

Voorstel aan de gemeenteraad

Vrijgave Uitvoeringskrediet Westelijke Stadsboulevard

Beleidsveld	Mobiliteit
Organisatieonderdeel	Ontwikkelorganisatie Ruimte
Opsteller	Jesse van Elsberg
Kenmerk	4264218/20201027-rv
Vergaderdatum Raad	volgt
Geheim	Geheime bijlage VO raming Westelijke Stadsboulevard

Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Een krediet van 30,32 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op de bijlage 'Kostenraming kredietaanvraag Westelijke Stadsboulevard' op grond van artikel 55 lid 1, artikel 86 lid 2 en artikel 25 lid 2 van de gemeentewet, om de redenen genoemd in artikel 10 lid 2 sub b en g Wet openbaarheid van bestuur (Wob) totdat het project Westelijke Stadsboulevard is voltooid of zoveel eerder als het college de raad (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren.

De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadvergadering te bekrachtigen.

Openbaarmaking kan het gemeentelijke financiële belang schaden en kan de gemeente onevenredig benadelen en/of derden onevenredig bevoordelen. Als derden kennis hebben van de kostenraming kan dit de onderhandelingspositie van de gemeente in de aanbesteding schaden.

Samenvatting

Het college heeft het Voorlopig Ontwerp (VO) voor de Westelijke Stadsboulevard vastgesteld. Met dit raadsvoorstel wordt de raad gevraagd het krediet voor de uitvoering van de Westelijke Stadsboulevard beschikbaar te stellen.

Context

Aanleiding

Op 21 december 2017 heeft de raad ingestemd met het IPvE/FO van de WSB.

Begin 2018 is gestart met de uitwerking van het IPvE/FO naar een VO. In de loop van 2019 is een aantal zorgpunten met de raad gedeeld. Het betrof hogere uitvoeringskosten en ook hogere uitkomsten van de doorrekening met verkeersmodel VRU3.4 inclusief de effecten voor geluidsbelasting. Vervolgens is een aantal bezuinigingsscenario's uitgewerkt en zijn de effecten hiervan op de kosten en de verkeerscirculatie in beeld gebracht. Dit is in samenhang gedaan met de resultaten van de verkeersstudie Noordwest. Er is gekozen voor een scenario waarin versoeringen zijn doorgevoerd op het ontwerp en waarbij er niet eerder gestart wordt met de herinrichting van de Majellaknoop voordat duidelijk is over sloop/nieuwbouw van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen. Hierover is de raad geïnformeerd op 29 mei jl. in de brief met kenmerk 264218/200511-cl. Met de keuze voor dit scenario hoeven er geen kosten te worden gemaakt aan geluidsmaatregelen aan bestaande woningen in de Majellaknoop die op de nominatie staan om gesloopt te worden. Bovendien is het project hiermee uitvoerbaar binnen het in het MBP gereserveerde budget van 36,42 miljoen euro. Dit is bepaald bij de vaststelling van het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid in mei 2020.

Ook is de raad in de brief van 29 mei j.l. geïnformeerd over de second opinion op de raming en de risico-inventarisatie. Daarnaast is in de geheime bijlage bij de brief van 29 juni 2020 inzicht gegeven in de projectrisico's met de grootste financiële impact.

Beoogd effect

Aan de westkant van de stad staan de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit en de bereikbaarheid op de wegen tussen het 24 Oktoberplein en de Marnixbrug - de Pijperlaan, Lessinglaan, Joseph Haydnlaan, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Cartesiusweg, St. Josephlaan en Marnixlaan - onder druk. De verwachting is dat Utrecht de komende jaren nog verder groeit van 350.000 inwoners naar circa 400.000 inwoners rond 2030. Opgave is om deze wegen leefbaar en verkeerveilig te maken met behoud van een goede verkeersafwikkeling, rekening houdend met de verdichting en nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Met het vaststellen van dit raadsvoorstel wordt het mogelijk om de herinrichting te realiseren conform bovenstaande doelstelling.

Eerdere besluitvorming en informatievoorziening

- 16 juli 2020, [Motie 201 Maak vaart met herontwikkeling Thomas à Kempisplantsoen](#):
- 14 juli 2020, [beantwoording schriftelijke raadsragen 2020 nummer 135](#): beantwoording schriftelijke vragen over Licht op groen voor Thomas à Kempisplantsoen of voor de Westelijke Stadsboulevard?
- 10 juli 2020, [Raadsbrief Beantwoording commissievragen Westelijke Stadsboulevard](#). In de commissievergadering Stad en Ruimte van 2 juli jl. over o.a. de Westelijke Stadsboulevard (WSB) was toegezegd om vóór de Raadsvergadering van 16 juli nog een aantal (deels nog openstaande technische) vragen schriftelijk te beantwoorden.
- 29 juni 2020, [Raadsbrief Technische vragen Westelijke Stadsboulevard en Verkeersstudie Noordwest](#). Tijdens de technische briefing (RIB) over de Westelijke Stadsboulevard/Verkeersstudie Noordwest op 11 juni jl. was een drietal vragen gesteld waarover het college de raad wil informeren. Daarnaast is een geheime bijlage een overzicht gegeven van de top 10 risico's.
- 29 mei 2020, [Raadsbrief Voorkeursscenario bezuiniging Voorlopig Ontwerp Westelijke Stadsboulevard](#).
- 18 oktober 2019, [Raadsbrief Voortgang scenario's Westelijke Stadsboulevard](#). Toelichting samenhang tussen verkeersstudie Noordwest en bezuinigingsscenario's WSB.
- 16 mei 2019, [Raadsbrief Stand van zaken voortgang Westelijke Stadsboulevard](#). Informeren over zorgpunten op het gebied van verkeerseffecten en kosten.

- 17 oktober 2018, [Raadsbrief Mobiliteitsmanagement Westelijke Stadsboulevard](#). Update aanpak en acties mobiliteitsmanagement.
- 15 mei 2018, [Raadsbrief Procesvoorstel Thomas à Kempisplantsoen](#). Uitwerking toezegging 17/T320.
- 21 december 2017, Raadsbesluit, agendapunt 16, Vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) / Functioneel Ontwerp (FO) Westelijke Stadsboulevard.

Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

Beslispunt	
1	Een krediet van 30,32 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Westelijke Stadsboulevard.
Argumenten	
1.1	<u>Het VO is een uitwerking van het door de Raad vastgestelde integraal Programma van Eisen en Functioneel Ontwerp voor de Westelijke Stadsboulevard en vormt het kader van de uitwerking naar het DO.</u> Het college heeft het Voorlopig Ontwerp van de Westelijke Stadsboulevard vastgesteld. Het realiseren van de Westelijke Stadsboulevard leidt conform de geformuleerde doelstelling in het IPVE/FO tot een geoptimaliseerde verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid en zorgt voor leefbare stadsstraten waar het prettig verblijven is, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De huidige westelijke verdeelring tussen 29 Oktoberplein en Marnixbrug (Pijperlaan, Joseph Haydnlaan, Lessinglaan, Spinozaweg, Thomas à Kempisweg, Cartesiusweg, St. Josephlaan en Marnixlaan) moet van drukke verkeerswegen veranderen in een aantrekkelijke en goed oversteekbare stadsboulevard. Tevens is behoefte aan een hogere kwaliteit van de openbare ruimte en een goede bereikbaarheid van de wijken. De Westelijke Stadsboulevard draagt daarmee bij aan het robuust en aantrekkelijk maken en het verduurzamen van de stad. De Westelijke Stadsboulevard is bedoeld voor lokaal verkeer. Dat is verkeer met een herkomst of bestemming in een van de aanliggende buurten: Oog in Al, Spinozaplantsoen, Majellapark, Thomas à Kempisplantsoen, Schepenbuurt, Cartesius, Zuilen en Ondiep. Verkeer van buiten deze gebieden wordt ontmoedigd om de Westelijke Stadsboulevard te gebruiken als doorgaande route. Het vergt een integrale aanpak die verder gaat dan alleen een herinrichting. De aanpak bestaat uit drie pijlers: 1. Herinrichting van de openbare ruimte, met als uitgangspunt dat (waar mogelijk) het aantal rijstroken wordt teruggebracht naar 2x1 rijstroken met een brede groene middenberm en meer ruimte voor langzaam verkeer. 2. Dynamisch verkeersmanagement, een systeem waarmee de verkeersafwikkeling actief wordt gemonitord en het verkeer op drukke momenten wordt bijgestuurd met verkeerslichten. Hierdoor blijft de stadsboulevard ook op drukke momenten goed oversteekbaar en leefbaar. Het systeem zorgt ervoor dat lange wachtrijen in straten waar mensen wonen en verblijven, zoveel mogelijk worden voorkomen. De capaciteit van de infrastructuur wordt zo optimaal benut. 3. Mobiliteitsmanagement stimuleert automobilisten om keuzes te maken die minder negatieve invloed hebben op de omgeving, bijvoorbeeld door het gebruik van andere routes en andere vervoersmiddelen. De keuze ligt uiteindelijk bij de weggebruiker zelf. De uitgangspunten voor de herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard zijn: - symmetrisch profiel van, zoveel als mogelijk, twee rijbanen, één per richting; - rijbanen gescheiden door een brede middenberm (naar voorbeeld Lessinglaan); - groene middenberm met waar mogelijk een dubbele bomenrij; - aan weerszijden fietspaden, vrij liggend en waar mogelijk in twee richtingen; - bij voorkeur geen ventwegen; - parkeren, afslagen, bushaltes etc. in een strook langs de rijbaan die flexibel is te

	gebruiken (de wisselstrook); - een in principe gelijkblijvend aantal parkeerplaatsen; - fietspaden ingericht conform bestaande richtlijnen voor hoofdfietsroutes en aansluitende fietsroutes.
Kanttekeningen/risico's	
1.1	<u>Er is een risico dat de plannen voor sloop/nieuwbouw van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen niet (tijdig) doorgaan.</u>
	De herinrichting van de wegen van de Majellaknoop en het verwijderen van de Thomas a Kempisweg heeft een relatie met de besluitvorming over sloop/nieuwbouw van de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen. Met sloop/nieuwbouw wordt voorkomen dat er 3 miljoen euro extra geïnvesteerd moet worden in geluidsmaatregelen aan woningen die op de nominatie staan om gesloopt te worden. Mochten de plannen voor sloop/nieuwbouw onverhoopt niet doorgaan, dan worden er alternatieve scenario's onderzocht om de herinrichting van de Majellaknoop mogelijk te maken binnen het beschikbare budget. Hiermee wordt ingezet op het voorkomen van 3 miljoen euro extra aan kosten voor geluidsmaatregelen aan de woningen in het Thomas à Kempisplantsoen.

Financiën

Op de voorlopige raming is medio 2019 een second opinion uitgevoerd door een externe partij. Tegelijkertijd is een uitgebreide risico-inventarisatie gedaan ter onderbouwing van kosten die nog onzeker zijn (onvoorzien). Daarnaast zijn de onderdelen die niet thuishoren binnen de scope van het project, er uit gehaald. Tenslotte is een aantal versoeringen doorgevoerd met zo veel mogelijk met behoud van de doelen uit het IPVE/FO.

De versoeringen zijn beoordeeld op de effecten voor verkeersveiligheid, functionaliteit en comfort voor de fietser en voetganger, de beeldkwaliteit en toekomstbestendigheid. Het betreffen de volgende versoeringen:

- behoud van het bestaande fietspad en de bestaande ventweg langs de Thomas a Kempisweg;
- de bestaande situatie op de Pijperlaan tussen het Ibis Hotel en het 24 oktoberplein handhaven;
- de huidige toplaag van rijbanen, fietspaden en trottoirs behouden als vervanging niet nodig is vanuit het ontwerp;
- werkgrenzen bij kruisingen verleggen tot die delen die vragen om herinrichting vanuit het ontwerp.

De versoeringen hebben een besparing opgeleverd van 4,5 miljoen euro inclusief projectonvoorzien en exclusief BTW. De uitvoering van de Majellaknoop wordt afgestemd op de herontwikkeling (sloop/nieuwbouw) van de woningen aan het Thomas a Kempisplantsoen, zodat geen rekening gehouden hoeft te worden met geluidsmaatregelen aan de bestaande woningen.

De totale projectkosten voor herinrichting van de Westelijke Stadsboulevard zijn geraamd op 36,42 miljoen exclusief BTW inclusief 1,42 miljoen aan geluidsmaatregelen.

In dit bedrag is rekening gehouden met structurele prijsstijgingen en rentekosten tijdens de bouwperiode van begin 2022 tot medio 2024. Hierbinnen is een reservering opgenomen voor voorziene en onvoorziene projectrisico's voor een totaalbedrag van 4 miljoen euro. In het risicodossier zijn risico's opgenomen op het gebied van aanpassing van faseringsplan tijdens uitvoering, bezwaren op verkeersbesluiten en meerkosten door onverwachte kabels en leidingen

Dekking van het project is geregeld binnen het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid.

In het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2020 is een budget opgenomen van 36,42 miljoen. Hiervan is 1,42 miljoen euro niet activeringswaardig. Het resterende bedrag van 35 miljoen euro exclusief BTW wordt geactiveerd en hierop zal worden afgeschreven.

Het vrij gevraagde krediet van 30,32 miljoen euro betreft het resterende bedrag dat nog niet is geautoriseerd voor de realisatie van de WSB. Door de raad is reeds een krediet vrijgegeven van 6,1 miljoen euro voor de voorbereidingskosten van WSB.

In de geheime bijlage is de raming opgenomen van het Voorlopig Ontwerp. In deze raming zijn reeds gemaakt kosten meegenomen.

Vervolg

- Dec 2020: raadsbesluit vrijgave krediet
- Jan – dec 2021: opstellen DO, contractering en werkvoorbereiding aannemer
- Q1 2022: start realisatie
- Medio 2024: oplevering

Communicatie

Over dit raadsbesluit is geen verdere communicatie voorzien, omdat het een financieel-technisch besluit betreft.

Bijlage(n)

Bijlagen besluitvorming

-

Bijlagen informatief

- Voorlopig Ontwerp met de ontwerptoelichting
- Geheime bijlage kredietaanvraag Westelijke Stadsboulevard
- Raadsbrief vaststelling Voorlopig Ontwerp Westelijke Stadsboulevard