

**Datum verzoek: 17 juni 2014**

**Indiener: Pieter Beesems**

**Betreft: raadvraag Passerelle**

Op 20 mei j.l. is door de Nieuwe Democraten een raadvraag ingevolge artikel 39 RvO gesteld met als titel: 'Passerelle, een station te ver'. In verband met de zwaarte van het onderwerp hebben wij destijds niet gekozen voor een 24-uursvraag.

Volgens het Reglement van Orde worden artikel 39-vragen in ieder geval binnen dertig dagen na ontvangst beantwoord. Dit zou neerkomen op uiterlijk 19 juni, waardoor de beantwoording (indien gewenst) geagendeerd zou kunnen worden voor de commissievergadering Bestuur van 25 juni. Ook zou het antwoord betrokken kunnen worden in onze voorbereiding van de behandeling van de 1e Bestuursrapportage (Berap) 2014. In de Berap is opgenomen dat er een tekort op het project 'Passerelle' is van € 170.000, terwijl de Nieuwe Democraten juist een overschot menen te moeten verwachten.

Op 16 juni ontvingen we echter de mededeling dat beantwoording van de raadvragen is vertraagd en dat het college streeft naar beantwoording op uiterlijk 25 juni.

Om recht te doen aan een inhoudelijke discussie rondom de "Passerelle" vinden de Nieuwe Democraten het wenselijk om de antwoorden op de door hen gestelde vragen ruim voor de behandeling van de 1e Berap 2014, in bezit te hebben.

Vandaar dat wij ons genoodzaakt zien om de gestelde vragen van 20 mei ter herhalen in de vorm van een 24-uursvraag, waardoor de antwoorden kunnen worden behandeld in de Commissie Bestuur.

1. Wanneer is besloten de oorspronkelijke tuibrug te vervangen door een andere constructie? Wanneer is de raad gevraagd hiermee in te stemmen?
2. Heeft deze wijziging ook financiële consequenties waarvan de raad niet op de hoogte is gebracht?
3. Waar komen de extra kosten ca. 1,5 miljoen vandaan tussen de opgave van West 8 en het geraamd(?) bedrag van ca. 4,7 miljoen?
4. Op welk moment zijn de liften uit het ontwerp geschrapt? Wanneer is de Raad gevraagd hiermee in te stemmen?
5. Heeft het weglaten van de liften uit het ontwerp naar de realisatie geen financiële consequenties gehad? Zo ja hoe hoog waren die? Zo nee, waarom niet?
6. Zijn er subsidies komen te vervallen omdat de passerelle gaat van Nergens naar Nergens?
7. De onderhoudskosten, begroot op € 70.000, =, konden gedekt worden uit de bouw van de nieuwe wijk, scholen en stadskantoor. Is er een nieuwe dekking gevonden nu de realisatie van SpoorHaven afgeslankt / uitgesteld / afgesteld is?

Voor de inleiding tot deze vragen verwijzen wij naar de raadvragen van 20 mei.

Namens de Nieuwe Democraten  
Pieter Beesem

Vooraf maken wij de opmerking dat deze 24-uursvragen dezelfde vragen zijn zoals deze zijn gesteld ingevolge artikel 39 R.v.O., welke wij heden conform de daarvoor geldende procedure aan de gemeenteraad hebben verzonden.

Wij beantwoorden de vragen als volgt:

- Ad 1. De gemeenteraad heeft op diverse momenten besloten tot de aanleg van passerelle en niet tot de vormgeving ervan. Wel heeft het college in de aanloop naar de realisatie van de passerelle in haar communicatie over de vormgeving van de passerelle gesproken over haar voorkeur voor een ranke slanke tuibrug. Maar toen is ook gesteld dat de uiteindelijke vormgeving pas in 2012 was te verwachten. Dit i.v.m. de benodigde medewerking van de spoorwegbouwmeester.  
In overleg met de spoorwegbouwmeester is besloten de markt op basis van het gestelde plafondbedrag, de ontwerpeisen en de vigerende bestemmingsplannen de vrijheid te bieden om niet geremd te worden door een vooraf verder uitgewerkt concept. De invloed vanuit de spoorwegbouwmeester was hierbij groot gelet op het feit dat het aangrenzend stationscomplex een Rijksmonument is

De gemeenteraad is nooit gevraagd om een oordeel over de vormgeving van de passerelle en dienovereenkomstig heeft de gemeenteraad hier ook nooit een besluit over genomen. De gemeenteraad heeft alleen de middelen beschikbaar gesteld voor de aanleg van de passerelle. Dit is op twee momenten gebeurd. Bij de behandeling van de begroting 2013 heeft de raad besloten om voor de realisatie van de passerelle excl. liften een bedrag beschikbaar te stellen groot € 4,6 miljoen.  
Bij de 1<sup>ste</sup> b-rap 2013 heeft de raad besloten om € 0,6 miljoen extra aan middelen vrij te maken voor de aanleg van de liften. Dit naar aanleiding van de ingediende motie door het CDA.

- Ad 2. Nee. Het budget zoals vastgesteld door de gemeenteraad is gedurende het gehele traject leidend geweest.
- Ad 3. De bedragen die genoemd worden komen ons niet bekend voor. West8 was ingeschakeld door één van de aanbiedende aannemers. Zij was dus ook geen partij voor het vaststellen van het plafondbedrag. Dit plafondbedrag is in gezamenlijkheid tussen gemeente en ProRail vastgesteld.

Onderstaand geven wij u inzicht in de financiële opstelling zoals deze in de begroting 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld en de dekking daarvan.

#### **Begroting**

Prorail verzorgt voorbereiding en aanleg van de Passerelle	€ 4,4 miljoen
Gemeente verzorgt aanleg liften	€ 0,63 miljoen
Advieskosten	€ 0,23 miljoen
Totaal door de raad beschikbaar gestelde budget	<b>€ 5,26 miljoen</b>

#### **Dekking**

Bijdrage Rijk, Provincie	€ 2,57 miljoen
Bijdrage Interegg	€ 0,2 miljoen
Bestemmingsreserve Mobiliteit	€ 0,91 miljoen
Bestemmingsreserve grote infrastructurele werken	€ 1,58 miljoen
Totaal	<b>€ 5,26 miljoen</b>

- a. In eerste instantie is ProRail een werkbudget beschikbaar gesteld groot € 5 miljoen. In dit bedrag was een plafondbedrag voor de totale aanbesteding van de passerelle inclusief liften opgenomen ad € 3.750.000. Dit bedrag bestond uit € 3.150.000 voor de passerelle en € 600.000 voor de liften.
- b. In het najaar van 2012 is door het college besloten om de liften voorsnog niet te realiseren en om een aanbesteding te doen voor alleen de passerelle. Hierop is het aan ProRail toegekende werkbudget bijgesteld naar € 4,4 miljoen.

- c. Op 17 april 2013 heeft de gemeenteraad een motie van het CDA aangenomen om toch meteen de liften mee te nemen in de realisatie van de Passerelle. Aangezien dit niet meer verwerkt kon worden in de reeds gegunde opdracht voor de realisatie van de Passerelle is besloten dat niet ProRail maar de gemeente dit aanbestedings- en realisatietraject verder zelf ter hand zou nemen.
- Ad 4. De liften zijn nooit geschrappt uit het ontwerp. Door het college is om financiële redenen besloten om vooralsnog niet gelijktijdig met de realisatie van de passerelle ook de liften te realiseren. N.a.v. berichten in de media hierover zijn er vragen gesteld. Bij de behandeling van deze vragen in de raad heeft het CDA een motie ingediend om de liften meteen met de aanleg van de passerelle mee te nemen. Deze motie is door het college overgenomen.
- Ad 5. Zoals bij de beantwoording van vraag 4 aangegeven zijn de liften nooit uit het ontwerp weggelaten. Door het college was slechts besloten om deze niet gelijktijdig met de aanleg van de passerelle te realiseren. Het gevolg hiervan was dat er inmiddels een aanbesteding was gedaan voor de passerelle zonder liften. Onderhandelingen met de aannemer van de passerelle hebben niet kunnen leiden tot een marktconforme aanbieding waardoor er een aanbesteding voor de liften sec noodzakelijk was. Deze aanbesteding heeft tot meerkosten geleid in de vorm van niet te behalen aanbestedingsvoordelen bij een geïntegreerde aanbesteding en gedeclareerde meerkosten door Prorail en de aannemer van de passerelle (VSF) i.v.m. wijzigende voorbereidingswerkzaamheden. In de begroting zoals opgesteld was een post onvoorzien opgenomen die nu aangesproken moest worden. Hierdoor kunnen andere financiële tegenvallers, zoals minder subsidieopbrengsten Interegg en niet geplande werkzaamheden i.v.m. ontsluitingen aan het openbaar gebied, openingsceremonie en ontwerpwedstrijd kunstwerken, niet meer worden opgevangen.
- Ad 6. Nee.
- Ad 7. Deze dekking zal bij de begroting van 2015 geregeld worden in de vorm van areaaluitbreiding openbaar gebied.

Hoogachtend,

C. Lok



