

# Oplegvel Raadsstuk

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Dhr. G. Sloopjes
Indiener Mevr. C. Hubers
Telefoon 023-5113366
E-mail: c.hubers@haarlem.nl
GOB Reg.nr. 2012/350574
Te kopiëren: A+B+C+D
B & W-vergadering van 13 augustus 2013

## Onderwerp

Vervolgkrediet Stationsplein e.o.

## DOEL: Besluiten

In 2008 werd bij de toekenning van het eerste deel van het krediet al voorzien dat de doorlooptijd van het project Stationsplein zodanig was dat niet met één krediet kon worden volstaan. Door het beschikbaar stellen van het krediet kunnen de werkzaamheden die binnen het project vallen uitgevoerd worden. Het verzoek om nu een vervolgkrediet toe te kennen is daarvan een logisch gevolg. De raad heeft budgetrecht.

## B&W

Het college stelt de raad voor:

1. In te stemmen met het afronden van het project Stationsplein en omgeving
2. Hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van €6.699.633,-
3. Dit krediet te dekken uit:
  - a. De reeds voorziene dekking (RB 023/2008) a €3.531.000,-
  - b. De aanvullende Bon Route subsidie a €3.999.630,-
  - c. De aanvullende Quick Win subsidie a €2.000.000,-
  - d. IP post 67.70 €1.868.646. In het IP 2013 – 2018 is hiermee reeds rekening gehouden
  - e. Het totale tekort op het project bedraagt €2.512.849,-. Hiermee is rekening gehouden in het IP 2013 – 2018.
4. De betrokkenen ontvangen na besluitvorming informatie over dit besluit; de media krijgen een persbericht.
5. Het college stuurt dit voorstel naar de gemeenteraad, nadat de commissie Ontwikkeling hierover een advies heeft uitgebracht. Het voorstel wordt ter informatie aan de commissie Beheer gestuurd.

## Raad:

Besluit	Moties en amendementen
in te vullen door griffie	in te vullen door griffie
<input type="checkbox"/> Conform	<input type="checkbox"/> Ja
<input type="checkbox"/> Gewijzigd	<input type="checkbox"/> Nee
<input type="checkbox"/> Aangehouden	
<input type="checkbox"/> Afgevoerd	Datum vergadering

# *Raadsstuk*

**Onderwerp: Vervolgkrediet Stationsplein e.o.**

**Reg.nummer: 2012/350574**

## **1. Inleiding**

Op 7 februari 2008 (RB 07/193325) stelde de raad met het oog op de ontwikkeling van het project Stationsplein en omgeving ter verdere uitwerking en gedeeltelijke realisatie een krediet van €22.139.000 excl. BTW ter beschikking.

De totale kosten werden geraamd op €25.670.000 waar werd uitgegaan van een later te vragen vervolgkrediet van €25.670.000 -/- 22.139.000= €3.531.000.

Op 28-8-2008 (RB 08/97768) stemde de raad bovendien in met de aankoop van het (voormalig) busstation Stationsplein 12-18 (even) en de verkoop van het voormalige VVV kantoor, Stationsplein 1.

Sindsdien is er veel gebeurd. De werkzaamheden van het project aan de Stationsplein zijde zijn afgerond. Deze werkzaamheden bestonden uit veel meer dan alleen de aanleg van het plein, namelijk :

- plaatsing van extra fietsenrekken ter compensatie van de rekken die vanwege de uitvoering moesten wijken;
- aanpassing halte Zuid-Tangent;
- sloop van het voormalig Connexion busstation;
- bouwrijp maken ten behoeve van de bouw van de fietsenkelder;
- aanleg tijdelijk busstation Stationsplein
- bouw fietsenkelder, renovatie NS-stalling in het station;
- aanleg tijdelijk busstation Parklaan, inclusief tijdelijke bewegwijzering;
- vernieuwing Jansweg met oa de vertrambare busbaan;
- aanleg busplein;
- herprofilering Lange Herenstraat, aanpassing kruising Kenaupark/Parklaan;
- herprofilering Kruisweg tussen Parklaan en de Bolwerken;
- aanleg van het nieuwe Stationsplein;
- vooruitlopend op de herinrichting openbare ruimte steeds aanpassing / vernieuwing van de ondergrondse infrastructuur in opdracht van de nutsbedrijven.

Daarnaast is lopende het project de scope uitgebreid met:

- de herprofilering van de Kruisweg tussen Parklaan en Nieuwe Gracht (inclusief het vervangen van het riool);
- het aanbrengen van nieuwe bestrating op de Kruisbrug;
- herstel van een deel van de keermuurtjes onder het spoorviaduct Kruisweg.

De projectonderdelen die aan de noordzijde van het station op het Kennemerplein, staan gepland (bouw fietsgevel, herinrichting Kennemerplein en definitieve aanleg van Kiss&Ride) zijn deels gestart voor zover het voorbereidende maatregelen betreft.

Het resultaat van de al uitgevoerde werkzaamheden is een Stationsplein met een uitstraling die past bij het monumentale stationsgebouw. Een plein met eigen routes voor de verschillende verkeerssoorten, waar bezoekers zich welkom kunnen voelen in Haarlem, waar plaats is voor ontmoeten. Een plein met de grootste ondergrondse fietsenstalling van Europa en een Rode Loper tussen het station en de Grote Markt.

In de uitvoering draait het project financieel positief. Naast de gemeente dragen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (toegezegde Birk subsidie), de provincie Noord-Holland (ISV) en het Fonds BonRoute (diverse subsidies) bij aan het project. Met name een aanzienlijk hogere bijdrage uit het Fonds BonRoute als gevolg van een herverdeling van subsidiegelden van dit fonds, heeft het project een financiële impuls gegeven. Door een terugvallende dekking uit (beoogde) verkoop van gemeentelijk bezit is op het project een tekort berekend. Zonder de afwaardering van dat bezit zou het project Herinrichting Stationsplein en omgeving een positief financieel resultaat hebben.

De tot nu toe uitgevoerde werkzaamheden waren mogelijk met het in 2008 ter beschikking gestelde krediet. Voor de nog geplande werkzaamheden is dit krediet niet meer toereikend, zoals al bij de eerste kredietaanvraag was voorzien. Het gevraagde vervolgkrediet is hoger dan in 2008 was voorzien, als gevolg van de scope uitbreiding van het project en de tegenvallende inkomsten uit grondverkoop.

## 2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. In te stemmen met het afronden van het project Stationsplein en omgeving
2. Hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van €6.699.633,-
3. Dit krediet te dekken uit:
  - a. De reeds voorziene dekking (RB 023/2008) a €3.531.000,-
  - b. De aanvullende Bon Route subsidie a €3.999.630,-
  - c. De aanvullende Quick Win subsidie a €2.000.000,-
  - d. IP post 67.70 €1.868.646. In het IP 2013 – 2018 is hiermee reeds rekening gehouden
  - e. Het totale tekort op het project bedraagt €2.512.849,-. Hiermee is rekening gehouden in het IP 2013 – 2018.

Dekking	Oud	Mutatie	Nieuw
Investeringsplan	2.327.000		2.327.000
BIRK subsidie	7.900.000		7.900.000
BONRoute busstation	2.066.000		2.066.000
BONRoute aanvullend	2.830.000		2.830.000
BONRoute ophoging 2010		3.999.630	3.999.630
Restant versn.maatr. ZuidTangent	550.000	-34.000	516.000
Te verwachten ontvangen BDU 2009	670.000	-670.000	0
Provincie bijdrage 1.000 plaatsen extra	1.500.000	-1.500.000	0
Vastgoed verkopen	6.953.000	-3.905.300	3.047.700
ISV	824.000		824.000
Quick Win 2.11 subsidie		2.000.000	2.000.000
BDU 2013 <vervallen wegens uitstel fietsbrug>			
Overige dekking	50.000	2.315.454	2.365.454
<i>IP-post 67.70</i>		<i>2.512.849</i>	<i>2.512.849</i>
	<b>25.670.000</b>	<b>4.718.633</b>	<b>30.388.633</b>

## 3. Beoogd resultaat

Met dit vervolgkrediet kunnen ook de bij het project behorende werkzaamheden aan de noordzijde van het station op het Kennemerplein worden uitgevoerd. Dit zijn onder andere:

- a. het bouwrijp maken van een deel van het Kennemerplein ten behoeve van de bouw van de fietsgevel;
- b. de bouw van de fietsgevel;

- c. de herinrichting van het Kennemerplein tussen Jans- en Kruisweg;
- d. de definitieve aanleg van Kiss&Ride voorzieningen op het Kennemerplein en richting Frans Halsbrug;

#### **4. Argumenten**

*Dit voorstel past in bestaand beleid.*

In 2008 werd bij de toekenning van het eerste deel van het krediet al voorzien dat de doorlooptijd van het project Stationsplein zodanig was dat niet met één krediet kon worden volstaan. Het verzoek om nu een vervolgkrediet toe te kennen is daarvan een logisch gevolg. Wel is er meer krediet nodig dan in 2008 werd voorzien als gevolg van het feit dat werkzaamheden aan de Kruisweg en Kruisbrug bij het project zijn betrokken. Daarnaast vallen de geraamde inkomsten uit de verkoop van het Prinsen Bolwerk 3 tegen en blijft de verkoop van het Nedtrain terrein uit. Dit betreft de dekkingskant van het project, de lagere verkoopopbrengsten leiden tot hogere kapitaalslasten (extra investering IP).

#### ***Financiële aspecten (dekking)***

De gemeente draagt de dekking van het project niet alleen. Ook rijk en provincie dragen bij aan het project. De diverse dekkingsbronnen zijn in bijlage A weergegeven. Naast gemeentelijke IP gerelateerde middelen zijn dit:

- een bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen Verkeer & Waterstaat) door tussenkomst van ProRail;
- een bijdrage uit het Fonds BonRoute;
- een bijdrage van nogmaals het ministerie van Infrastructuur en Milieu (voorheen VROM) op grond van het Besluit Inrichting Ruimtelijke Kwaliteit (BIRK);
- een tekortsubsidie van de provincie Noord-Holland om de fietskelder met 1.000 stallingsplaatsen uit te breiden;
- bijdrage uit het ISV;
- gemeentelijke, niet IP gerelateerde middelen;

Hieronder volgt een korte toelichting op deze dekkingsbronnen.

#### ***Bijdrage ministerie Infrastructuur & Milieu, via ProRail.***

Om aan een van de subsidievoorwaarden (tijdige realisatie) te voldoen werd met ProRail afgesproken dat de rijksbijdrage groot €5,4 miljoen voor het Ruimte voor de Fiets-programma als eerste zou worden aangesproken om termijnen van de aannemer te voldoen. Pas nadat dit bedrag was opgesoupeerd, werden kosten door ProRail bij de gemeente gedeclareerd. Deze rijksbijdrage is niet in de gemeentelijk administratie verwerkt.

#### ***Bijdrage BIRK***

In november 2005 heeft het voormalig ministerie van VROM een subsidie van 20% van de projectkosten met een maximum van €7,9 miljoen ter beschikking gesteld voor het project Stationsomgeving. De scope van het project bevatte op dat moment ook de zuidzijde van het Stationsplein, een revitalisering van de kantoren. De projectomvang is minder omvangrijk geworden waar door er een kans bestond dat de uiteindelijke bijdrage lager zou worden. Het ministerie van I&M heeft ambtelijk de nodige toezeggingen gedaan dat de gemeente Haarlem de volledige 7,9 miljoen zal ontvangen, dit is nog niet bestuurlijk bekrachtigd.

#### ***Fonds BonRoute VM 1(BONR 2.09 A)***

Het bestuur van de Stichting BonRoute heeft Haarlem voor het project Stationsplein, bovenop de reeds toegekende bijdrage groot €4,896 miljoen, een extra bedrag groot €3,528 miljoen toegekend.

### *Fonds BonRoute QW 2.11*

In samenspraak met de provincie Noord-Holland is bij de Stichting BonRoute een aanvraag ingediend t.b.v. de realisatie van de vergrote ondergrondse fietsstalling. Deze aanvraag groot €2 miljoen werd gehonoreerd en kan in de plaats komen van de door de provincie toegekende tekortsubsidie voor 1.000 plaatsen van €1,5 miljoen. Per saldo betekent dit €5 ton extra dekking.

De eindverantwoordingen (BONR 2.09 A en QW 2.11), tevens verzoeken om definitieve vaststelling, zijn met goedkeurende accountantsverklaringen voor de deadline van 1 november 2011 bij het bestuur van het Fonds BonRoute ingediend. De verzoeken om definitieve vaststelling zijn door het Fonds BonRoute beide volledig gehonoreerd. In de eindverantwoording zijn niet de kosten meegenomen die de provincie Noord-Holland de gemeente in rekening meende te moeten brengen voor omrijdkosten van Connexxion. Over deze kosten verschilden de provincie en de gemeente van mening. Dit was voor het fonds geen beletsel om toch de volledig in het vooruitzicht gestelde subsidie daadwerkelijk toe te kennen.

In bijlage A is tevens verwerkt (raadsbesluit 28 aug 2008, 142/2008):

- De verkoop van het VVV kantoor Stationsplein 1 aan Connexxion voor €525.000,-kk;
- aankoop van het busstation Stationsplein 12-18 (even) van Connexxion voor €850.000,- kk.

### *Bijdrage uit ISV*

Voor de werkzaamheden Kruisweg zijn bijdragen uit de ISV-middelen onttrokken. Er is reeds €824.000,- beschikbaar gesteld bij de 1<sup>e</sup> Berap van 2013 en bij de 2<sup>e</sup> Berap zal nog eens €800.000,- beschikbaar komen.

### *Niet IP gerelateerde gemeentelijke middelen*

Helaas moet geconstateerd worden dat de veronderstelde dekking uit verkoop van gemeentelijk bezit (Prinsen Bolwerk 3 en het Nedtrain terrein) minder zal opleveren en later zal worden genoten. Deze verwachte tegenvaller is eerder al gemeld; in de vorige raadsperiode door voormalig wethouder Van Velzen en in de huidige raadsperiode in brieven van wethouder Van Doorn.

Er wordt nu uitgegaan van een dekkingsterugval van €3.905.300,-

Mochten de uiteindelijke inkomsten hoger uitvallen dan nu wordt verondersteld dan zal het uiteindelijk te activeren projecttekort verminderen.

### ***Financiering toegevoegd werk (scope uitbreiding)***

Gedurende de looptijd van het project werden werkzaamheden aan het project toegevoegd. Het gaat om werkzaamheden die noodzakelijk waren en waarmee de inbedding van het project in de omgeving is verbeterd.

Om de Rode Loper binnenstad aan te laten sluiten op de Rode Loper Stationsplein werd het project uitgebreid met de herprofilering van de Kruisweg tussen Parklaan en Nieuwe Gracht (inclusief rioolvervanging) en het aanbrengen van nieuwe bestrating op de Kruisbrug.

Voor de Kruisbrug werd uit de post “groot onderhoud openverharding” €40.000,- beschikbaar gesteld.

Voor de Kruisweg kwam €800.000,- beschikbaar (IP 2009 is onder programma 9 en IP-nummer 61.52) en voor de riolering uit IP 63.19 €500.000 (2011).

In 2011 werd tijdens de uitvoering geconstateerd dat de, direct naast het Kruiswegviaduct gelegen, keermuren en hekwerken in zeer slechte staat verkeerden. Alhoewel zij een eenheid vormen met het monumentale viaduct, dat bij ProRail in beheer is, bleken zij volgens een akte uit 1917 onverwacht gemeentelijk eigendom. Voor dit herstel is uit IP STRM €42.720 en IP 63.08 €106.000 beschikbaar gesteld.

Ook bleek - na de verwijdering van asfaltlagen en anders dan rioolbeheerders veronderstelden - het riool bij het Kruiswegviaduct verzand te zijn. Gedeeltelijke vervanging was onvermijdelijk en het riool is hersteld. De kosten (€25.000) worden opgenomen in het MJP 2012.

Het gaat hier om exploitatiegelden uit de lopende begroting.

De genoemde wijzingen zijn in de bijlage A in detail weergegeven.

***Financiële aspecten (uitgaven, bijlage B (geheim ex artikel 55 gemeentewet))***

De planvorming en realisatie werden gestuurd door de knellende datum voor financiële afwikkeling in de toegekende BonRoute gelden voor Versnellingsmaatregel 1 (uitvoering voor 31/12/10 en afwikkeling voor 1/11/11). Daarnaast speelde een uitvoeringsprobleem bij de bouw ondergrondse doorgang tussen de fietskelder (souterrain) en het station zelf.

Verder zijn opmerkingen te maken over uitgaven in het kader van Hogere Benutting Fietsenstallingen (HBF), planningsaanpassing, DRIS (dynamisch reizigers informatie systeem) en wijziging van het prijspeil.

Hieronder volgt een korte toelichting op de uitgavenposten. De wijzingen zijn in de bijlage B (*geheim ex artikel 55 gemeentewet*) in detail weergegeven.

***De BonRoute werkzaamheden***

De Jansweg, met vertrambare betonbaan, en busdeel van het Stationsplein zijn onder hoogspanning tijdig (voor 31 december 2010) gerealiseerd.

***Onderdoorgang***

Bij de bouw van het fietssouterrain werd de aannemer geconfronteerd met een funderingsplaat van het station zelf die veel verder doorstak dan logischer wijze verwacht kon worden. Daardoor kon de realisatie van de doorgang van souterrain naar station niet op de gedachte manier worden uitgevoerd. Als bijlage C is bijgevoegd een vakpublicatie omtrent de problemen bij de realisatie van de onderdoorgang tussen souterrain en station. Op dit onderdeel was er sprake van aanzienlijke vertraging. Neveneffect was dat het voetgangersgedeelte van het Stationsplein, gelegen direct voor het station zelf, niet aangepakt kon worden. De vertraging en daardoor gewijzigde uitvoering heeft tot aanzienlijke kosten voor meerwerk geleid.

De kostenraming voor het totale Ruimte voor de Fietsprogramma is bijgesteld naar €16.768.000,- waarvan €11.368.000,- voor rekening van de gemeente komt. Dit is inclusief de realisatie van de fietsgevel op het Kennemerplein.

***Hogere Benutting Fietsenstallingen (HBF)***

ProRail, de leidende partner bij de realisatie van de fietsvoorzieningen, trekt zich de bijstelling als gevolg van de tegenvaller bij de onderdoorgang tussen stalling en station aan. Ondanks de contractueel overeengekomen gefixeerde bijdrage voor het Ruimte voor de Fietsprogramma, heeft ProRail een deel van de meerwerkkosten voor haar rekening genomen.

Daarnaast biedt ProRail aan in de fietskelder en de nog te bouwen fietsgevel HBF te installeren. HBF is een landelijk programma met als doel te komen tot een betere benutting van stallingen in stationsomgevingen. De term HBF wordt ook gebruikt als naam voor het systeem dat tot de betere benutting leidt. ProRail biedt aan HBF te installeren zonder verdere investeringskosten voor de gemeente.

De kosten van dit gehele systeem, alsook de kosten voor het beheer daarvan, worden in verband met het vertrouwelijk karakter vermeld als voetnoot 1 in bijlage B).

### *Planningsaanpassing*

Om door vertraging bij de realisatie van de onderdoorgang geen gaten te laten vallen in de planning van het project is de Lange Herenstraat eerder in uitvoering gebracht en inmiddels opgeleverd.

### *DRIS (dynamisch reizigers informatie systeem)*

Het "DRIS" wordt geplaatst in opdracht (en voor rekening) van de provincie Noord-Holland. De kosten van de ondergrondse infra die nodig waren voor het DRIS zijn wel ten laste van het project gekomen. Haarlem faciliteert het aanbrengen. Aansluitkosten, energiegebruik en eventuele schades komen -zoals dit gebruikelijk is- voor rekening van de gemeente.

### *Prijspeil*

De kostenramingen opgenomen in de eerste kredietaanvraag kenden een prijspeil begin 2008. Alhoewel het aanbestedingsklimaat tot op heden doorgaans gunstig was), is een prijsbijstelling op zijn plaats naar het gedachte jaar van uitvoering van de nog te verrichten werkzaamheden. Bijgestelde kostenramingen vormen de onderlegger van deze vervolgekredietaanvraag.

### **Kostenoverschrijding:**

Wethouder Cassee heeft in juli (bijlage E) aan de raad laten weten dat er in het project sprake is van een kostenoverschrijding van €75.000,- Deze overschrijding is verwerkt in het gevraagde krediet en is veroorzaakt door uitgaven die onvermijdelijk waren.

## **5. Kanttekeningen**

### *Bezwaar tegen realisatie fietsgevel Kennemerplein*

Voor de realisatie van de fietsgevel werd het uitwerkingsplan Kennemerplein opgesteld. De eigenaar van het naastgelegen opstal heeft alle mogelijkheden benut om zijn bedenkingen tegen de bouw te uiten. Tegen het door Gedeputeerde Staten goedgekeurde uitwerkingsplan werd beroep bij de Raad van State aangetekend. Alhoewel de Raad van State het onderdeel archeologie vernietigde hield het besluit van GS als zodanig stand.

Ook op de verleende omgevingsvergunning is bezwaar gemaakt.

Het college besloot (7 feb 12), op advies van de commissie Beroep- en

Bezwaarschriften:

- de bezwaarde ontvankelijk te verklaren;
- de bezwaren ongegrond te verklaren;
- het bestreden besluit te handhaven en dit besluit mede te baseren op het advies van de Kamer en het gewijzigde advies van de Adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit.

Tegen dit besluit werd geen beroep ingesteld, de omgevingsvergunning is inmiddels onherroepelijk.

### *Geschil met aannemer busplein*

De verhouding met de aannemer van het busplein is verstoord door geschillen over de geleverde kwaliteit, een juridisch vervolg of arbitrage kan het vervolg zijn. Ten behoeve van de nazorg en onderhoud de komende 5 jaar is in de ramingen van de nog te maken kosten een bedrag opgenomen. Bij afsluiting van het krediet wordt het dan resterende deel van deze reservering in een voorziening omgezet.

### *Geschil met provincie Noord-Holland*

Met de provincie Noord-Holland had het college een zakelijk geschil van inzicht over omrijdkosten voor busvervoer gedurende de aanleg van de Jansweg en het busdeel van Stationsplein.

Uiteindelijk is dit geschil in een bestuurlijk overleg geslecht, er worden geen omrijdkosten betaald.

### *Schotersingel fietsbrug*

Het college heeft besloten de fietsbrug niet langer onderdeel te laten uitmaken van het project stationsplein, de aanleg kosten zijn daarvan thans te hoog. Als gevolg van dit besluit zijn voor de bereikbaarheid van het station per fiets aanvullende maatregelen op het Kennemerplein noodzakelijk

### *Inrichtingsplan Stationsplein*

Voor de betere benutting van het stationsplein is de bestuurlijke wens uitgesproken voor het maken van een inrichtingsplan. Gedacht wordt aan mogelijkheden voor horeca, terrassen, en een uitwijklocatie voor de weekmarkt. Kosten voor voorbereiding en uitvoering worden te zijner tijd aan de raad voorgelegd.

### *Risico paragraaf*

Het stationsplein is een groot en complex project midden in de stad, vanwege de ligging en de functie als vervoersknooppunt komen hier veel verkeersstromen samen en spelen er veel verschillende belangen. Het project kent diverse deelprojecten, en heeft te maken met veel verschillende geldstromen.

Het project kent nog een aantal risico's:

- de bouw van de fietsflat: de gemeente is verplicht dit door Prorail te laten uitvoeren
- het intensieve gebruik van het natuursteen, dit leidt tot hoge onderhoudskosten
- de belasting van de Kruisweg door de bussen is te zwaar gebleken voor de klinkerbestrating, dit leidt tot vervroegde afschrijving en extra kosten nu de Kruisweg binnen twee jaar na oplevering van nieuw asfalt moeten worden voorzien
- de inrichting van het Kennemerplein in combinatie met intensief gebruik van het plein door fietsers en voetgangers zal tot hogere beheerkosten leiden en om extra handhaving vragen
- uitblijvende verkoop Nedtrain locatie
- definitieve afrekening BIRK subsidie

## **6. Uitvoering**

De realisatie van de fietsgevel start 2013, aansluitend wordt het Kennemerplein opnieuw ingericht.

## **7. Bijlagen**

- Bijlage A: herziene dekkingsopstelling;  
Bijlage B: herziene kostenopstelling van het project (Ex artikel 55 Gemeentewet)  
Bijlage C: een vakpublicatie omtrent de problemen bij de realisatie van de onderdoorgang tussen souterrain en station.  
Bijlage D: HBF (Ex artikel 55 Gemeentewet)  
Bijlage E: Brief van wethouder Cassee + bijlage

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester



## 8. Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

Het college stelt de raad voor:

1. In te stemmen met het afronden van het project Stationsplein en omgeving
2. Hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van €6.699.633,-
3. Dit krediet te dekken uit:
  - a. De reeds voorziene dekking (RB 023/2008) a €3.531.000,-
  - b. De aanvullende Bon Route subsidie a €3.999.630,-
  - c. De aanvullende Quick Win subsidie a €2.000.000,-
  - d. IP post 67.70 €1.868.646. In het IP 2013 – 2018 is hiermee reeds rekening gehouden
  - e. Het totale tekort op het project bedraagt €2.512.849,-. Hiermee is rekening gehouden in het IP 2013 – 2018.

Dekking	Oud	Mutatie	Nieuw
Investeringsplan	2.327.000		2.327.000
BIRK subsidie	7.900.000		7.900.000
BONRoute busstation	2.066.000		2.066.000
BONRoute aanvullend	2.830.000		2.830.000
BONRoute ophoging 2010		3.999.630	3.999.630
Restant versn.maatr. ZuidTangent	550.000	-34.000	516.000
Te verwachten ontvangen BDU 2009	670.000	-670.000	0
Provincie bijdrage 1.000 plaatsen extra	1.500.000	-1.500.000	0
Vastgoed verkopen	6.953.000	-3.905.300	3.047.700
ISV	824.000		824.000
Quick Win 2.11 subsidie		2.000.000	2.000.000
BDU 2013 <vervallen wegens uitstel fietsbrug>			
Overige dekking	50.000	2.315.454	2.365.454
<i>IP-post 67.70</i>		<i>2.512.849</i>	<i>2.512.849</i>
	<b>25.670.000</b>	<b>4.718.633</b>	<b>30.388.633</b>

Gedaan in de vergadering van ... .. (wordt ingevuld door de griffie)

De griffier

De voorzitter

## Stationsplein eo BIJLAGE A: Herziene dekkings opstelling

<b>Uitgaven</b>	<b>Oud</b>	<b>Mutatie</b>	<b>Nieuw</b>	<b>Dekking</b>	<b>Oud</b>	<b>Mutatie</b>	<b>Nieuw</b>
Ruimte voor de fiets	8.900.000	2.468.351	11.368.351	Investeringsplan	2.327.000		2.327.000
Civiel openbare ruimte	10.500.000	1.313.220	11.813.220	BIRK subsidie	7.900.000		7.900.000
VTU	3.100.000	-241.599	2.858.401	BONRoute busstation	2.066.000		2.066.000
Electronische reizigers info	900.000	-898.914	1.087	BONRoute aanvullend	2.830.000		2.830.000
Verwerving "De Sleutel"	2.000.000	0	2.000.000	BONRoute ophoging 2010		3.999.630	3.999.630
Onvoorzien	270.000	291.146	561.146	Restant versn.maatr. ZuidTangent	550.000	-34.000	516.000
Overige uitgaven		1.786.428	1.786.428	Te verwachten ontvangen BDU 2009	670.000	-670.000	0
				Provincie bijdrage 1.000 plaatsen extra	1.500.000	-1.500.000	0
				Vastgoed verkopen	6.953.000	-3.905.300	3.047.700
				ISV	824.000		824.000
				Quick Win 2.11 subsidie		2.000.000	2.000.000
				BDU 2013 <vervallen wegens uitstel fietsbrug>			
				Overige dekking	50.000	2.315.454	2.365.454
				<i>IP-post 67.70</i>		2.512.849	1.868.646
				<i>Aanvulling IP 67.70</i>			644.203
	<b>25.670.000</b>	<b>4.718.633</b>	<b>30.388.633</b>		<b>25.670.000</b>	<b>4.718.633</b>	<b>30.388.633</b>

<b>Resume</b>	
Totaal kosten	30.388.633
Totaal dekking	30.388.633
<b>Tekort</b>	<b>0</b>

# Ondergrondse aansluiting Station Haarlem

## Uitdaging in complexe bouwfasering en beperkte ruimte

ing. R.H. Gerritsen / ir. A. van Schaik

### Inleiding

Sinds juli 2009 is in het centrum van Haarlem gebouwd aan de grootste ondergrondse fietsstalling van Europa. Het souterrain heeft straks vijf duizend parkeerplekken voor fietsen en bromfietsen. Vanuit het nieuw gebouwde fietssouterrain is een ondergrondse aansluiting gemaakt op een oude kelderconstructie onder het bestaande historische stationsgebouw van Haarlem. Reizigers kunnen met ingang van augustus 2011 vanuit de fietsenkelder direct het stationsgebouw betreden. Het stationsgebouw van Haarlem uit 1908 behoort volgens kenners tot één van de mooiste stationsgebouwen van Nederland. De werkwijze voor het maken van een doorbraak in de ondergrondse gevel- en kelderconstructie moest dan ook zeer goed worden afgewogen. Het realiseren van de ondergrondse aansluiting heeft de nodige uitdagingen met zich mee gebracht.

**Figuur 1. Bouwput voorzijde stationsgebouw**



**Figuur 2. Beeld afbouw fietssouterrain**



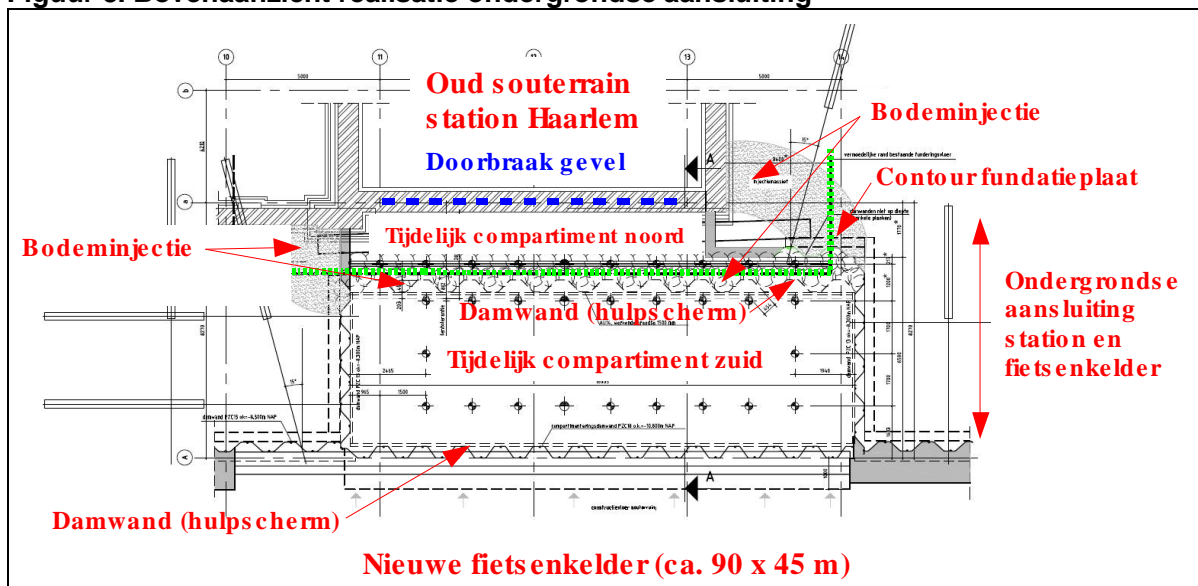
### Complexe omstandigheden

Voor het maken van de ondergrondse aansluiting zijn stalen damwanden (profiel PZC13) door middel van statisch drukken zo dicht mogelijk op de gevel geplaatst. Ontwikkelingen tijdens de uitvoering maakten het noodzakelijk de complexe aansluiting op onderdelen te herzien. Oorzaak hiervan was het vastlopen van de damwanden op een obstakel in de ondergrond voor de gevel. Met behulp van detectie is onderzoek gedaan naar de omvang en samenstelling van dit obstakel. Hieruit kwam naar voren dat op circa 4,5 meter diepte een gewapende uitkraging van de funderingsplaat aanwezig was. Opmerkelijk was dat het beton 1 richting gewapend was met stalen I-profielen. Het inbrengen van de damwanden tot de gewenste afstand van de gevel was door deze omstandigheden fysiek niet mogelijk, zodat een afstand van 2 tot 5 meter tot de gevel resteerde.

### Varianten

Om alsnog een waterdichte aansluiting te realiseren is in samenspraak met de ontwerpende ingenieurscombinatie Railinfra Solutions (een samenwerkingsverband tussen Witteveen+Bos, Royal Haskoning en DB International) en de hoofdaannemer MNO Vervat gezocht naar de beste oplossing. Gedeeltelijke sloop van de uitkragende funderingsplaat door middel van vergruizingstechnieken werd met het oog op verzakking van het historische stationsgebouw te risicovol geacht. Hierna is gekeken naar oplossingen, waarbij de oude funderingsplaat in de aansluiting geïntegreerd zou worden. Hiertoe zijn schetsmatig verschillende varianten uitgewerkt. Daarbij heeft onder meer afweging plaatsgevonden van verschillende afdichtingstechnieken, te weten bodeminjectie, jetgrouten of het bevriezen van de grond. Op basis van uitvoeringstechniek, risico's en kosten is als meest wenselijke afdichtingstechniek gekozen voor toepassing van een bodeminjectie met waterglas. In figuur 3 is een bovenaanzicht weergegeven van de ondergrondse aansluiting.

**Figuur 3. Bovenaanzicht realisatie ondergrondse aansluiting**



### **Bodeminjectie**

Bij het toepassen van bodeminjectie worden de poriën van het bodemmateriaal gevuld met injectievloeistof, waardoor verstoring van het grondmassief beperkt is. Bodeminjectie is hiermee enkel toepasbaar in zandgrond. Aangezien de bodeminjectie bij de ondergrondse aansluiting een gecombineerde functie heeft van zowel grondkering als waterkering is gekozen voor toepassing van een zogenaamde 'hard-gel'. Bij een dergelijke injectievloeistof worden de zandkorrels verkit, waardoor aan het materiaal sterkte-, stijfheid en waterremming kunnen worden ontleend. Voor het ontwerp van de injectiemassieven is gebruik gemaakt van het softwareprogramma 'PLAXIS'. Met dit eindig-elementen-programma zijn de stabiliteit en de vervormingen getoetst van de injectielichamen en de belendingen.

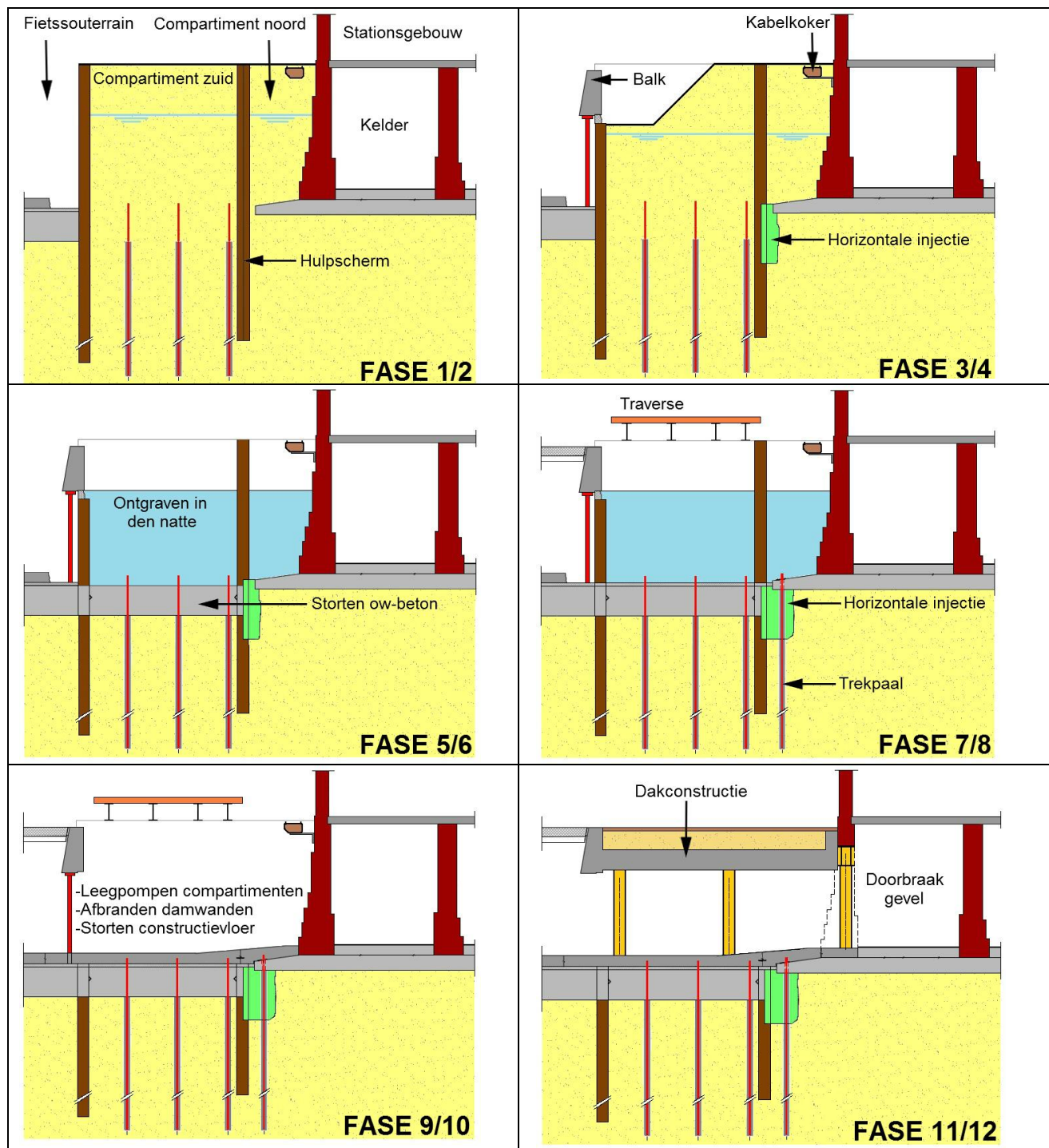
De bodeminjecties ter plaatse zijn te onderscheiden in horizontaal en verticaal gelegen injectiemassieven. Op basis van de situatie ter plekke is voor de samenstelling van de injectievloeistof gekozen voor een gemodificeerde waterglas met een lagere viscositeit en een verkorte geleringstijd. Belangrijk hierin zijn onder andere het type waterglas (natriumsilicaat), hardener (dimethylsuccinaat) en mengverhoudingen met water. Voor het horizontale deel is de injectievloeistof daarbij samengesteld in een verhouding van 50:40:10 (waterglas, water, hardener) en verticaal in verhouding 50:38:12 (waterglas, water, hardener). In alle gevallen is de injectievloeistof voorverwarmd tot ongeveer 30° Celsius om de viscositeit te verlagen.

De verticale injectiemassieven zijn aangebracht aan weerszijden van de aansluiting voor afdichting van de ruimte tussen de damwanden en de bestaande gevel. De functie van de horizontale injectie is het afdichten van de spleet tussen de bestaande funderingsplaat en het OW-beton van de fietsenkelder. Deze injectie is in twee fasen aangebracht, waarbij de eerste fase heeft bestaan uit een injectie rij voor de funderingsplaat, en de tweede fase door de funderingsplaat heen. Ten behoeve van het injecteren voor de tweede fase zijn er door een duikploeg kernboringen uitgevoerd in de funderingsplaat met een diameter rond 60 mm. Alle injectiewerkzaamheden zijn uitgevoerd door Balm BV. en Injection Nederland.

### **Bouwfasering**

Door het bouwen in de zeer drukke stationsomgeving, waarbij het stationsplein na gereedkomen van het fietssouterrain zelf ook werd heringericht, diende bij alle werkzaamheden rekening gehouden te worden met aspecten als veiligheid en bereikbaarheid voor de reizigers en bovengelegen restaurant. Als gevolg hiervan was de beschikbare werkruimte zeer beperkt. Het aangetroffen obstakel in de ondergrond, de beperkte werkruimte en continuïteit in de bouw van het souterrain stelden speciale eisen aan de bouwmethode en fasering van de ondergrondse aansluiting. In figuur 4 is de bouwfaseringschematische weergegeven.

Vanuit risicobeheersing is een stalen hulpscherm geïntroduceerd langs de funderingsplaat, waardoor de aansluiting werd opgedeeld in een smal noordelijk compartiment en een resterend zuidelijk compartiment. De damwand vormde de scheiding tussen de traditionele bouwmethode met onderwaterbeton en de complexe aansluiting met bodeminjectie op de bestaande gevel- en funderingsconstructie.



**Figuur 4. Bouwfasering ondergrondse aansluiting (met schematische weergave in figuren)**

- |                  |  |
|------------------|--|
| Bouwfase 1 / 2   | 1. Verleggen kabels/leidingen naar kabelkoker, bouw souterrain (damwanden, OW-beton)<br>2. Installatie GEWI-palen vanaf maaiveld en drukken hulpscherm voor extra compartimentering            |
| Bouwfase 3 / 4   | 3. Aanbrengen horizontale injectie langs fundering en verticale injectie (niet in figuur)<br>4. Tijdelijke waterstand iets verlagen, storten betonnen draagbalk voor dak glasstraat souterrain |
| Bouwfase 5 / 6   | 5. Gelijktijdig ontgraven beide compartimenten in den natte<br>6. Duikinspectie compartimenten en storten OW-beton compartiment zuid   |
| Bouwfase 7 / 8   | 7. Plaatsing traverse in dwarsrichting over aansluiting, kernboringen onder water<br>8. Aanbrengen trekpalen en injectiemassief door bestaande vloer, afzinken verankeringframe                |
| Bouwfase 9 / 10  | 9. Uitvoeren pompproef, eventueel na-injecteren, leegpompen compartimenten,<br>10. Afbranden damwanden, aanbrengen uitvullaag en constructievloer  |
| Bouwfase 11 / 12 | 11. Opbouw vijzelconstructie, doorbraak gevel stationsgebouw, aanbrengen stalen portaal<br>12. Aanbrengen kolommen, afbouw dakconstructie, aanhelen vloer, bouwkundige afwerking               |

De natte ontgraving van de beide compartimenten zijn met een kraan met lange giek uitgevoerd. Bij het smalle noordelijke compartiment is de circa de helft ontgraven met de kraan. In verband met het voorkomen van schade aan de gemaakte injectiemassieven en de geringe ruimte tussen de gevel en hulpdamwand, is het resterende zand door duikers met een pomp weggezogen.

De uitkragende vloer was constructief onvoldoende sterk om bij het droogzetten van de bouwkuip de onderliggende waterdruk te kunnen weerstaan. Hiertoe zijn in de bouwfasering verankeringen toegevoegd in de vorm van trekpalen door de bestaande vloer. Vanaf een traverse zijn hierna een 10-tal trekpalen gemaakt met een zelfborend trillingsarm ankersysteem door de vloer heen. Naast trillingsarm en grondverdringend is dit systeem gekozen om de diameter van de kernboringen in de bestaande vloer zo beperkt mogelijk te houden (127 mm). Na uitvoering van de palen werd opgemerkt dat er door de groutdrukken een aanzienlijke hoeveelheid grout boven de vloer was uitgetreden. Voor het verkrijgen van de juiste hoogteligging is dit grout naderhand door duikers verwijderd. Na het opschonen van de groutresten is een verankeringsframe over de paalkoppen afgezonken en vastgezet. Vanwege de aangetroffen eenzijdige wapening in de uitkragende vloer was het noodzakelijk de krachten in dwarsrichting te kunnen spreiden door het verankeringsframe. Na het droogzetten van het compartiment is het frame ingestort in de nieuwe vloer.

Voor het verkrijgen van meer zekerheid over de dichtheid van de aansluiting is eerst een pompproef en duikinspectie uitgevoerd. Bij de pompproef werd in eerste instantie een lekkage en uitspoeling van materiaal waargenomen. De lekkage is verholpen door het storten van een betonprop achter een verloren damwand, het lassen van een staalplaat en het na-injecteren met waterglas. De pompproef en het uiteindelijk droogzetten van de compartimenten vormde een ultieme test ten aanzien van de uitgewerkte fasering en gebruikte technieken. Na het treffen van de mitigerende maatregelen konden beide compartimenten succesvol worden droog gepompt. Daarna is een definitieve waterdichte aansluiting gemaakt door middel van constructieve betonwanden en een betonnen vloer. De grond- en waterkerende functie van de bodeminjecties is hiermee komen te vervallen.

**Figuur 5. Ondergrondse aansluiting**



**Figuur 6. Opbouw van het vizelframe**



### Monitoring

Gedurende alle bouwwerkzaamheden heeft uitgebreide monitoring plaatsgevonden van het stationsgebouw en de omgeving. Met behulp van miniprisma's en hoogtebouten op de gevel en naastgelegen stationsoverkapping is de beweging van de constructie tijdens de uitvoering nauwlettend in de gaten gehouden. De intensiteit van de monitoring is daarbij afgestemd op de mate van kritische bouwwerkzaamheden. Door de inzet van een 10-tal miniprisma's kon de beweging van de gevel in een 3-dimensionaal vlak (x/y/z) worden gevolgd. Hierdoor was het mogelijk de beweging en relatieve rotatie van het gebouw te volgen in de tijd. De grenswaarde van de relatieve rotatie lag vanwege het monumentale karakter van het stationsgebouw zeer laag, te weten 1:1000 (1 mm op 1 meter). In de praktijk is het door effecten van meetnauwkeurigheid en temperatuursinvloeden moeilijk gebleken een dergelijk lage waarde te halen. Bij de uitvoering is een absolute verticale verplaatsing gemeten van **maximaal +/- @ mm en een relatieve rotatie van maximaal 1:@@**. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat bij de werkzaamheden geen significante verplaatsing of schade is opgetreden.

### Vijzelconstructie en doorbraak

De ondergrondse gevelconstructie van het stationsgebouw bestond uit een dikke gemetselde muur van bakstenen, en vormde een integraal onderdeel met de fundatie en de waterdichtheid van de

historische kelder. De werkwijze voor het maken van een doorbraak over circa elf meter moest dan ook goed worden afgewogen. De methode van het opvangen van de belastingen uit de gevel is daarbij nauwgezet uitgewerkt, waarbij gebruik is gemaakt van een vijzelconstructie. Met het vijzelen van de constructie wordt in de tijdelijke situatie de gevel onder druk gehouden, waardoor vervorming en scheuren in de monumentale gevel worden voorkomen. De krachten uit de zestien meter hoge gevel zijn hiertoe eerst overgebracht op een stalen hulpconstructie, bestaande uit zestien stempels, twee langsliggers (HE180B) en veertien dwarsliggers (HE180B / HE260B). Deze ondersteuning is gebruikt als reactieframe voor het vijzelen, met toepassing van zestien tijdelijke vijzels met een drukcapaciteit van 30 ton en een zestal verloren platte vijzels met elk een drukcapaciteit van circa 40 ton. Het vijzelen is hierna uitgevoerd volgens een speciaal opgesteld vijzelprotocol, waarbij de aan te brengen belasting geleidelijk in de gevel is gevoerd door het wisselen van posities. Na de diverse vijzelfasen was het bovenliggende metselwerk op spanning, zodat de onderliggende gevel hierna volgens een van te voren bepaald scenario gesloopt kon worden. Voor de definitieve situatie is de nieuw aangebrachte portaalconstructie van stalen kolommen en liggers voorbelast en gefixeerd, waardoor na het verwijderen van de hulpconstructie het metselwerk geen zettingen meer hoeft te verwachten. De stalen hulpconstructie is hierna verwijderd. Hierna is de dakconstructie aangebracht over de verbinding en is deze van binnen bouwkundig afgewerkt.

**Figuur 7. Doorbraak ondergrondse gevelconstructie**



### **Conclusie**

De realisatie van een ondergrondse verbinding heeft grote uitdagingen gekend. Door de ondergrondse verbinding kunnen de reizigers vanuit de fietsenkelder het stationsgebouw van Haarlem rechtstreeks betreden. De in onbruik geraakte kelderconstructie onder het stationsgebouw heeft hierdoor een tweede leven gekregen, en kan worden gezien als voorbeeld in duurzaam bouwen. Door in een vroegtijdig stadium van het project op basis van geïnventariseerde risico's een extra hulpscherm in de bouwkuip van het fietssouterrain toe te passen, heeft de bouw van het souterrain beperkt hinder ondervonden van de gewijzigde omstandigheden. Binnen de complexe omstandigheden is het mogelijk gebleken de grond over een afstand van 2-5 meter succesvol te stabiliseren en waterdicht aan te sluiten met behulp van bodeminjectie. Door het bouwen in de zeer drukke stationsomgeving, was de beschikbare werkruimte zeer beperkt. Bij de realisatie diende rekening gehouden te worden met zeer scherpe deformatiecriteria van de belendende monumentale gevel. Gedurende de werkzaamheden heeft uitgebreide monitoring plaatsgevonden, waarbij geen significante verplaatsing of schade is opgetreden van het stationsgebouw en de omgeving.

### **Ontwikkeling stationsgebied - Kader**

*De nieuwbouw en vernieuwing van de fietsenstallingen bij station Haarlem is onderdeel van het landelijke programma 'Ruimte voor de Fiets'. Voor het stimuleren van OV-vervoer en het oplossen van fietsparkeerproblemen rondom stations, pakt Prorail hierbij actief de realisatie van fietsstallingen aan. In Haarlem voorziet het totale plan in ongeveer achtduizend stallingplaatsen voor fietsen en bromfietsen, waarvan 5050 stuks ondergronds, in pandig het bestaande stationsgebouw 1155 stuks (fietscarré), en 1685 stuks binnen een nog te realiseren fietsgevel aan het Kennemerplein. Het initiatief en de uitwerking van het project 'Ruimte voor de Fiets' betreft een samenwerking tussen Prorail en de gemeente Haarlem. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van het Masterplan Spoorzone Haarlem met als doel het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de stedelijke omgeving van het monumentale station. Vanuit de gemeente Haarlem is het project onderdeel van het Masterplan Stationsgebied, waarin het gebied rondom het station wordt heringericht en er ondermeer een nieuw busstation en een 'rode loper' voor de fietsers wordt aangelegd. Het is de verwachting dat met uitvoering van het plan de parkeeroverlast van duizenden fietsen rond het stationsgebied is opgelost.*

*Rijk Gerritsen is specialist geotechniek bij Witteveen+Bos / Railinfra Solutions. Arno van Schaik is projectmanager bij MNO Vervat.*





Gemeente Haarlem

drs. Ewout P. Cassee  
wethouder ruimtelijke ordening, grondbeleid en  
regionale samenwerking

Retouradres Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de raad

Datum 3 juli 2013  
Ons kenmerk 2013/260525  
Contactpersoon C. Hubers  
Doorkiesnummer 023 51133 66  
E-mail c.hubers@haarlem.nl  
Onderwerp Toelichting op vervolgkrediet Stationsplein

Geachte leden,

#### Inleiding

U heeft al langer verzocht om inzicht in de financiën van het project stationsplein. Tijdens de behandeling van de kader nota heeft voormalig wethouder van Doorn al melding gemaakt van financiële tegenvallers in het project. Met dit schrijven informeer ik u nader over de financiële situatie van het project Stationsplein.

#### Vertraging

In november van 2012 heeft het college de nota vervolgkrediet Stationsplein besproken en ter advies voorgelegd aan de commissie ontwikkeling. De nota werd tegelijk met de nota verkoop Prinsen Bolwerk 3 aangeboden omdat de verkoop van het pand een belangrijke financiële drager van het vervolgkrediet is. Een en ander werd aan de orde gesteld tijdens de commissie van 6 december jl.. Aangezien de raad niet direct kon instemmen met de verkoop van het Prinsen Bolwerk heeft de behandeling van het vervolgkrediet Stationsplein vertraging opgelopen. Als gevolg van deze vertraging zijn er lopende uitgaven gedaan die vooruitliepen op het nog toe te kennen krediet en dus een overschrijding inhielden van het toegekende krediet.

#### Nadere inspectie van de cijfers

Omdat de vertraging inmiddels flink was opgelopen is besloten de nota nogmaals cijfermatig tegen het licht te houden om zekerheid te verkrijgen over de laatste financiële stand van zaken. Met het nu te vragen vervolgkrediet moet het project helemaal gerealiseerd kunnen worden. Het resultaat van deze doorlichting is dat er in de nota die u op korte termijn wordt aangeboden, gevraagd wordt in te stemmen met een vervolgkrediet van € 6.699.633, zijnde de resultante van de geraamde kosten ad

€ 30.388.633 minus het al verleende krediet van € 25.670.00. Plus een bijdrage uit het ISV voor de vernieuwing van de Kruisweg ad €800.000.



## Haarlem

2

Dit verzoek is hoger dan in november van 2012 noodzakelijk leek, er was aanvankelijk sprake van € 29.716,189 geraamde kosten.

### Overschrijding:

Deze verhoging is het gevolg van uitgaven die onvermijdelijk waren voor de voortgang van het project en betekenen een overschrijding van de oorspronkelijke uit 2008 stammende raming. Bij het begin van het project in 2008 is er voor gekozen om met een beperkte post onvoorzien (€ 270.000) te werken. Het gevolg hiervan is dat tegenvallers in de uitvoering zo goed als direct een kredietverhoging nodig maken.

### Meerkosten:

In de bijlage treft u een gespecificeerd overzicht van de meerkosten, in hoofdlijnen betreft het:

€ 75.000 van het gevraagde krediet is noodzakelijk om tegenvallers in het gebruik en beheer van het natuursteen op te vangen.

De extra kosten voor het Stationsplein bedragen ca. € 450.000 waarvan € 234.598,13 direct te maken hebben met de realisatie van het plein zelf.

Onder andere is een droge blusleiding (tappunt voor bluswater t.b.v. de fietskelder) aangelegd, werd een extra waterleiding aangelegd, zijn er aanvullende onderzoeken verricht naar de scheurvorming in het natuursteen, extra uitgaven gedaan voor het handhaven op verkeerd gestalde fietsen op het plein. De realisatie vond plaats in een bijzonder drukke en complexe omgeving, meer dan eens werd met maatwerk ingespeeld op signalen van belanghebbenden.

Ook zijn er voorbereidende werkzaamheden ten behoeve de realisatie van de fietsgevel op het Kennemerplein, de herinrichting van dat plein.

Een ander deel van de extra uitgaven wordt veroorzaakt door de werkzaamheden aan de Kruisweg/Lange Herenstraat ten bedrage van € 224.792,- . Grotendeels meerwerkrekeningen van ca. € 150.000 en deels verrekening op basis van besteksposten van ruim € 50.000. Het meerwerk hield onder meer verband met de kosten van rioleringsvervanging onder het Kruiswegviaduct en extra uitgaven voor archeologisch onderzoek.

Het meerwerk is niet gering maar dient in verhouding met het totaal van de aanneemsom van ruim 2,4 miljoen te worden gezien.

Het is mijns inziens volstrekt duidelijk dat de gedane uitgaven niet hadden mogen plaatsvinden voordat u als raad hiervoor krediet beschikbaar had gesteld, daarvoor bied ik u mijn oprechte excuses aan.

Wat uit het bijgevoegde overzicht blijkt, is dat het uitgaven zijn geweest die te maken hebben met de voortgang van het project.

In een spagaat tussen de voortgang van het project en de daarmee verbonden kredietnoodzaak met de aan de verkoop van PB3 gelieerde behandeling van het vervolgekrediet is daar waar mogelijk het werk getemporiseerd. Het tijdelijk "uit het krediet lopen" van het project Stationsplein was desondanks het onvermijdelijke gevolg.

Meerkosten bij werken zijn altijd vervelend, ze zijn in de nieuwe raming meegenomen. In het grotere geheel van het gehele project zijn zij relatief beperkt.



## Haarlem

3

Er is wel dekking voor deze extra kosten.

In ambtelijk overleg heeft het Agentschap.nl, belast met de uitvoering van de BIRK subsidie, de toezegging gedaan dat de subsidie 6 ton hoger zal uitvallen dan in december werd aangenomen. Met de besluitvorming over de verkoop van PB3 is voor het Agentschap duidelijk geworden dat de gemeente meer dan voldoende bijdraagt aan het project Stationsplein om voor de oorspronkelijk toegekende BIRK-bijdrage (7,9 miljoen) in aanmerking te komen.

Per saldo zal de raad dus niet om een hogere bijdrage worden gevraagd, maar wordt u wel gevraagd in te stemmen met het verhoogde vervolgkrediet dat nodig is om het Stationsplein project aan de Kennemerpleinzijde af te ronden.

De bouw van de fietsgevel en de herinrichting van het Kennemerplein, de aanleg van de P&R voorzieningen maken daarvan onderdeel uit.

Zoals gezegd zal de nota na de zomer voor behandeling door de raad worden aangeboden.

Met vriendelijke groet,

drs. Ewout P. Cassee

**\*Bijlage bij brief toelichting op vervolgekrediet Stationsplein**

**Stationsplein**

Bankgarantie vd steen	€ -23.000,00	
Archeologisch Diensten Centrum Total	€ 1.739,50	
Brink Groep / Automatisering B Total	€ 0,00	
Compeer BV Total	€ 1.344,00	
Compeer Spaarndam BV Total	€ 10.102,30	
D. van der Steen BV Total	€ 10.000,00	
Demo BV Total	€ 3.990,00	
Heijmans Wegenbouw BV Total	€ 11.621,98	
Install.Bed.en Ingenieursburea Total	€ 444,00	
Janssen & van Commenee Total	€ 498,40	
KO Hartog Elektrotechniek BV Total	€ 84.214,03	
NS Poort inzake NS Stations BV Total	€ 9.500,00	
NS Vastgoed Total	€ 1.000,00	
Pius Floris Boomverzorg. Amste Total	€ 4.760,00	
PWN Waterleidingbedr. NH Velse Total	€ 26.976,39	
raamconcrat onderh wz natuurs Total	€ 0,00	
Schous van 1854 Total	€ 849,44	
Spaarnelanden NV Total	€ 9.156,51	
TCN Infra BV Total	€ 22.444,52	
Van Baarsen Buisleidingen BV Total	€ 29.754,66	
Vialis Traffic BV Total	€ 0,00	
Wegbouwkunde Breijn BV Total	€ 23.118,00	
Wegbouwkunde Breijn BV / Heijm Total	€ 3.374,00	
wUrck Total	€ 2.710,40	
		€ 234.598,13

Begeleidingskosten (VTU) voor de aanleg van het plein		
		€ 139.237,50

**Lange Herenstraat / Kruisweg**

Lange Herenstraat / Kruisweg		
Meerwerk	Ca € 150.000,-	
Verrekening hoeveelheden	Ca € 50.000,-	
archeologie	Ca € 11.000,-	
		€ 224.792,-