

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille C. van Velzen
Auteur P. Möllers
Telefoon 5113407 E-mail: pmollers@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2008/193261
Bijlage
B & W-vergadering van 18 november 2008

Onderwerp

Raaksbruggen indicatief ontwerp en plan van aanpak

DOEL: Besluiten

Het college besluit op basis van haar uitvoerende bevoegdheid

B&W

1. Het college besluit in te stemmen met het indicatief ontwerp en het plan van aanpak
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. Het besluit van het college wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer

COLLEGE BESLUIT

Onderwerp: Raaksbruggen indicatief ontwerp en plan van aanpak

Inleiding

Op 8 mei 2007 besloot de Raad tot het vervangen van het verkeerscomplex “de Raaksbruggen” aan de westelijke zijde van de binnenstad. Het huidige knooppunt heeft niet voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersstroom rondom het gebied te verwerken. Met name de aansluiting van de nieuwe parkeergarage Raaks op de Zijlvest geeft hierbij aanleiding tot zorg.

Besluitpunten college

1. Het college besluit in te stemmen met het indicatief ontwerp en het plan van aanpak
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de portefeuillehouder geeft perstoellichting
4. Het besluit van het college wordt ter bespreking voorgelegd aan de commissie Beheer

Beoogd resultaat

De vervanging van het huidige verkeersknooppunt “de Raaksbruggen” door een rotonde met een separate voetgangers- en fietsverbinding tussen Zijlsingel en Zijlvest

Argumenten

Na intensief onderzoek naar de ruimtelijke en functionele aspecten van de ‘nieuwe Raaksbruggen’ bleek een tweestrooksrotonde met een extra brug voor langzaam verkeer de enige ruimtelijk acceptabele oplossing. De rotonde is de enige verkeersoplossing die voldoet aan de functionele eisen ten aanzien van de verkeersafwikkeling.

De behandeling in de commissie Beheer dient om instemming te verkrijgen van de commissie op het plan van aanpak en het indicatief ontwerp. In het bijgaande plan van aanpak (bijlage) is nader uitgewerkt hoe het vervolgproces er uitziet.

Kanttekeningen

Een voorlopige kostencalculatie op basis van kengetallen laat een beeld zien waarin voldoende dekking voorhanden is. Hierbij wordt een voorbehoud gemaakt voor:

- a. een eventueel gewenste hogere kwaliteit
- b. het verkrijgen van de gewenste subsidie bij de provincie Noord-Holland
- c. eventueel (nadelige) aanbestedingseffecten

Deze factoren vormen een risico voor de dekking. Binnen enkele maanden zal een duidelijk beeld van zowel de kosten als de dekkingsmiddelen bestaan.

Uitvoering

De start van de uitvoering is gepland in het voorjaar 2010. De duur van de uitvoering is nog niet bekend. Hierover zullen in de aanbestedingsprocedure echter stringente afspraken worden gemaakt. Uitvoering van dit werk heeft namelijk grote consequenties voor andere geplande werkzaamheden aan wegen in de binnenstad. De tijdelijke verkeersmaatregelen zijn onderdeel van het project.

Bijlagen

plan van aanpak

Het college van burgemeester en wethouders

Plan van Aanpak Raaksbruggen



November 2008

1. Projectomschrijving	3
2. Projectontwikkeling Raaksbruggen	5
3. Communicatie en risico's	6
4. Risico's	6

De exacte vorm en plek van de langzaam verkeersverbinding op de voorpagina van dit plan van aanpak is nog onderwerp van studie

1. Projectomschrijving

Context

Aan de westzijde van de binnenstad wordt hard gebouwd aan de Raaks. Het project, bestaande uit een grote hoeveelheid kantoren en woningen en een parkeergarage, wordt gefaseerd in 2010 opgeleverd. De openbare ruimte Raaks wordt aansluitend heringericht. Ook de oostelijk van de Raaks liggende Gedempte Oude Gracht is opgeknapt. De gemeentelijke huisvesting in de Zijlpoort (het huidige postkantoor) wordt naar schatting rond 2012 opgeleverd. Om de westelijke toegang tot de binnenstad verkeerstechnisch en esthetisch af te maken, moet een oplossing worden gevonden voor de zogenaamde 'Raaksbruggen'.

Het huidige verkeersknooppunt heeft onvoldoende capaciteit om in de toekomstige situatie de verkeersstroom te verwerken. Doorstroming van het verkeer stagneert, het tijdsverlies voor het grote aantal bussen en het langzaam verkeer neemt zorgelijke vormen aan. De aansluiting van de nieuwe parkeergarage geeft nog meer aanleiding tot zorg.

Een onderzoek naar de mogelijkheden om de verkeersintensiteiten op het knooppunt structureel te verlagen leverde onvoldoende op.



Huidige situatie Raaksbruggen

Rotonde als verkeersoplossing

Na uitvoerig verkeerstechnisch en ruimtelijk onderzoek is geconcludeerd dat aanleg van een rotonde de enige mogelijke oplossing voor dit knooppunt is. Alternatieven voor deze rotonde bleven qua

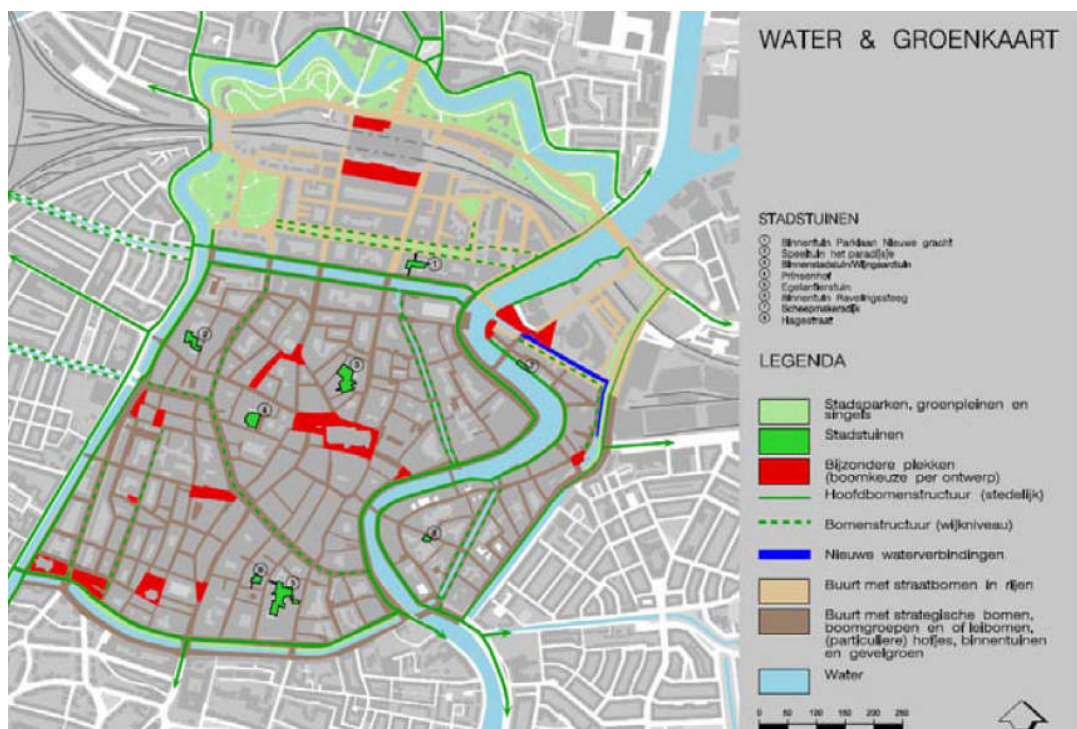
functionaliteit ver achter en waren ruimtelijk niet acceptabel¹. Simulatiemodellen tonen aan dat de doorstroming van de vele buslijnen spectaculair verbetert, en ook het overige verkeer aanzienlijk beter doorstroomt. Dit met name door de afwezigheid van verkeerslichten, waardoor een optimale verdeling wordt bereikt van verkeer dat met wisselende intensiteit uit 6 verschillende richtingen op het knooppunt afkomt. De inzet van verkeerslichten blijft beperkt tot bij de kruising Zijlweg-Kinderhuissingel-Zijlsingel enerzijds en ter plaatse van de uitrit van de parkeergarage Raaks anderzijds.

Fietsers

Simulaties laten zien dat een groot deel van het fietsverkeer dat de huidige Raaksbruggen passeert, met dezelfde of grotere efficiëntie via de Zijlstraat en de Prins Hendrikbrug reist. Bovendien is het mogelijk fietsers en voetgangers op de route Brouwersvaart-Raaks over een fietsbrug naast de rotonde te leiden. Het vertragend effect op het overige (bus-)verkeer is dermate klein dat dit acceptabel geacht wordt.

Tijd

Uitvoering van het project Raaksbruggen zal de nodige overlast met zich mee brengen. Tijdens de uitvoering wordt een noodoplossing tussen Zijlsingel en Leidsevaart enerzijds en Zijlvest-Kinderhuisvest anderzijds betracht om de doorstroming op de bestaande bus- en verkeersroutes en de bereikbaarheid van de parkeergarage zoveel als mogelijk te handhaven. Getracht zal worden zoveel mogelijk verkeer af te leiden via andere routes. Voor deze noodoplossing worden bindende eisen gesteld bij de aanbesteding.



Inpassing in beeldkwaliteit omgeving

¹ Een veelheid aan oplossingsrichtingen (aanpassen huidige situatie, extra rijstroken, extra opstelstroken, grotere afstand tussen de bruggen) is op functionaliteit, ruimtelijke kwaliteit en geschiktheid voor langzaam verkeer onderzocht. De rotonde bleek als enige functioneel- en ruimtelijk-kwalitatief te beantwoorden aan de eisen. Alternatieven leverden onvoldoende winst in de doorstroming op en waren ruimtelijk niet inpasbaar in dit gedeelte van de stad.

Kwaliteit

De rotonde Raaks is een oplossing voor een verkeerskundig probleem. Het intensieve busverkeer in Haarlem ondervindt veel vertraging, de parkeergarage Raaks en de binnenstad zijn na oplevering van de Raaks onvoldoende bereikbaar vanaf de Zijlweg en de Leidsevaart. De rotonde dient daarom in de eerste plaats te zorgen voor bereikbaarheid en doorstroming. Daarnaast is de omgeving van het Raakscomplex een belangrijk visitekaartje van de gemeente Haarlem. De functies in het Raakscomplex, de gemeentelijke huisvesting in de Raakspoort en Zijlpoort - o.a. publieksdienst-komen hier aan de rand van de binnenstad samen. Hierbij past dan ook ruimtelijke kwaliteit. De eisen die aan de beeldkwaliteit van de rotonde worden gesteld, worden nauwkeurig vastgelegd in het te behoeve van de aanbesteding samen te stellen materiaal.

2. Projectontwikkeling Raaksbruggen.

Organisatie

De bestuurlijke verantwoordelijkheid voor het dossier Raaksbruggen ligt bij de wethouder van Financiën, Cultuur, Personeel en Organisatie, vanuit zijn verantwoordelijkheid voor het Raaksproject. Deze wordt hierin bijgestaan door de wethouder beheer openbare ruimte. Het ambtelijk opdrachtgeverschap ligt bij het bureau Programma's van de hoofdafdeling Wijkzaken. De logistiek van het project hangt nauw samen met de realisatie van de parkeergarage, het Raakscomplex en de daarbij behorende openbare ruimte. Ook ruimtelijk is de samenhang met deze projecten groot. Voor inrichting en uitstraling is dan ook gekozen voor aansluiting bij het gebied Raaks-Gedempte Oude Gracht. Uitvoering van het project Raaksbruggen wordt gedaan door een projectteam onder verantwoording van de afdeling Projectmanagement. De samenstelling van het projectteam wijzigt per fase van het project.

A. Definitiefase, programma van eisen(PvE) en plan van aanpak(PvA)

Op dit moment worden de contouren van het project in financiële en ruimtelijk/ontwerpde sfeer gezet. Hierin wordt een schetsontwerp, een functioneel PvE, een bepaling van de ruimtelijke kwaliteit en een ruwe begroting opgesteld. Daarnaast wordt onderzoek gedaan naar de benodigde aanpassingen aan alle fietsroutes. Tevens wordt gestudeerd op de eisen die aan de tijdelijke verkeersoplossing moeten worden gesteld. Het functionele PvE met ontwerp worden opgesteld door de afdelingen OGV en O & S. Dit wordt getoetst door een team van experts en vakdeskundigen, onder andere op beeldkwaliteit. De producten van deze fase (PvE, visie ruimtelijke kwaliteit, budget) worden in het voorjaar 2009 ter bespreking aan de Commissie Beheer voorgelegd en worden vervolgens leidend voor de aanbestedingsfase. Het hierbij gevoegde ontwerp is hierbij uitgangspunt van de aanbesteding. Binnen de aanbesteding is ruimte voor alternatieve ontwerp-oplossingen. Het vastgestelde aanbestedingsmateriaal wordt doorgerekend, waardoor enerzijds het benodigd budget voor de Raaksbruggen kan worden bepaald en anderzijds een referentie voor de aanbesteding kan worden verkregen. Voor de werkzaamheden in de aanbestedingsfase en de latere fases zal krediet worden aangevraagd.

B. Ontwerpfase, Engineering and Construct aanbesteding

De bouw van de rotonde wordt Europees aanbesteed. Ontwikkeling en uitvoering worden gedaan op basis van een Engineering-and-Construct-aanbesteding. Hierbij wordt het door de gemeente geproduceerde indicatief ontwerp aangeboden in combinatie met een kaderstellend PvE (eisen aan constructie, afmetingen, duurzaamheid, etc.) en een vaststelling van de minimale ruimtelijke kwaliteit. Er is dus geen sprake van een bestek. De technische uitwerking van het ontwerp wordt hierbij gedaan door de te selecteren aannemer. Voor een Engineering-and-Construct-aanbesteding wordt gekozen omdat hierbij harde afspraken kunnen worden gemaakt over de factoren tijd en geld. Ondanks het feit dat hier sprake is van een vastomlijnd ontwerp, wordt in de aanbesteding ruimte gegeven voor variaties binnen de gestelde stedenbouwkundige en functionele kaders. Bij de aanbesteding wordt ook de tijdelijke oplossing voor de verkeerscirculatie tijdens de bouw aanbesteed. Gezien de complexe positie van het project in de binnenstad zijn de tijdelijke verkeersoplossing en de lengte van de bouwtijd onderdeel van de selectiecriteria.

Technische oplossingen worden door de marktpartij aangeleverd en door de gemeente in het verdere ontwikkeltraject getoetst. Alle reguliere toetsingsmomenten tijdens de bouwvoorbereiding (bouwvergunning, stedenbouwkundige toets, ARK, etc.) worden gedurende de bouwaanvraag toegepast.

Voor de begeleiding van de verkeerscirculatieproblematiek tijdens de bouw wordt een taakgroep van gemeente, hulpdiensten en Connexxion opgericht.

Het selectiecomité zal bij aanbesteding oordelen over de verschillende inschrijvingen. In het aanbestedingscomité neemt het college, de stadsarchitect en de ambtelijk opdrachtgever van de afdeling Wijkzaken plaats.

Het aanbestedingsresultaat wordt aan het college voorgelegd. Wanneer het benodigde budget niet overeenkomt met het beschikbare budget, wordt dit aan de raad voorgelegd. Het budget geldt hierna als taakstellend.

C. **Bouwvoorbereiding, inrichting tijdelijke situatie projectgebied**

Het vastgestelde ontwerp wordt in procedure gebracht voor uitvoering. De rotonde bevindt zich op het kruispunt van de bestemmingsplannen Raaks (onderdeel binnenstad), Leidsebuurt en Garenkokerskwartier.

Op grond van het nieuwe bestemmingsplan Oude Stad (naar verwachting vastgesteld begin 2009) wordt een bouwvergunning voor het project aangevraagd.

Op het moment dat het project wordt uitgevoerd is een groot deel van het Raakscomplex waaronder de parkeergarage, opgeleverd. Om de bereikbaarheid en circulatie van de westelijke binnenstad, de parkeergarage en het Raakscomplex op peil te houden moeten tijdelijke maatregelen worden genomen. Vóór oplevering van de Raaks-parkeergarage wordt deze tijdelijke verkeerssituatie rondom het projectgebied ingevoerd. Busverkeer zal zoveel mogelijk doorgang krijgen, in verband met het voorkomen van omleidingskosten. Hierbij zal eveneens rekening worden gehouden met de bouwactiviteit rondom het postkantoor. De bereikbaarheid voor hulpdiensten zal worden gegarandeerd. In deze tijdelijke situatie wordt de GOG ter hoogte van het postkantoor mogelijk opengesteld voor aan de bouw gerelateerd vrachtverkeer.

3. Communicatie

Een communicatie- en participatieplan wordt opgesteld. Participatief overleg zal worden gevoerd met het platform verkeer binnenstad, met de verschillende wijkraden, de omgeving van het project en andere belanghebbenden.

4. Risico's

In december 2008 wordt een krachtenveld- en risicoanalyse voor bouwvoorbereiding en uitvoering gemaakt.

Vooralsnog worden risico's onderscheiden in de sfeer van kosten, budget, tijd (planning) en kwaliteit. Onder andere in de volgende velden kunnen risico's worden verwacht:

- aanbestedingsresultaat,
- tijdelijke verkeerssituatie (haalbaarheid, adequaatheid, kosten),
- planning,
- interactie andere infrastructurele projecten
- dekking