie hebben we op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd.

Wij stellen de raad voor:

1. In overeenstemming met het advies van de commissie Beheer akkoord te gaan met de projectopdracht 'Aanleg Fly-over'.
2. Hiervoor een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen ten behoeve van de initiatief- en definitiefase Fly-over ad € 200.000,00 ten laste van de investeringspost 67.40 e.

De secretaris

De burgemeester

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. In overeenstemming met het advies van de commissie Beheer akkoord te gaan met de projectopdracht 'Aanleg Fly-over'.
2. Hiervoor een voorbereidingskrediet ter beschikking te stellen ten behoeve van de initiatief- en definitiefase Fly-over ad € 200.000,00 ten laste van de investeringspost 67.40 e.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter