

Notitie voor de herinrichting van de stadhuisomgeving en de stationsomgeving voor de raadsconsultatie op 20 februari 2013.

1. Stadhuis

1.1 Ontwikkeling Stadhuis.

Het nieuwe stadhuis wordt één van de beeldbepalende gebouwen aan de Wilhelminasingel. Het stadhuis wordt gebouwd op een parkeergarage, waarin 380 auto's kunnen parkeren. Het stadhuis bestaat uit 5 bouwlagen. Vlak naast het stadhuis wordt een gebouw gepland met op de begane grond commerciële ruimtes, appartementen en grondgebonden woningen. Met de komst van het nieuwe stadhuis en de naastgelegen bebouwing krijgt het gebied een nieuw gezicht. Deze ontwikkelingen vormen de basis van de economische potentie, waarbij wonen, werken en commerciële ontwikkeling een extra stimulans krijgen.



Het nieuwe stadhuis

1.2 Het belang van de stadhuisomgeving.

Tesamen met het stedenbouwkundig plan is voor het openbaar gebied een visie en een ontwerp voor de herinrichting van het openbaar gebied ontwikkeld. Dit met als doel om het openbaar gebied aan te laten sluiten op de nieuwe bebouwing en (verkeers)functies, met name om de bereikbaarheid van de entrees van het nieuwe stadhuis en nieuwe parkeergarage eind 2013 te garanderen.



Visie stadhuisomgeving

Binnen het ontwerp van de herinrichting van het openbaar gebied maken de volgende straten en pleinen deel uit: Driesveldlaan (gedeeltelijk), Wilhelminasingel (gedeeltelijk), stadhuisplein, Wilhelminaplein, Raplaelpad en Smeetspassage.

Tijdens informatiebijeenkomsten en klankbordoverleggen is aangegeven, dat het openbare gebied aangepakt wordt, direct nadat het nieuwe stadhuis en de parkeergarage eind 2013 bouwkundig worden opgeleverd.

Ook wordt de riolering in de Driesveldlaan en Wilhelminasingel aangepast voor de nieuwe bebouwing. En wordt het hemelwater in het plangebied van daken van gebouwen en verhard oppervlak afgekoppeld.

Vanwege de bouwwerkzaamheden is een deel van het openbare ruimte bij het bouwterrein getrokken. Tevens is er, in afwachting van de herinrichting van de openbare ruimte, in de afgelopen jaren alleen het noodzakelijke onderhoud uitgevoerd.



Achterstallig onderhoud en deels ingebruikgenomen openbaar gebied

Met de komst van de nieuwe functies zoals werken, wonen en commerciële ontwikkeling ontstaat er een nieuwe impuls in het gebied.



Wonen, werken en winkelen

1.3 De financiële situatie.

In de begroting 2013, onderdeel prioriteitenlijst, is een grootdeel van de het krediet voor de herinrichting van de stadhuisomgeving vastgesteld. De hoogte van het vastgestelde bedrag is € 4.049.800, -.

Dit bedrag is onderverdeeld in:

- Een krediet Driesveldlaan – Wilhelminasingel inclusief kruispunt á € 2.558.800, - (nr. 44 prioriteitenlijst 2013)
- Een krediet rioolvervangning Driesveldlaan – Wilhelminasingel á € 1.491.000, - (nr. 45 prioriteitenlijst 2013)

De werkzaamheden voor de herinrichting van de Smeetspassage, onderdeel van het project stadhuisomgeving, zijn geprioriteerd voor 2014 en bedragen € 95.200, - (nr. 49 prioriteitenlijst).

1.4 Kosten en dekking.

Op basis van het definitief ontwerp is er recentelijk een nieuwe kostenraming opgesteld. De totale projectkosten inclusief Smeetspassage zijn geraamd op € 3.125.000, -.

Gelet op de totale uitvoeringstermijn van ca. 9 maanden wordt verwacht dat ca 50% van de geraamde kosten (€ 1.562.500, -) dit jaar wordt uitgegeven en dat het resterende bedrag wordt uitgegeven in 2014.

2. Stationskwartier

2.1 Ontwikkeling Stationskwartier.

Het Stationskwartier wordt een nieuwe hoogwaardige woon- en winkellocatie. In het gebied tussen de Stationsstraat, Boermansstraat, Drehmansstraat, St. Maartenslaan en Stationsplein realiseert Bouwfonds Ontwikkeling het project Stationskwartier.

Het project loopt al lange tijd, en de voortgang van het project was een tijdje onzeker. Na het afhaken van een projectontwikkelaar en het slechte economisch klimaat, is er door Bouwfonds Ontwikkeling samenwerking gezocht en gevonden met Wonen Weert. Daarmee kreeg het project zekerheid om door te gaan. Wonen Weert investeert in het plan door de aankoop van 77 huurappartementen. De gemeente Weert koopt 177 parkeerplaatsen, waarvan er ongeveer 100 in de openbare parkeergarage bestemd zijn voor bezoekers en klanten van de stad. Verder draagt de Provincie Limburg via subsidies bij aan de haalbaarheid van het plan.



Stationskwartier

2.2 Het belang van de stationsomgeving.

Vanuit het NS- en busstation vormt het openbaar gebied rondom het Stationskwartier de entree naar het centrum van Weert. De Stationsstraat, Boermansstraat en Stationsplein vormen een belangrijke schakel met de binnen stad. De route via de Parallelweg en de Driesveldlaan is een belangrijke verkeersverbinding, die transfer van en naar het station mogelijk maakt.

Ten tijde van de startbouw van het Stationskwartier is voor het openbaar gebied een visie en een ontwerp voor de inrichting opgesteld. Met de nieuwe inrichting en met de realisatie van het Stationskwartier krijgt het gebied, ondanks het lange wachten, haar levendigheid en charme terug.



Visie stationsomgeving

Voor de bouwwerkzaamheden is een deel van het openbaar gebied in de Stationsstraat en op het Stationsplein in gebruik genomen als bouwterrein.

Daarnaast voldoet het openbare gebied niet meer aan al haar functie-eisen. Sinds de jaren 60 hebben er geen grote aanpassingen of wijzingen aan het openbaar gebied plaatsgevonden, terwijl de functiebehoefte in het gebied behoorlijk is gewijzigd. Daarnaast is het verkeer aan de Parallelweg en Stationsplein toegenomen. De visie voor het openbaar gebied houdt rekening met alle huidige en toekomstige functiebehoeften van het openbaargebied, verkeer, verblijven, wonen, winkelgebied en reizen.

Het onderhoud aan het openbaar gebied heeft, door de ontwikkeling van het stationskwartier, op zich laten wachten. En er heeft alleen het noodzakelijke onderhoud plaatsgevonden.



Achterstallig onderhoud

Het lang op zich laten wachten van de ontwikkeling van het Stationskwartier heeft er toe geleid dat er toezeggingen zijn gedaan over start van de herinrichting van het openbaar gebied. Tijdens informatiebijeenkomsten, stuurgroepbijeenkomsten en klankbordoverleggen is gecommuniceerd dat de herinrichting van het openbaar gebied direct na oplevering van het Stationskwartier start. Het Stationskwartier wordt medio 2013 opgeleverd.

Eind 2010 is de bestrating in de Stationsstraat tijdelijk hersteld. Dit moest gebeuren omdat slechte bestrating aan de Stationsstraat niet langer kon worden gehandhaafd en de toegang naar het bouwterrein veilig moesten worden. Daarnaast is met het wegvallen van de Aldi aan de Boermansstraat de Stationsstraat alleen toegankelijk geworden voor bestemmingsverkeer.

Een andere reden waarom het openbaar gebied aangepast moet worden is de rioolrenovatie in de Boermansstraat, Drehmannstraat en een deel van de Sint Maartenslaan. Tevens zal in het plangebied ook hemelwater van dakoppervlak en verhardoppervlak afgekoppeld worden van het gemeentelijk riool.

In de visie voor het openbare gebied wordt het Stationsplein herkenbaar als een plein ingericht, ondanks dat zullen de verkeersfuncties en de bereikbaarheid van het NS- en busstation en de parkeergarage gewaarborgd blijven. De Stationsstraat krijgt de zelfde herkenbare indeling als andere winkelstraten en wordt als promenadegebied uitgevoerd. De Parallelweg en Driesveldlaan blijven een verkeersfunctiehouden, maar worden wel aangepast aan de huidige eisen. De Boermansstraat en Drehmannstraat worden uitgevoerd als stadswoonstraatjes.



Promenade gebied

2.3 De financiële situatie.

Voor de herinrichting van het openbaargebied van de stationsomgeving is in de begroting 2013, prioriteitenlijst 2014, een bedrag ter hoogte van € 2.500.000, - opgenomen (nr. 50).

Binnen de prioriteitenlijst 2014 is een dekking opgenomen vanuit SDV-subsidie, bijdrage Bouwfonds voor het afkoppelen van hemelwater en bijdrages uit het GRP voor de rioolvervanging en afkoppelen van het hemelwater. De hoogte van deze dekking is € 1.514.000, -

2.4 Kosten.

Op basis van het ontwerp van herinrichting stationsomgeving is een kostenraming opgesteld. De totaalkosten voor de stationsomgeving zijn begroot op € 2.865.000, - excl.

btw. Binnen deze kostenraming zijn ook de nieuwe fietsenstallingen ter hoogte van het Stationsplein en de Parallelweg meegenomen.

Daarnaast zijn er ook aanvullende bijdrages, buiten de bijdrages vermeld in de begroting 2013, afgesproken met partijen.

Het totaal aan bijdrages betreft:

- Bijdrages volgens begroting prioriteitenlijst 2014 nr. 50 € 1.514.000, -
- Bijdrage Bouwfonds voor ondergrondse afvalcontainers € 10.000, -
- Bijdrage onderhoud wegen t.b.v. stationsomgeving € 75.000, -
- Bijdrage Prorail aan kosten fietsenstalling € 246.000, -

Totaal: € 1.845.000, -

Wanneer kan worden voldaan aan de toezeggingen aan de omwonenden, stuurgroep Stationskwartier en klankbordgroep Stationskwartier en nog dit jaar gestart wordt met de uitvoering wordt ca. 30% van de totale kosten in 2013 uitgegeven (€ 859.500, -) Het restant (€ 2.005.500, -) wordt in 2014 uitgegeven.

3. Planning en afstemming stadhuis- en stationsomgeving

Wanneer volgens de prioriteitenlijst in de begroting 2013 wordt gewerkt zal de uitvoering van beide projecten elkaar in het eerste en tweede kwartaal van 2014 overlappen. Dit heeft consequenties voor de bereikbaarheid van het centrum vanuit de zuidzijde van Weert.



Knelpunten bij gescheiden uitvoering van beide projecten

Het project Houtstraatlossing (aan de zuidzijde van het spoor) is medio 2013 en begin 2014 ook nog in uitvoering. De Louis Regoutstraat zal vanaf mei 2013 in fasen afgesloten worden waarbij de bereikbaarheid via de stationstunnel niet altijd gewaarborgd is. Bij voorkeur stemmen we de werkzaamheden zoveel mogelijk af met de werkzaamheden van de stadhuis- en stationsomgeving.

Daarnaast kennen beide projecten (stadhuisomgeving en stationsomgeving) tijdens deze uitvoering gelijke belangen en uitgangspunten. Vooral op het gebied van uitvoeringsplanning en -fasering, communicatie naar de omgeving en belanghebbenden en verkeersafwikkeling. Vele bewoners, winkeliers, bedrijven en bezoekers van de stad Weert zullen de ontwikkelingen van beide projecten merken en hinder van ondervinden.

Het voeren van gescheiden regie en directie tijdens de uitvoering over beide projecten door de gemeente Weert is een complexe aangelegenheid. Dit zal grote en moeilijk voor de gemeente Weert te beheersen risico's met zich meebrengen. Met name op het gebied van onderlinge afstemming en omgevingsmanagement (communicatie, garantie bereikbaarheid, veiligheid, overlast beperken en fasering van de werkzaamheden). Het samenvoegen van beide projecten en het werken met één aannemer heeft grote voordelen, waarvan de belangrijkste hieronder zijn aangegeven:

- Er zal één hoofdaannemer, welke een coördinatieplicht heeft, in een groter gebied aan het werk gaan.
- De hoofdaannemer heeft de verplichting om een goede communicatie op te bouwen met de omgeving.
- Planning en fasering van werkzaamheden in het gehele gebied is goed op elkaar afgestemd (geen extra afstemming en kosten noodzakelijk).
- Verkorting van de uitvoeringstermijn.
- Overlast en bereikbaarheid is beter te garanderen door vaste en harde afspraken in het uitvoeringscontract.
- Coördinatieplicht met werken van derden wordt volledig bij de hoofdaannemer gelegd.
- Projectrisico's kunnen in het uitvoeringscontract toegewezen worden aan de aannemer. De aannemer krijgt de verplichting om beheersmaatregelen te treffen.
- Er hoeft maar één uitvoeringsdocument opgesteld te worden.
- Vergroten van het totale werkgebied zal leiden tot schaalvoordeel.
- Kostenbesparing tijdens de uitvoering op directievoering en toezicht.

4. Voorstel.

Het is van groot belang dat we (financiële)risico's en overlast tijdens de uitvoering verkleinen en beperken. Dit kan door een goede uitvoerings- en coördinatieverplichting weg te zetten bij één partij. Van belang hierbij is om de twee projecten niet meer te zien als twee afzonderlijke projecten. De verdere uitwerking naar een contractdocument en de uitvoering moet daarbij als één opgave in worden opgepakt.

Een gescheiden uitvoering van de beide projecten zorgt voor aanvullende risico's en kosten voornamelijk in de voorbereiding, het opstarten van de uitvoering en de uitvoeringsbegeleiding.

Wij vragen de raad ons volgende voorstel in overweging te nemen:

- Beide projecten gelijktijdig en door één aannemer uit te laten voeren.
- Om dit mogelijk te maken moeten de prioriteiten van de Smeetspassage en de Stationsomgeving verlegd worden naar 2013.

Voor 2013 is er een krediet van € 4.049.800, - beschikbaar voor de herinrichting van een groot deel van de stadhuisomgeving. Verwacht wordt dat 50% van de projectkosten van de stadhuisomgeving (incl. Smeetspassage) in 2013 wordt uitgegeven.

Dit is € 1.562.500, -.

Wanneer de stationsomgeving ook in 2013 kan starten zal 30% van de projectkosten in 2013 worden uitgegeven. Dit is € 859.500, -

Dit zou dan betekenen dat in 2013 in totaal € 2.422.000, - wordt uitgegeven.

In 2014 worden de resterende bedrag van € 3.568.000, - wordt uitgegeven onderverdeeld in:

- € 1.562.500, - aan de stadhuisomgeving
- € 2.005.500, - aan de stationsomgeving

Het beschikbare krediet voor de herinrichting van de stadhuisomgeving is ruim voldoende om de uitgaven voor 2013 van beide projecten te financieren.

Door het vervroegd vaststellen van de voorlopige prioriteiten uit 2014 voor Smeetspassage en Stationsomgeving wordt het mogelijk beide projecten gelijktijdig aan één aannemer te vermarkten. Deze vaststelling wordt gerechtvaardigd doordat de uitgaven voor de resterende gedeelten (50% stadhuisomgeving, 70% stationsomgeving) in 2014 plaatsvindt.

Voor beide projecten wordt een gescheiden kostenbewaking gevoerd. Dit in verband met een juiste budgetbewaking en afhandeling van subsidiestromen. Eventueel aanbestedingsvoordeel dat ontstaat bij de gunning van het werk, vloeit per project na uitvoering van de werkzaamheden terug naar de post begrotingsaldo en naar de voorzieningen vervanging riolering.