

Vergadering Gemeenteraad van 22-02-2017

Afdeling : Openbaar Gebied

Naam opsteller voorstel : Franssen, Dirk

Portefeuillehouder : M.J. (Martijn) van den Heuvel

Raadsvoorstel:  
 RAD-001363 / 2  
 Zaaknummer JOIN:  
 Z/16/033124  
 Agendapun-  
 20

## Onderwerp

Herontwikkeling Waterfront, reconstructie kruispunt Bassin en aanliggende straten.

## Voorstel

1. Akkoord gaan met de volgende fase Herontwikkeling Waterfront, de reconstructie van het kruispunt Bassin en aanliggende straten conform het definitief ontwerp.
2. Bekrachtigen van de door het College van B&W opgelegde geheimhouding voor wat betreft de bijgevoegde kostenraming op grond van artikel 10 lid 2 sub b en g Wob.
3. *De in de begroting 2017 vastgestelde prioriteit van € 1.700.000, definitief ter beschikking te stellen als uitvoeringskrediet voor deze reconstructie.*
4. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door 1 verkeersgeleider aan de zijde Bassin "wegneembaar" te maken.*
5. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door in de verlengde Beekstraat de parkeervakken "te spiegelen".*
6. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door 4 verkeersgeleiders aan de Kasteelsingel niet met printbeton maar met vaste planten in te richten en het toevoegen van verplaatsbare plantenbakken*
7. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door 1 verkeersgeleider aan de Kasteelsingel te upgraden van bomen in gras naar bomen in vaste planten.*

*In de paragraaf kanttekeningen worden de punten 4 t/m 7 verder beschreven.*

## Inleiding

In 2012 heeft besluitvorming plaatsgevonden over de visie "herontwikkeling Waterfront Weert". De reconstructie van de Werthaboulevard en de herinrichting van de Passantenhaven is gereed. Het sluitstuk van de infrastructurele aanpassingen binnen de "Herontwikkeling Waterfront" is de reconstructie van het kruispunt Bassin en aanliggende straten.

Tijdens de behandeling in de Gemeenteraad van "Kiezen met Visie" en de begroting 2016, is besloten om de prioriteit "Herontwikkeling Waterfront, reconstructie kruispunt Bassin en aanliggende straten" voor uitvoering door te schuiven naar 2017.

Het jaar 2016 is gebruikt voor de voorbereiding, engineering, overleg met betrokken partijen/stakeholders en de uitwerking van de schetsontwerpen tot conceptontwerp en het definitief ontwerp.



## **Beoogd effect/doel**

Het belangrijkste projectdoel is het verbeteren van de inrichting om een betere verkeerssituatie voor met name de langzame verkeersdeelnemers te realiseren. Tevens is het de bedoeling om met deze reconstructie ook de verbinding tussen de binnenstad en het Waterfront te verbeteren.

Een belangrijk gegeven betreft dat het plangebied tevens als noordelijke entree en visitekaartje van de binnenstad functioneert. Daarom is het afronden van de Herontwikkeling Waterfront met deze reconstructie, ook opgenomen in het investeringsprogramma stedelijke ontwikkeling en draagt het bij aan het versterken van de zogenaamde "stadspolen".

Om ook de verblijfskwaliteit te verhogen en het ontmoeten/verblijven te verbeteren, wordt het plangebied in zijn geheel een kwalitatieve impuls gegeven. Dit wordt bereikt door de openbare ruimte te verfraaien hetgeen onder andere tot uiting komt in de "upgrading" van het gebied rondom de Parkflat tot een parkachtige omgeving.

Het proces is zodanig ingericht dat met zowel input van betrokken vakspecialisten binnen de organisatie als ook externe adviseurs, een project wordt gerealiseerd waarbij de projectdoelen worden behaald. Het is gelukt om een optimale balans te vinden tussen de projectdoelen, de gewenste infrastructurele aanpassingen en aanpassingen aan de verkeersregelinstallatie.

## **Argumenten**

In het planproces zijn er diverse fasen doorlopen om te komen tot een gedragen definitief ontwerp. Hierbij zijn steeds de benoemde doelstellingen vertaald naar onder andere de volgende speerpunten:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid voor de langzame verkeersdeelnemers
- onduidelijke (weg)inrichting wegnemen en weginfrastructuur verbeteren
- verkeersregelinstallatie optimaliseren op basis van bovenstaande punten
- inrichtingskwaliteit die aansluit bij de reeds gerealiseerde fasen van de Herontwikkeling Waterfront
- verblijfskwaliteit verhogen en openbare ruimte verfraaien

Allereerst is er een variantenstudie uitgevoerd om te bezien welke mogelijkheden er zijn binnen de huidige ruimtelijke contouren. Hierbij is de visie "herontwikkeling Waterfront Weert" en de adviezen die ten grondslag lagen aan deze visie, als uitgangspunt gehanteerd. Vervolgens is deze variantenstudie vertaald naar een drietal schetsontwerpen die ambtelijk met betrokken vakdisciplines en externe adviseurs zijn doorgesproken.

De drie uiteindelijke conceptontwerpen zijn op 7 juni 2016 een eerste keer in de verkeerscommissie besproken. Tijdens dit overleg zijn de voor en nadelen van de conceptontwerpen op diverse aspecten de revue gepasseerd.

Vervolgens zijn de drie conceptontwerpen inclusief opmerkingen/suggesties vanuit de verkeerscommissie op 21 juni besproken in een informatiebijeenkomst voor alle direct aanwonenden en omliggende ondernemers.

Tijdens de eerste bespreking met de verkeerscommissie en de informatiebijeenkomst zijn nuttige opmerkingen, goede verbeter-suggesties en andere wensen opgehaald. Deze input heeft geleid tot een concept-definitief ontwerp. Dit concept-definitief ontwerp is weer ambtelijk met alle betrokken vakdisciplines en externe adviseurs doorgesproken en heeft vervolgens een 2<sup>e</sup> inspraakronde doorlopen.

Op 27 september 2016 is een 2<sup>e</sup> overleg met de verkeerscommissie geweest en tevens heeft er een 2<sup>e</sup> informatiebijeenkomst plaatsgevonden.

Op 4 oktober 2016 is er ook nog een apart overleg geweest waarvoor alle omliggende (horeca-)ondernemers zijn uitgenodigd.

Gedurende de ontwerp- en voorbereidingsperiode zijn er ook separate overleggen met stakeholders geweest zoals bijvoorbeeld de organisatie van de Stadsthriatlon en de Kermisorganisatie. Ook heeft er overleg plaats gevonden met hulpdiensten.

Al met al kan worden gesproken van een deugdelijk en zorgvuldig planproces waarbij de vele aandachtsgebieden en belanghebbenden zijn betrokken. De inbreng die gedurende de inspraakmomenten is geuit, is verwerkt in de definitieve projecttekeningen. Bij de kanttekeningen en risico's wordt ingegaan op twee specifieke aandachtsgebieden.

## **Kanttekeningen en risico's**

### ***Verkeer:***

Het verkeersgebruik op en rondom de kruising Bassin wordt gekenmerkt door een piekbelasting in de ochtend- en avondspits. Vooral de grote fietsstromen rondom de ochtend- en avondspits zijn hierin tijdens de planvoorbereiding specifiek en uitgebreid beschouwd. Het verschil ten opzichte van "reguliere daguren" is in het gebruik dermate groot dat er een goede finetuning van zowel het civiele ontwerp als ook de regeling van de verkeersregelinstallatie heeft plaatsgevonden.

Hierin wordt voorzien door de verkeersregelinstallatie in de ochtend- en avondspits in een apart regime te laten functioneren. De verkeersregelinstallatie wordt met technische hulpmiddelen zodanig aangepast dat in de ochtend- en avondspits de prioriteit maximaal bij een goede en veilige doorstroming van met name het (school gerelateerd) fietsverkeer komt te liggen. Dit wordt zodanig ingeregeld en ingericht doordat de groentijden voor fietsers worden "opgerekt" zodat de opstelvakken voor het auto- en vrachtverkeer maximaal worden gebruikt. Er is voor gekozen om in de ochtend- en avondspits de prioriteit bij de fietsers en een goede en veilige doorstroming van de fietsers te leggen.

De consequentie is dat dit in de ochtend en avondspits enigszins ten koste gaat van het comfort voor auto- en vrachtverkeer. Door echter technische hulpmiddelen en slimme oplossingen toe te passen, gaat de totale cyclustijd ten opzichte van de huidige verkeersregelinstallatie omlaag. Dit voordeel wordt vervolgens optimaal gebruikt door de groentijden voor de fietsers maximaal te verlengen. Hierdoor lopen de wachttijden voor auto- en vrachtverkeer maar minimaal op ten opzichte van de huidige (en dus oude) verkeersregelinstallatie. Deze tijd wordt dan gebruikt om de opstelvakken voor auto- en vrachtverkeer "vol te laten lopen" en de fietsdoorstroming in de ochtend- en avondspits te optimaliseren.

### ***Parkeren:***

In de overleggen met de ondernemers is naar voor gekomen dat er weerstand was tegen het voornemen om de parkeerplekken op het Bassinplein te verwijderen. Echter vanuit het ondernemersbelang hebben deze parkeerplekken een grote waarde voor met name het kort parkeergebruik. Er is een oplossing gevonden waarbij recht wordt gedaan aan de inbreng van de ondernemers.

In het definitief ontwerp komen er in totaal 12 parkeerplekken terug, waarbij er 4 "doelparkeren" (3 minder- plekken en 1 abonnement-/vergunninghouderplek) en 8 vrije parkeerplekken zijn. Deze vrije parkeerplekken die gesitueerd zijn aan de Kasteelsingel behouden het "2-uur kort parkeerregime". Door deze invulling blijven er in de korte nabijheid van de diverse (horeca-) ondernemers enkele parkeerplekken met kort parkeerregime. Parkeerders met de behoefte voor "lang parkeren" kunnen terecht op en in de parkeerlocaties in de nabije omgeving.

Tevens wordt er aan de zijde van het Bassin een laad- en losplaats gesitueerd. Dit wordt gedaan omdat de huidige situatie, waarin gedoogd wordt dat er op het Bassin laden en lossen plaatsvindt, straks niet meer mogelijk is vanwege de gescheiden fietsstrook.

Middels het doorvoeren van deze twee aanpassingen in het definitief ontwerp, wordt tegemoet gekomen aan de inbreng en wensen van de omliggende ondernemers.

### ***Aanpassingen op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte:***

*Op 30 januari 2017 hebben een presentatie en uitgebreide vragenrondes plaatsgevonden in een extra informatiebijeenkomst voor de commissie Ruimte. Enkele openstaande vragen zijn tijdens de reguliere infobijeenkomst Ruimte van 8 februari beantwoord en op 15 februari heeft de behandeling in de commissie Ruimte plaatsgevonden. Tijdens deze behandelingen hebben enkele vragen en voorstellen van de raads- en commissieleden geleid tot concrete wijzigingen in het definitief ontwerp. Het betreft de volgende wijzigingen:*

*- De verkeersgeleider aan de zijde Bassin die het dichtst bij het Bassinplein ligt wordt in plaats van permanent als "wegneembaar" uitgevoerd (zie bijlage 1). Zo ontstaat er een beter en flexibeler inrichtingsconcept voor de momenten dat er evenementen op het kruispunt plaatsvinden zoals bijvoorbeeld de Kermis. De vrije loopstrook zonder obstakels wordt hiermee verbreed tot 11 meter hetgeen het loopcomfort en de veiligheid ten goede komt. Het kostenverschil tussen het aanleggen van een permanente en een wegneembare verkeersgeleider op die plek (circa € 27.500,-) kunnen binnen het projectbudget worden opgevangen.*

*- De verlengde Beekstraat inclusief de parkeervakken worden "gespiegeld" (zie bijlage 2). De verlengde Beekstraat is eenrichtingsverkeer richting Bassin. Echter mogen er ook fietsers in tegengestelde richting vanuit het Bassin richting binnenstad de verlengde Beekstraat ingereden. Vanwege de fietsveiligheid verdient het daarom de voorkeur om de parkeerstrook voor langsparkeren die nu aan de zuidzijde ligt, te verplaatsen naar de noordzijde. Zo wordt de veiligheid voor de fietser verhoogd omdat er geen conflictpunt meer ontstaat tussen auto's die willen parkeren en tegemoetkomende fietsers. Deze wijziging kan kostenneutraal binnen het projectbudget worden gerealiseerd.*

*- Vier verkeersgeleiders aan de zijde Kasteelsingel worden niet met printbeton maar met vaste planten ingericht. Hierdoor wordt een toename van groen gerealiseerd van 297 m<sup>2</sup> (zie bijlage 3, nr. 1,2,4,5). Deze inrichtingswijziging levert geen problemen op voor de verkeerskundige inrichtingselementen en hiermee wordt feitelijk een vergroening van het ontwerp gerealiseerd. Ook worden er aan de 4 verplaatsbare plantenbakken die nu reeds gedurende het zomerseizoen in het gebied staan, nog 11 toegevoegd (zie bijlage 3). De in het ontwerp geprojecteerde verkeersgeleider die 4 nieuwe bomen gaat bevatten wordt ge-upgrade van bomen in gras naar bomen in vaste planten. Hierdoor wordt een toename van kwaliteitsgroen gerealiseerd van 245 m<sup>2</sup> (zie bijlage 3, nr. 3). Het wijzigen van de inrichting van deze verkeersgeleiders inclusief de eerste aanschaf van de 11 extra plantenbakken kunnen kostenneutraal binnen het projectbudget worden gerealiseerd.*

## **Financiële gevolgen**

De Gemeenteraad heeft de begroting 2017 inclusief meerjarenbegroting vastgesteld. Voor deze fase van de Herontwikkeling Waterfront, de reconstructie van het kruispunt Bassin en aanliggende straten, is een prioriteit van € 1.700.000 gereserveerd. Dit is inclusief een door de provincie toegekende BDU-subsidie van € 250.000 waardoor de gemeentelijke bijdrage € 1.450.000 bedraagt. Uit de interne raming die onder geheimhouding voor de raadsleden ter inzage wordt gelegd, blijkt dat alle voorgestelde werkzaamheden binnen deze financiële kaders kunnen worden uitgevoerd. *Daarom wordt aan de Gemeenteraad voorgesteld om de in de begroting 2017 vastgestelde prioriteit van € 1.700.000, definitief ter beschikking te stellen als uitvoeringskrediet voor deze reconstructie.*

## **Uitvoering/evaluatie**

Na besluitvorming in de Gemeenteraad wordt de voorbereiding verder geconcretiseerd richting de uitvoering. De plannen worden in detail uitgewerkt, kabels en leidingen zullen worden verlegd. Ook wordt de contract- en bestekvoorbereiding afgerond en wordt het aanbestedingstraject doorlopen.

Op basis van de interne raming wordt het project via een meervoudig onderhandse procedure met 5 deelnemers aanbesteed. Deze keuze wordt niet alleen gemaakt op basis van de raming, maar ook op basis van de projectinhoud en recente ervaringen bij soortgelijke infraprojecten. Behalve de financiële component wordt in de aanbesteding nadrukkelijk ook het kwaliteitsaspect meegenomen in de beoordeling van de inschrijvers.

De 5 partijen die worden uitgenodigd om in te schrijven moeten een plan van aanpak indienen waarbij zij op enkele belangrijke aspecten worden beoordeeld. Te denken valt aan bereikbaarheid, doorstroming, fasering en overlast tijdens de uitvoering. De totale uitvoeringsperiode waar de inschrijvers in hun plannen van aanpak mee mogen rekenen is van medio maart tot en met 31 oktober 2017. Ten behoeve van het plan van aanpak wordt een flexibele uitvoering toegestaan waarbij er "harde stopmomenten" in het contract staan voor de Stadsthriatlon en de Kermis. Op deze manier wordt flexibiliteit binnen enkele belangrijke beoordelingscriteria gestimuleerd om zo een optimale marktwerking te creëren.

## **Communicatie/participatie**

Gedurende het gehele planproces is de optimale mix gezocht van afstemming/input vanuit de eigen organisatie en daar waar nodig ondersteund door externe inhuur specialistische kennis. Op het moment dat er een aannemer geselecteerd is, zal uiteraard de informatieverschaffing en het communicatietraject op uitvoeringsniveau worden opgepakt.

### Intern:

- diverse overleggen met vakspecialisten binnen Openbaar Gebied.
- diverse overleggen met beleidsadviseurs van de afdeling Ruimtelijk Beleid.
- twee overleggen met de verkeerscommissie.
- Afdeling financiën.

### Extern:

- externe inhuur op het gebied van archeologie- en bodemonderzoek.
- externe inhuur voor een uitgebreid verkeersonderzoek en tellingen.

- externe inhuur voor het dimensioneren van de openbare verlichting en de benodigde aanpassingen aan de verkeersregelininstallatie.
- meerdere overleggen met alle direct omwonende burgers, stakeholders, belangengroeperingen en aanliggende ondernemers.
- een overleg specifiek en alleen met aanliggende ondernemers.
- aparte overleggen met burgers, stakeholders, belangengroeperingen en aanliggende ondernemers.
- twee overleggen met de organisaties van de Stadsthriatlon en de Kermis.
- overleg met hulpdiensten.

### **Advies raadscommissie**

Ruimte> Het advies van de raadscommissie Ruimte is:

- ◆ voorstel rijp voor behandeling in de raad;  
agenderen als bespreekstuk.

### **Bijlagen**

Project tekeningen worden digitaal verstuurd en liggen ter inzage.

*Ten behoeve van de punten 4 t/m 7 zijn voor de verbeelding 3 bijlagen toegevoegd.*

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Weert,  
de secretaris, de burgemeester,

M.H.F. Knaapen

A.A.M.M. Heijmans

## RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 13-12-2016;

besluit:

1. Akkoord te gaan met de volgende fase Herontwikkeling Waterfront, de reconstructie van het kruispunt Bassin en aanliggende straten conform het definitief ontwerp.
2. Bekrachtigen van de door het College van B&W opgelegde geheimhouding voor wat betreft de bijgevoegde kostenraming op grond van artikel 10 lid 2 sub b en g Wob.
3. *De in de begroting 2017 vastgestelde prioriteit van € 1.700.000, definitief ter beschikking te stellen als uitvoeringskrediet voor deze reconstructie.*
4. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door 1 verkeersgeleider aan de zijde Bassin "wegneembaar" te maken.*
5. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door in de verlengde Beekstraat de parkeervakken "te spiegelen".*
6. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door 4 verkeersgeleiders aan de Kasteelsingel niet met printbeton maar met vaste planten in te richten en het toevoegen van verplaatsbare plantenbakken*
7. *Op verzoek van en na bespreking met de commissie Ruimte het ontwerp te wijzigen door 1 verkeersgeleider aan de Kasteelsingel te upgraden van bomen in gras naar bomen in vaste planten.*

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 22 februari 2017.

De griffier,

De voorzitter,

M.H.R.M. Wolfs-Corten

A.A.M.M. Heijmans