

Raadsplein besluitvormend

Datum 26 oktober 2015

onderwerp Voortgang project busbrug Spoorzone

portefeuillehouder Ed Anker

informant Huizing, JG (Gerard) 2597

eenheid/afdeling Expertisecentrum OWA

Voorgesteld besluit raad

kennis te nemen van de voortgang van het project busbrug Spoorzone



Informatienota voor de raad

Datum 12 oktober 2015

Onderwerp	voortgang project busbrug Spoorzone
Versienummer	V1.

Portefeuillehouder Ed Anker

Informant W. Korf
Eenheid/Afdeling Ontwikkeling/OW
Telefoon 06 51782236
Email w.korf@zwolle.nl
Bijlagen

Wij stellen u voor kennis te nemen van:

De voortgang van het project busbrug Spoorzone.

[Toelichting op het voorstel](#)

Inleiding

De gemeenteraad heeft op 30 maart 2015 het programma van eisen voor de busverbinding Spoorzone van 13 februari 2015 vastgesteld. Ook heeft de raad ermee ingestemd de looproute over de busbrug mee te nemen bij de aanbesteding. De raad heeft verder kennis genomen van de bijlage over aanbesteding- en beoordelingscriteria met daarin de richting voor de betrokkenheid van de stad en het principe dat bij de gunning binnen een plafondbedrag de vormgeving zwaarder weegt dan de prijs. Bij de vaststelling heeft de raad met algemene stemmen een tweetal moties aangenomen over optimalisering hoogte busbrug en graffiti vrije busbrug. De motie over de graffiti vrije busbrug wordt uitgevoerd door hierover een tekst op te nemen in het programma van eisen voor de busverbinding. De uitvoering van de motie optimalisering hoogte busbrug komt in deze beslisnota aan de orde. In de beslisnota voor de vergadering van 30 maart 2015 is aangekondigd dat het college medio 2015 met een beslisnota voor de raad komt over het aanbestedingsproces en de beoordelingscriteria. Daarbij is ook aangegeven dat de raad dan wordt geïnformeerd over de integrale planning van de bouw van de busbrug. Daarnaast is toegezegd de raad over een aantal onderwerpen nader te informeren.

Met deze informatienota informeren wij u over de voortgang.

Kernboodschap

Het realiseren van een busverbinding in de Spoorzone die past binnen de kaders van het Kwaliteitsboek Spoorzone, voldoet aan het programma van eisen voor de busverbinding, draagvlak heeft bij partijen (inclusief omwonenden) en zorgt voor beheersbare financiële en planningsrisico's.

Consequenties

Met ProRail zijn procesafspraken gemaakt over vormgevingseisen en beoordelingscriteria die passen binnen het aanbestedingsbeleid van ProRail.

In overleg met ProRail is een aanbestedingsplan opgesteld waarin is geregeld dat de vormgevingskwaliteit zwaar weegt bij de beoordeling van de aanbiedingen

Een in te stellen beoordelingscommissie beoordeelt de aanbiedingen op het aspect vormgeving. De commissie bestaat uit:

- vertegenwoordiger van bureau spoorbouwmeester;
- adviseur van het Oversticht;
- twee vertegenwoordigers van de omgevingswerkgroep busbrug;
- samensteller Kwaliteitsboek - stedenbouwkundige van Zwolle.

Voor de definitieve formulering van vormgevingseisen en beoordelingscriteria wordt een werkgroep ingesteld. Deze werkgroep bestaat uit de beoordelingscommissie aangevuld met de samensteller van de concept vormgevingseisen en beoordelingscriteria en vertegenwoordigers van NS en DC Vastgoed. Deze werkgroep bepaalt in consensus de definitieve vormgevingseisen en beoordelingscriteria.

Het inspiratiemoment vindt plaats voordat aanbestedingsprocedure start.

Met de raad is afgesproken om tijdens het aanbestedingsproces een inspiratiemoment met de stad in te bouwen. Het oorspronkelijke idee was dit moment te organiseren na de preselectie. Het is echter zorgvuldiger het inspiratiemoment te houden voordat de aanbestedingsprocedure van start gaat. Dan kan de "oogst" van het inspiratiemoment worden meegenomen bij het definitief maken van de

vormgevingseisen en beoordelingscriteria. Als de eisen en criteria worden vastgesteld voor de start van de aanbestedingsfase is het risico op juridische procedures rond de aanbesteding kleiner dan bij het oorspronkelijke idee. Het proces wordt nu zo ingericht dat de gemeente binnenkort de inspiratiesessie organiseert en dat de inmiddels ingestelde beoordelingscommissie tijdens deze bijeenkomst ophaalt wat de burgers van de stad belangrijk vinden bij de beoordeling van de aanbiedingen. Het resultaat van de sessie wordt meegenomen bij de vaststelling van de uiteindelijke vormgevingseisen en beoordelingscriteria door de projectmanager Spoorzone in nauw overleg met ProRail. De gemeentelijke aanbestedingsjurist en de tendermanager van ProRail bewaken het proces om er voor te zorgen dat de wensen en criteria voor de aanbieders eenduidig zijn.

Kwaliteitsteam is vertegenwoordigd bij de beoordeling van de beoordelingscriteria voor de vormgeving van de busbrug.

Het kwaliteitsteam heeft het programma van eisen voor de busverbinding voor kennisgeving aangenomen en daarbij aangegeven het belangrijk te vinden een rol te spelen bij het definitief maken van de vormgevingseisen en de beoordelingscriteria. Het kwaliteitsteam zal worden betrokken bij het opstellen en formeel beoordelen van de beoordelingscriteria voor de vormgeving.

Looproute over de busbrug wordt opgenomen in het aanbestedingsdossier afhankelijk van de definitieve ramingen.

Voor de aanbesteding worden door ProRail definitieve ramingen gemaakt van het referentieontwerp met en zonder voetgangersverbinding. Ook alle bijkomende kosten, onvoorziene kosten en risico's zijn dan bekend. Afhankelijk van de totaalraming wordt de uitvraag gedaan met of zonder voetgangersverbinding. De raad wordt hierover rond de jaarwisseling geïnformeerd.

Vaststellen hoogte busbrug is gebaseerd op nader onderzoek.

Bij de vaststelling van het programma van eisen voor de busbrug heeft de raad de motie van de ChristenUnie over optimalisering-minimalisering hoogte busbrug met algemene stemmen aangenomen.

Movares heeft in opdracht van ProRail een notitie geschreven over de hoogte van de busbrug boven bovenkant spoor in relatie met bovenleiding en bovenleidingportalen. Er zijn vier varianten onderzocht, "zo laag mogelijk", onderzijde brug op 6.5 m boven Bovenkant Spoor (BS), 6.95 m BS en 8.0 m BS. De OntwerpVoorschriften (OVS) van ProRail geven aan dat de minimale vrije hoogte boven Bovenkant Spoor (BS) 6,75 m is. Lager kan eventueel met ontheffing. De minimale hoogte met ontheffing is 5,78 m BS.

De conclusie is dat de hoogte 6.95 boven Bovenkant Spoor de 'laagste' hoogte is waar er nog een bouwkundige scheiding tussen bovenbouw spoor en brug mogelijk is. Bij een "lagere" hoogte zijn binnen het project busbrug werkzaamheden aan de bovenleiding noodzakelijk wat het project complex maakt en het noodzakelijk maakt aannemers te selecteren die aan de bovenleiding mogen werken. Dat beperkt de keuze en concurrentie. Een minder complexe constructie van de bovenleiding heeft ook beheerstechnisch de voorkeur en beperkt de onderhoudslast. Daarom stellen ProRail en de gemeentelijke projectleiding voor uit te gaan van 6,95 boven BS.

Demarcaties/grenzen spoorbundel zijn nog niet vastgesteld.

In de beslisnota bij het programma van eisen voor de busverbinding is aangegeven dat onderzoek van ProRail in het kader van Zwolle Spoort en de busbrug medio 2015 zal uitwijzen van welk profiel (hoogte en breedte) van vrije ruimte rond de spoorbundel exact moet worden uitgegaan bij het ontwerp

van de brug. Komende maanden worden nieuwe demarcaties/grenzen van de spoorbundel vastgelegd in een voorkeursvariant in het kader van Zwolle Spoort. In de huidige ontwerpen wijken de grenzen nauwelijks af van die waar in het PvE voor de busbrug van uit is gegaan.

Vooralsnog is in het bestemmingsplan voor de demarcatiegrens aan de zuidzijde nog een wijzigingsbevoegdheid opgenomen tussen de bestaande en voorgestelde nieuwe demarcatiegrens. Als ProRail de demarcatiegrens definitief vast stelt, zal het college indien nodig gevraagd worden van haar wijzigingsbevoegdheid gebruik te maken.

De planning is nog niet definitief.

Streven is de busbrug gereed te hebben op 1 september 2018. Er wordt op dit moment samen met ProRail gewerkt aan een realistische planning. De uitdaging zal zijn hoe de werken van ProRail Zwolle-Spoort, het vervangen/vernieuwen van wissels en bovenleidingen ter hoogte van de busbrug, werkzaamheden voor de tweede toegang naar RGS en het werk voor de busbrug zo uitgevoerd kunnen worden dat er zo min mogelijk overlast zal ontstaan voor de treinreizigers. Dat er ook aan de oostzijde van het station in 2017 zal worden gewerkt aan het spoor maakt het plannen van buitendienststellingen nog ingewikkelder. Een definitieve en robuuste planning kan pas eind 2015 worden gemaakt als besloten is hoe de werkzaamheden rond de busbrug in combinatie met werken aan het spoor uitgevoerd worden. De buitendienststellingen zijn daarin leidend.

Een tweede onzekerheid voor de planning zit in het bestemmingsplanproces. ProRail heeft een zienswijze ingediend waarin een verband wordt gelegd tussen het komen tot overeenstemming over het RGS terrein en het vrijgeven van de havenspooren, die binnen het bestemmingsplangebied liggen en die weg moeten ten gunste van de busbrug.

Een derde onzekerheid is de tijdige beschikbaarheid van voldoende bouwterreinen.

Risico's

In de voorbereiding voor de realisatie van de busbrug worden enkele sessies gehouden om alle risico's te inventariseren en beheersmaatregelen te benoemen. Ook tijdens de uitvoering is dat de standaard procedure.

Het voorstel om het bestemmingsplan vast te stellen gaat binnenkort naar de raad.

Voor de realisatie van de busbrug is overeenstemming nodig met de grondeigenaren, ProRail en NS. De verwachting is dat de overeenkomsten voor grondaankoop, koop opstallen en vestigen zakelijk recht met die partijen op tijd gesloten zullen worden, zodat de benodigde sloopwerkzaamheden tijdig kunnen starten.. Het risico is dat er niet op tijd een vervangende ruimte is gevonden of gemaakt voor NedTrain die nu gebruik maakt van één van de gebouwen die gesloopt gaan worden.

Met de eigenaar van Citypost vindt constructief overleg plaats. Voor de bouw van de busbrug is geen grondaankoop van Citypost noodzakelijk. Wel vindt nog overleg plaats over de bouw van de brug dicht tegen het gebouw van Citypost aan, over de eventuele voetgangersverbinding over hun parkeerterrein en mogelijke grondruil. Als de gesprekken niet leiden tot een voor beide partijen aanvaardbaar resultaat is er een kans dat Citypost bezwaar maakt tegen het bestemmingsplan. We achten die kans klein.

In het algemeen is het bouwen van de busbrug boven een druk spooreplacement, dat wordt omzoomd door gebouwen, een complexe bouwopgave. De beschikbaarheid van voldoende bouwterreinen, toegangsroutes en buitendienststellingen is een cruciale factor.

voorstel

Datum 12 oktober 2015

Communicatie

Voordat de aanbestedingsprocedure start wordt een inspiratiemoment met de stad gehouden. Twee leden van de werkgroep busbrug, bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners en belangengroepen, nemen zitting in de beoordelingscommissie busbrug. Verder vindt er veelvuldig overleg plaats met de direct betrokken partijen.

Vervolg

De komende maanden staan in het teken van het voorbereiden van het aanbestedingsproces (inspiratiemoment, vaststellen vormgevingseisen en beoordelingscriteria), vastleggen demarcaties, vaststellen bestemmingsplan en maken definitieve planning.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.

Burgemeester en Wethouders van Zwolle,

de heer drs. H.J. Meijer, burgemeester

mevrouw R.E. Riemersma MCM, secretaris

Besluit

Jaargang

Onderwerp

Voortgang project busbrug Spoorzone

De raad van de gemeente Zwolle;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders, d.d. 12-10-2015

besluit:

Aldus besloten in de openbare vergadering van 26 oktober 2015,

de voorzitter,

de griffier,