

Raadsstuk

Onderwerp: Verharding rijgedeelte busstation Stationsplein

Reg.nummer: 2016/ 225087

1. Inleiding

De commissie Beheer heeft op 25 januari van dit jaar het rapport *Natuursteenverharding Stationsplein Haarlem* ontvangen, opgesteld door de Antea Group in opdracht van Spaarnelanden. Er is vervolgens om een herstelplan voor het rijgedeelte van het busstation gevraagd, gericht op de vraag of dit type verharding geschikt te maken zou zijn voor het gebruik als busstation.

Het herstelplan (zie bijlage) stelt voor om een proefvak aan te leggen voor een periode van een jaar. Het proefvak moet op een plek komen waar de verharding zwaar belast wordt door het busverkeer. Gedurende dat jaar zou er gemonitord moeten worden hoe het natuursteen zich houdt. Op basis van de ervaringen met het proefvak zou dan besloten kunnen worden of natuursteen geschikt is om als ondergrond voor een busstation te dienen.

Als dat het geval is zijn er twee keuzes: (1) reparatie van de slechte delen, of (2) nieuwe aanleg van het gehele busstation. Als natuursteen niet geschikt is komt (3) vervanging door een ander verhardingsmateriaal aan de orde.

In deze nota wordt voorgesteld om meteen te beslissen om een alternatieve verharding toe te passen en op die manier een goed te onderhouden busstation te verkrijgen.

2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor om akkoord te gaan met:

1. Het omvormen van de verharding van het rijgedeelte van het busstation op het Stationsplein naar beton.
2. De kosten van de desinvestering natuursteen Stationsplein, 302.000 euro, worden gedekt uit de reserve Beheer en Onderhoud Openbare Ruimte.
3. Het beschikbaar stellen van een krediet van 1,4 miljoen euro ten laste van het IP en de consequenties te verwerken bij de besluitvorming over het IP 2016 – 2021.
4. Het verlagen van de begroting voor dagelijks onderhoud elementenverharding met 97.500 euro met ingang van 2018.
5. Het verlagen van de begroting voor groot onderhoud elementenverharding met 20.000 euro met ingang van 2018.

3. Beoogd resultaat

De inzet is om het Stationsplein zodanig te herstellen dat er voor een reeks van jaren een goed onderhouden busstation ontstaat met beheersbare risico's voor het gebruik.

4. Argumenten

Beton is geschikt voor een busstation

Het college kiest er voor om, in afwijking van het rapport, het kwetsbare natuursteen om te zetten in een type verharding waarvan onomstotelijk vaststaat dat het geschikt is voor de functie van busstation. Beton is een alom in Nederland gebruikte verhardingssoort voor busstations, dat betekent dat er wat betreft de technische kwaliteit en de functionaliteit geen risico's gelopen worden. Asphalt is voor dit type gebruik minder geschikt, omdat er door de zware belasting spoorvorming gaat ontstaan.

Beton geeft meer gebruikszekerheid

Het Stationsplein wordt zeer intensief gebruikt. Uitval van een gedeelte of van het gehele plein gedurende een periode levert veel overlast voor de omgeving op. Beton geeft een grotere gebruikszekerheid dan natuursteen. Ook na een proefjaar blijft het moeilijk te voorspellen of het natuursteen zich op de lange duur goed zal blijven houden. Voorafgaand aan de aanleg is er indertijd ook al een proefvak aangelegd, maar dat bleek geen voorspellende waarde te hebben.

Onzekerheid blijft bij natuursteen

Er valt geen eensluidende oorzaak aan te wijzen voor de opgetreden schade bij het busstation. In theorie moet natuursteen kunnen, mits een starre constructie gegarandeerd kan worden. Dat laatste blijkt problematisch bij de grote krachten die de bussen uitoefenen. Bovendien kent Nederland geen andere voorbeelden van busstations met een natuursteenverharding, dus kan er niet teruggevallen worden op ervaringen die elders opgedaan zijn.

Beheerkosten natuursteen hoger

Het natuursteen op het Stationsplein moet zeer frequent geïnspecteerd worden, om bij de minste schade meteen op te kunnen treden. Als dat niet gebeurt treedt er breuk op bij de natuurstenen platen. Daardoor zijn de jaarlijkse onderhoudskosten een factor veertig hoger dan bij beton het geval is. Vervanging door beton verlaagt meteen de onderhoudskosten.

5. Kanttekeningen

Op termijn voordelig financieel effect

De financiële effecten zien er in één oogopslag als volgt uit (DO = dagelijks onderhoud, VV = vervangingsonderhoud, KL = kapitaallasten):

	eenmalig 2016	eenmalig 2017	DO jaarlijks	VV jaarlijks	KL	effect na 4 jaar	effect na 10 jaar
reparatie deel plein	123.250	675.000	100.000	50.000	29.000	1.514.000	2.587.000
reparatie geheel plein	123.250	1.445.000	100.000	50.000	29.000	2.284.000	3.357.000
vervangen door beton	nihil	302.000	2.500	30.000	105.000	852.000	1.677.000

Voor iedere variant moeten aanzienlijke kosten gemaakt worden:

- (1) Reparatie van de slechte delen. De kosten worden geraamd op 798.250 euro (inclusief het proefvak).
- (2) Nieuwe aanleg geheel busstation. De kosten worden geraamd op 1.568.250 euro (idem).
- (3) Vervanging door beton. De kosten worden geraamd op 1.427.500 euro.

Optie (3) is gebaseerd op de kosten van in het werk gestort beton. Eventueel kunnen prefab betonplaten toe worden gepast, maar de kosten van 2.580.000 euro maken dit een minder aantrekkelijk alternatief.

Voor de natuursteenverharding op het Stationsplein is een bedrag van 2.100.000 euro geïnvesteerd. Van deze investering resteert een activum van 302.000 euro dat gelijk moet worden afgeschreven. Deze kosten worden gedekt uit de reserve Beheer en Onderhoud Openbare Ruimte. Dit past als calamiteit binnen de doelstelling van deze reserve.

Het met de vervanging zelf gemoeide bedrag van 1.427.500 euro loopt via het investeringsplan, waarbij al rekening is gehouden met kapitaallasten omdat het de nieuwe aanleg in beton de huidige investering vervangt.

Indachtig besluitpunt 13c van de Kadernota 2016 wordt aangegeven dat de investering in het Stationsplein (besluitpunt 3) niet is voorzien in 2017 en volledig buiten het kasstroomplafond 2017 valt. Een totaalbedrag van 1.427.500 euro aan investeringen in 2017 wordt doorgeschoven (uitgesteld) naar 2018. De feitelijk door te schuiven investeringen van 2017 naar 2018 van het IP 2016 – 2021 worden betrokken bij de behandeling van de Programmabegroting 2017. De stand van het investeringsplafond na instemming door de raad ziet er als volgt uit:

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
(bedragen x € 1.000)						
effect investeringsbesluit Stationsplein	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investeringsplan 2016-2021	44.746	40.646	25.165	17.229	21.716	58.327
doorschuiven (niet onder kasstroomplafond)	-25.289	-7.103	-180			
investeringen vallend onder kasstroom plafond	19.457	33.543	24.985	17.229	21.716	58.327
kasstroomplafond	26.500	26.500	26.500	26.500	26.500	26.500
<i>ruimte onder kasstroom plafond Kadernota 2016</i>	<i>7.043</i>	<i>-7.043</i>	<i>1.515</i>	<i>9.271</i>	<i>4.784</i>	<i>-31.827</i>
kredietbesluit Stationsplein		1.428				
doorschuiven overige investeringen i.v.m. kredietbesluit		-1.428	1.428			
ruimte onder kasstroom plafond geactualiseerd	7.043	-7.043	87	9.271	4.784	-31.827

De kosten voor dagelijks beheer en onderhoud van het natuursteen bedragen op jaarbasis 100.000 euro en voor vervangingsonderhoud zou ieder jaar 50.000 euro moeten worden gereserveerd. Bij in het werk gestort beton komen deze kosten uit op 2.500, respectievelijk 30.000 euro per jaar.

De conclusie luidt dat vervanging door beton op een termijn van vier jaar voordeliger is dan gedeeltelijk herstel en ook van reparatie van natuursteen op het gehele plein. Dit wordt grotendeels verklaard door de aanmerkelijk lagere onderhoudskosten van beton en door de eenmalige kosten die voor behoud van het natuursteen gemaakt zouden moeten worden.

Ruimtelijke kwaliteit

Bij de aanleg van het Stationsplein vormde de gewenste uitstraling een bepalende factor voor de materiaalkeuze. Hier moest immers een waardige entree voor de stad ontstaan. Bij de keuze van beton voor het busstation verandert de door de ontwerpers beoogde uitstraling. Bij de voorbereiding van de aanbesteding kan nog onderzocht worden of hier door middel van een deklaag in zekere mate aan tegemoet gekomen kan worden. De inrichting van de overige delen van het Stationsplein verandert uiteraard niet.

Revitalisering Stationsplein

Een specifiek, maar beperkt risico is de revitalisering van de bebouwing aan het Stationsplein. Al enige jaren is er sprake van herontwikkeling van de gebouwen aan het Stationsplein. De ontwikkelaar wil met een totaalvisie voor het gebied komen, waarbij ook gekeken zou worden naar de openbare ruimte, inclusief het busstation. Het ligt niet in de verwachting dat dit de komende vier jaar tot aanpassingen aan het plein zal leiden.

6. Uitvoering

Na het raadsbesluit zal het college opdracht geven voor het aan laten besteden van de definitieve verharding voor het rijgedeelte van het busstation. Uitvoering zal in 2017 plaatsvinden. Tot de periode van vervanging worden dan bij gebleken noodzaak kleine reparaties uitgevoerd.

7. Bijlagen

Het rapport *Herstelplan Stationsplein Haarlem* (Antea Group, 16 maart 2016).

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 om akkoord te gaan met:

1. Het omvormen van de verharding van het rijgedeelte van het busstation op het Stationsplein naar beton.
2. De kosten van de desinvestering natuursteen Stationsplein, 302.000 euro, worden gedekt uit de reserve Beheer en Onderhoud Openbare Ruimte.
3. Het beschikbaar stellen van een krediet van 1,4 miljoen euro ten laste van het IP en de consequenties te verwerken bij de besluitvorming over het IP 2016 – 2021.
4. Het verlagen van de begroting voor dagelijks onderhoud elementenverharding met 97.500 euro met ingang van 2018.
5. Het verlagen van de begroting voor groot onderhoud elementenverharding met 20.000 euro met ingang van 2018.

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

De griffier

De voorzitter