

Raadsstuk 175/2006  
B&W datum 19 september 2006  
Sector/Afd SB/vv  
Reg.nr(s) 06/962

Onderwerp **Definitief Ontwerp Gedempte Oude Gracht en kredietaanvraag uitvoering**

Aan de Raad der gemeente Haarlem

### **1. Inhoud van het voorstel**

Op basis van het Plan van Aanpak Zuidtangent West (raadsbesluit 166, van 8 september 2004) is gestart met de uitwerking van een aantal zogenaamde versnellingsmaatregelen, waaronder die voor de Gedempte Oude Gracht. Met deze maatregelen wordt primair beoogd om door herinrichting (en het eventueel aanleggen van een vrije busbaan) de doorstroming van de Zuidtangent (en uiteraard ook het overige openbaar vervoer) te verbeteren. Het gaat dus niet om het sneller laten rijden van de bus.

Met de volledig externe financiering vanuit BONRoute (Bereikbaarheids Offensief Noordelijk deel Randstad, met als dragende organisaties: het rijk, de provincie en de regio Amsterdam) is de gemeente in staat om de Gedempte Oude Gracht door een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte een flinke kwaliteitsimpuls te geven. De functionaliteit voor kort parkeerders en daarmee de bereikbaarheid van de winkels aan de Gedempte Oude Gracht zal verbeteren. Met de realisatie van de gedeeltelijk vrije busbaan op de Gedempte Oude Gracht mogen positieve economische effecten worden verwacht.

Dit geldt ook als in een latere fase eventueel besloten zou worden tot de aanleg van een tunnel. De huidige plannen verhinderen dat niet. Bovendien zal in een dergelijk geval de termijn van realisatie – voordat de tunnel er daadwerkelijk is - minimaal 10–15 jaar bedragen.

Eerder is door de raad een krediet beschikbaar gesteld voor de planontwikkeling van de versnellingsmaatregelen (krediet op basis van geraamde VAT-kosten, zijnde kosten voor Voorbereiding, Administratie, Toezicht). De eerste maatregelen zijn inmiddels in uitvoering op de Europaweg / Schipholweg / Schalkwijkerstraat (versnellingsmaatregelen 3 en 4). De planontwikkeling voor versnellingsmaatregel 2, de Gedempte Oude Gracht is grotendeels afgerond zodat kan worden overgegaan tot uitvoering, waarvoor een krediet wordt aangevraagd.

### **2. Aanleiding + fase van besluitvorming**

Het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Gedempte Oude Gracht, is op 28 juni 2005 door college van B&W vrijgegeven voor inspraak. Naar aanleiding van de reacties is het VO op onderdelen aangepast. Vervolgens is op 7 maart 2006 het VO door B&W vastgesteld, alsmede de uitgangspunten voor het Definitief Ontwerp (als: eenrichtingsverkeer, 30 kilometer-regiem, laden en lossen).

Het Definitief Ontwerp (DO) voor de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht is gereed. Het DO is de basis voor een op te stellen bestek, op basis waarvan een Europese aanbesteding kan plaatsvinden. De start van de uitvoering staat gepland rond april 2007. In de aanbesteding wordt als eis meegenomen dat in de koopmaanden (november / december) de Gedempte Oude Gracht bereikbaar moet zijn voor het winkelend publiek.

De kosten voor uitvoering van de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht zijn ingeschat op € 4,15 mln (excl. BTW en VAT), waarvoor een uitvoeringskrediet wordt aangevraagd. Deze kosten worden gedekt vanuit een in 2004 toegekende BONRoute subsidie.

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

Op basis van het Definitief Ontwerp voor de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht wordt krediet aangevraagd. Het DO is als tekening (A3) bijgevoegd. Met de herinrichting wordt beoogd de kwaliteit van de openbare ruimte op de Gedempte Oude Gracht te verbeteren. Er wordt éénrichtingsverkeer voor de auto ingesteld (richting postkantoor) en de bus krijgt richting Spaarne vrij baan. Tevens wordt door het creëren van aparte laad- en losplaatsen de doorstroming voor de bus op de Gedempte Oude Gracht verbeterd.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is uitgebreid onderzoek verricht naar de consequenties van het instellen van éénrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht (HVVP-variant) voor de verkeerscirculatie in de binnenstad. Ook zijn daarbij alternatieve voorstellen doorgerekend en vergeleken op aspecten als: gevolgen voor de bereikbaarheid van het centrum, verkeersintensiteiten, doorstroming van het openbaar vervoer / de Zuidtangent, oversteekbaarheid en (kwaliteit van de) ruimtelijke inrichting.

De resultaten gaven op aspecten als bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting en oversteekbaarheid geen aanleiding om het instellen van éénrichtingsverkeer te heroverwegen. Voor wat betreft de autobereikbaarheid is het verschil tussen de varianten marginaal, maar in de éénrichtingsvariant verbetert de busdoorstroming en betrouwbaarheid van het busverkeer / de Zuidtangent. Vooral het tweerichtingsverkeer maakt de kans op verstoring van de busdoorstroming groter (Goudappel Coffeng, verkeersafwikkeling Gedempte Oude Gracht, december 2005).

Verder heeft er onderzoek plaatsgevonden naar het 'laden en lossen' op de Gedempte Oude Gracht en naar de te verwachten economische effecten voor Haarlem. De beoogde kwaliteitsimpuls zal volgens een extern onderzoeksbureau naar verwachting resulteren in een verbetering van het imago en het economisch functioneren.

Vanuit de beeldkwaliteit van de GOG wordt het fietspad uitgevoerd in klinkers. Om het comfort van asfalt te benaderen, worden extra aandacht besteed aan een goede/extra fundering van het fietspad in de vorm van 0,15 m menggranulaat (gebroken steen of puin). Ter vergelijking: onder zowel een 30 km-weg als een 50 km-weg wordt in Haarlem 25 cm toegepast.

In het Definitieve Ontwerp is ten opzichte van het Voorlopige ontwerp om veiligheidsredenen afgezien van de versmalling op de Gedempte Oude Gracht aan de zijde van het Spaarne.

#### Financiële paragraaf

In december 2004 is door het fonds BONRoute een beschikking verleend van € 16,0 mln (incl BTW) voor de versnellingsmaatregelen 1, 2, 3 en 4 van het project Zuidtangent West. Van deze beschikbare 16 miljoen is voor de Gedempte Oude Gracht (versnellingsmaatregel 2) een budget gereserveerd van afgerond € 5.05 mln (zie tabel). Dit bedrag is opgebouwd uit Uitvoeringskosten, VAT-kosten (kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht) en BTW.

|                                                              | Uitvoeringskosten | V.A.T.           | BTW              | Totaal            |
|--------------------------------------------------------------|-------------------|------------------|------------------|-------------------|
| <b>Versnellingsmaatregel 1</b>                               |                   |                  |                  |                   |
| <b>Stationsplein</b>                                         |                   |                  |                  |                   |
|                                                              | 1.799.033         | 267.140          | 341.816          | 2.407.989         |
| <b>Versnellingsmaatregel 2</b>                               |                   |                  |                  |                   |
| <b>Gedempte Oude Gracht</b>                                  |                   |                  |                  |                   |
|                                                              | 3.774.985         | 561.638          | 717.247          | 5.053.870         |
| <b>Versnellingsmaatregel 3 en 4</b>                          |                   |                  |                  |                   |
| <b>Europaweg / Schipholweg / kruising Schalkwijkerstraat</b> |                   |                  |                  |                   |
|                                                              | 6.369.318         | 958.652          | 1.210.171        | 8.538.141         |
| <b>TOTAAL</b>                                                | <b>11.943.336</b> | <b>1.787.430</b> | <b>2.269.234</b> | <b>16.000.000</b> |

Tabel: Overzicht kosten BONRoute-subsidie

Ter voorbereiding van de versnellingsmaatregelen 2 heeft de raad in 2005 reeds krediet verstrekt (zijnde 561.638 excl. BTW, zie tabel). Van het subsidiebedrag resteert nu voor de uitvoering van versnellingsmaatregel 2 (de Gedempte Oude Gracht) een budget van 3,78 mln (ofwel 3.774.985, zie tabel), excl. BTW en VAT.

Op basis van het Definitief Ontwerp worden de kosten voor uitvoering van versnellingsmaatregel 2 geraamd op € 4,15 mln, dat is exclusief BTW en VAT-kosten.

Het budget van € 16,0 mln. is taakstellend maar binnen de 4 verschillende versnellingsmaatregelen kunnen positieve en negatieve resultaten worden verrekend zolang het totaal blijft onder de € 16,0 mln. Door een gunstige aanbesteding voor versnellingsmaatregel 3 & 4 (Schipholweg/ Europaweg) resteert een subsidiebedrag van ca. € 2 mln (excl. BTW). Het verschil tussen de daadwerkelijke uitvoeringskosten van versnellingsmaatregel 2 (voorlopig geraamd op € 4,15 mln, maar waarover meer bekend is na de aanbesteding) en het gereserveerde budget (€ 3,78 mln) zal hiermee worden verrekend.

#### Beheerkosten

De beheer- en onderhoudskosten worden ten opzichte van een binnenstedelijke straat (zoals bijv. de Grote Houtstraat) iets hoger ingeschat. Het verschil zit met

name in het aanbrengen van een asfaltlaag op beton, dat een kortere levensduur kent en het toepassen van grijs asfalt, dat duurder is in onderhoud dan normaal asfalt. De beheerkosten worden niet vanuit BONRoute gedekt. De precieze meerkosten hangen af van de samenstelling van het asfalt en de wijze waarop het aan de betonnen ondergrond wordt bevestigd. Hierover zal bij de besteksfase meer bekend zijn.

#### ***Inkomsten uit parkeren***

Op de Gedempte Oude Gracht worden 73 betaald parkeerplaatsen omgezet in laad- en losplaatsen, waarvoor geen vergoeding hoeft te worden betaald. Voor deze plekken derft de gemeente parkeerinkomsten.

De huidige opbrengsten bedragen circa 500.000 euro op jaarbasis. De huidige gebruikers van de parkeerplaatsen kunnen in de directe omgeving – op straat of in de parkeergarages – goed terecht. Een deel van de op de Gedempte Oude Gracht gederfde inkomsten wordt daarmee dan ook gecompenseerd. De inkomstenderving zal daarom lager uitvallen dan 500.000 euro.

#### **5. Participatie / communicatie**

Tijdens de planontwikkeling is veel overleg gevoerd met betrokkenen en belanghebbenden.

#### **6. Planning**

De procedure voor de aanbesteding van de uitvoering kan eind oktober worden opgestart. De start van de uitvoering staat gepland in april 2007.

Wij stellen de raad voor:

om ten behoeve van de uitvoering van de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht een krediet te verlenen van 4,15 miljoen euro (excl. BTW). Dit krediet wordt volledig gedekt uit de BONRoute subsidie.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,  
drs. W.J. Sleddering

de burgemeester,  
mr. B.B. Schneiders

**175/2006**

De Raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

Gelezen het advies van de commissie Stadsbeheer;

Besluit:

om ten behoeve van de uitvoering van de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht een krediet te verlenen van 4,15 miljoen euro (excl. BTW). Dit krediet wordt volledig gedekt uit de BONRoute subsidie.

Gedaan in de vergadering van 19 oktober 2006.

De griffier,

De voorzitter,