Voorstel aan de raad

Nummer: 231

Portefeuille:	Recreatie en toerisme, kustontwikkeling, beheer openbare ruimte ,mobiliteit, natuur en dierenwelzijn
Programma:	2 Verkeer, vervoer en waterstaat
Taakveld:	2.1 Verkeer en vervoer

Onderwerp:
Investeringskrediet fietsenstalling station Lelystad Centrum

Voorgesteld besluit

1. In te stemmen met het voorlopig ontwerp plus voor de nieuwe fietsenstallingen bij station Lelystad Centrum, zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende tekeningen;
2. Een investeringskrediet van € 10,92 miljoen ter beschikking te stellen ten behoeve van de realisatie van de nieuwe fietsenstallingen bij station Lelystad Centrum;
3. De met de onder 2 genoemde investering gemoeide kapitaallasten van € 382.200, die zich voor het eerst voordoen in 2024, te dekken uit de reeds in de programmabegroting opgenomen lasten (€ 368.000) en de wijziging van de kapitaallasten à € 14.200 te verwerken in de programmabegroting 2022-2025;
4. Budget beschikbaar te stellen voor het structurele beheer en onderhoud ter grote van € 55.200 per jaar en dit te verwerken in de programmabegroting 2022-2025; voor de exploitatielasten een voorstel bij de eerstvolgende kadernota na overeenstemming met ProRail tegemoet te zien.

Urgentie Raad

Dit voorstel is gericht op een tijdig besluit van de gemeenteraad over het investeringskrediet voor de nieuwe fietsenstalling bij station Lelystad Centrum ten behoeve van besluitvorming over cofinanciering door het Rijk. De landelijke Stuurgroep Fietsparkeren staat gepland op 13 oktober 2021.

Samenvatting

Het voorlopig ontwerp voor de nieuwe fietsenstallingen bij station Lelystad Centrum is gereed. Na enige aanpassingen ten opzichte van de eerdere ontwerpen zijn nu comfortabele en veilige stallingen ontstaan voor 3.260 fietsen. De voorgestelde ingrepen leveren een kwaliteitsslag voor de reiziger en voor de stationsomgeving. Het college vraagt de raad om het benodigde investeringskrediet van € 10,9 miljoen ter beschikking te stellen, zodat cofinanciering bij het Rijk kan worden aangevraagd. De bouw van de nieuwe stallingen is voorzien in 2023 / 2024, waarmee ingebruikname uiterlijk in 2025 plaatsvindt.

Voorgaande besluitvorming

In juni 2020 is de raad met een informatienota geïnformeerd over de uitkomsten van de alternatievenstudie die ProRail, NS, provincie en de gemeente samen uitgevoerd hebben voor kwaliteits- en kwantiteitsverbetering van het fietsparkeren bij het station. Op 16 juni 2020 is hier een eerste raadssessie aan gewijd. Ten behoeve van de sessie van 1 september 2020 zijn door verschillende fracties schriftelijke vragen en technische vragen gesteld. In de beantwoording heeft het college toegezegd dat de raad de mogelijkheid krijgt om invloed te hebben op het ontwerp.

Op basis van de alternatievenstudie heeft de landelijke Stuurgroep fietsparkeren eind september 2020 ingestemd met het verder uitwerken van twee gebouwde stallingen aan weerszijden van de stationshal en uitbreiding van de stalling Botter.

Op 10 november 2020 heeft de raad bij de begrotingsbehandeling een voorbereidingskrediet van €525.000 beschikbaar gesteld en de meerjarenraming met ingang van 2024 bijgesteld met -€368.000 ten behoeve van de kapitaallasten op de investering.

In maart 2021 is tijdens een benen-op-tafel-sessie in de raad van gedachten gewisseld over het concept-voorlopig ontwerp. De opmerkingen zijn vastgelegd en nu verwerkt in het VO-plus.

Inleiding

Voor de nieuwe fietsenstalling is een voorlopig ontwerp opgesteld, met daarin een aantal optimalisaties ten opzichte van de eerder gepresenteerde ontwerpen. Het ontwerp is nu gereed voor presentatie in de landelijke stuurgroep fietsparkeren. De gemeenteraad wordt nu voorgesteld in te stemmen met het ontwerp en het investeringskrediet ter beschikking te stellen.

Doel

Realiseren van nieuwe fietsenstallingen, die voldoen aan de gevraagde prognoses en een soepele overstap biedt van fiets naar openbaar vervoer voor de inwoners van Lelystad en een hoogwaardige inrichting van de stationsomgeving.

Argumenten

1.1 Nieuwe stalling levert kwaliteitsslag voor reiziger en stationsgebied
Het ontwerp bestaat uit een tweetal gebouwde fietsenstallingen en een maaiveldstalling aan de zijde van de Botter. Ten behoeve van de stalling aan de Botterzijde wordt de bestaande weg veranderd in een brom-/fietspad. Met dit ontwerp wordt niet alleen de hoeveelheid stallingen uitgebreid, maar ontstaat ook een aanzienlijk hogere kwaliteit voor de reiziger. In de gebouwde stallingen staat de fiets veilig en droog; na het parkeren van de fiets heeft de reiziger vanuit de stalling directe toegang tot de stationshal. Met de inrichting, verlichting en glazen gevels is veel aandacht besteed aan comfort en sociale veiligheid. De uitstraling van de stalling naar de omgeving is ook een flinke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Bovendien sluit het ontwerp goed aan bij het advies van de Erfgoedcommissie.

1.2 Optimalisatie ontwerp ten behoeve van veiligheid en verlaging kosten
Sinds de bespreking van het schetsontwerp in de raad in 2020 zijn diverse onderdelen van het ontwerp verder uitgewerkt. Dit heeft een aantal inhoudelijke optimalisaties opgeleverd, zoals de verplaatsing van de ingang van de noordstalling naar het hart van het station. Dit levert een verbetering van de verkeersveiligheid op nabij de ingang van de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel. De hoekpunt van de stalling bij deze tunnel heeft een ronde vorm opdat er beter zicht in de tunnel ontstaat. Dit komt eveneens de sociale veiligheid ten goede.

Tijdens de benen-op-tafel-sessie in maart 2021 is al aangekondigd dat de uitwerking van het voorkeursalternatief in het VO het inzicht opgeleverd heeft dat voor een aantal onderdelen hogere kosten worden verwacht:

- Door de huidige schaarste zijn de kosten voor bouwmaterialen opgehoogd. Dit voorkomt tegenvallers achteraf.
- Voor een goede inpassing van het bestaande relaishuis zijn na afstemming met Liander hogere kosten opgenomen.
- Er zijn kosten opgenomen over het overnemen van de bestaande commerciële ruimten in het station, die bij de stalling worden getrokken.
- De vloer ter hoogte van de bestaande onderdoorgang moet in verband met de grondgesteldheid worden onderheid.

Deze inzichten leiden tot een geraamde totale investering van circa € 22,2 miljoen (inclusief engineering). Aangezien dit leidt tot een gemeentelijke bijdrage (60%) die hoger is dan het bedrag dat

hiervoor in de programmabegroting is aangekondigd, zijn de volgende aanpassingen in het ontwerp doorgevoerd ter bezuiniging:

- De gevels worden geplaatst in de huidige gevellijn, in plaats van daarbuiten. De stalling wordt weliswaar kleiner, maar de bouwkosten dalen.
- De hoeveelheid commerciële ruimte die bij de stalling wordt getrokken is verkleind. Ook dit levert een beperkte afname van de capaciteit op.

De optimalisatie levert een investeringsbedrag van € 18,2 miljoen op, waarvan € 10,92 miljoen te financieren door de gemeente. De benodigde kapitaallasten zijn € 14.200 hoger dan momenteel in de Programmabegroting is verwerkt.

1.3 Capaciteit stalling voldoet aan prognose
De bezuinigingsslag heeft weliswaar een verlaging van het aantal fietsplekken opgeleverd, maar er wordt voldaan aan de zogenaamde ProRailprognose (die het Rijk als voorwaarde stelt) van de verwachte behoefte aan fietsparkeerplekken. Deze prognose bedraagt 2.680 voor het jaar 2030 en 3.200 in 2040.

De stallingen zoals opgenomen in het VO+ hebben de volgende aantallen fietsparkeerplekken:
Stalling Noord: 1.340
Stalling Zuid: 940
Stalling Botter: 980
Totaal: 3.260

2.1 Investeringsbesluit niet faseerbaar
In de raad is gesproken over de mogelijkheid tot gefaseerde bouw van de stallingen. Echter, voor de aanvraag tot cofinanciering vraagt het Ministerie van I&W een onvoorwaardelijke toezegging voor het volledige aandeel (60%) van de gemeente in het investeringsbedrag. Concreet betekent dit dat bij de keuze om cofinanciering voor de stalling aan te vragen, nu een besluit moeten worden genomen over het investeringskrediet.

2.2 Actualisatie ramingen
Zoals onder 1.2 vermeld heeft het hogere investeringsbedrag een verhoging van de kapitaallasten van € 14.200 tot gevolg. Een aantal onderdelen wordt uiteraard nog uitgewerkt in het definitief ontwerp en over de kosten voor het overnemen van de commerciële ruimte wordt nog gesproken met de NS. Hoewel dit mogelijk nog een besparing oplevert, wordt voorgesteld de huidige raming te verwerken in de begroting. Qua ontwerp is nu een optimum bereikt.

4.1 Voorstel vaste lasten noodzakelijk
Met de kapitaallasten worden enkel de investeringslasten gedekt. Daarnaast zal er sprake zijn van lasten voor beheer en onderhoud en voor de exploitatie van de stalling. Voor het beheer geldt het uitgangspunt dat de gemeente 60% voor haar rekening neemt en Prorail 40%. De gemeentelijke bijdrage wordt geraamd op € 55.000. De stalling zal worden geëxploiteerd door de NS; de kostenverdeling van de exploitatie is 1/3 NS en 2/3 gemeente conform landelijke afspraken.

Over de exploitatievorm wordt momenteel gesproken met de NS. Een bemenste stalling levert aanzienlijk hogere lasten op (circa € 230.000 / jaar) dan een geautomatiseerde zelf-service stalling (circa € 10.000 / jaar), zoals ook in de huidige situatie het geval is. Daarentegen wordt het persoonlijk contact en direct toezicht door veel reizigers positief gewaardeerd.

Zodra er overeenstemming is over de exploitatievorm zal het college een voorstel opnemen in een eerstvolgende kadernota.

Kanttekeningen

Realisatie is afhankelijk van cofinanciering door het Rijk
In de gekozen opzet wordt voor 40% van het investeringsbedrag cofinanciering aangevraagd bij het Rijk. Deze aanvraag moet nog worden beoordeeld en afgewogen tegen aanvragen elders in Nederland. De stalling zoals gepresenteerd in het ontwerp kan alleen worden gerealiseerd als de aanvraag wordt gehonoreerd.

Aanvraag krediet gaat uit van ramingen met een bandbreedte

Er wordt in overleg met ProRail een investeringsramingswaarde gekozen, waarmee nog onzekerheden zijn geïncludeerd. Momenteel loopt een reviewproces op het ontwerp, hetgeen de bandbreedte nog kan beïnvloeden. De raming betreft een zogenaamde P85-raming (15% kans op afwijking hoger of lager). Eventuele latere tegenvallers bij aanbesteding zijn voor rekening en risico gemeente.

Realisatie van de maatregelen in samenhang met stationsomgeving
De fietsenstallingen zijn niet de enige ingrepen die de komende jaren in het stationsgebied zijn voorzien. Ook het busstation, de wegenstructuur en de openbare ruimte rondom het station worden aangepakt. De ontwerpen zijn op elkaar afgestemd. In de uitvoering kunnen de projecten elkaar beïnvloeden. Er wordt gewerkt met een integrale uitvoeringsplanning zodat de stationsomgeving ook tijdens de bouwactiviteiten goed blijft functioneren en de overlast voor de gebruikers zo minimaal mogelijk is.

Financiën

De totale investering is begroot op € 18,2 miljoen. Hiervan is € 10,92 miljoen voor de gemeente. Deze investering wordt over 40 jaar afgeschreven wat neerkomt op een afschrijving per jaar van € 273.000. De rentelasten bedragen € 109.200 per jaar waarmee de totale kapitaallasten per jaar € 382.200 zijn. Bij de programmabegroting 2021-2024 is reeds € 368.000 per jaar gereserveerd. Door de hogere investering is er € 14.200 aan extra budget per jaar benodigd om de kapitaallasten op te vangen.

Naast kapitaallasten is er ook sprake van onderhouds- en exploitatiekosten. Het gemeentelijk deel van de onderhoudskosten worden geraamd op € 55.000 per jaar. Voor de exploitatiekosten zullen nog keuzes moeten worden gemaakt. De jaarlijkse kosten zijn sterk afhankelijk van deze kosten.

Vervolg

Op 13 oktober 2021 wordt de aanvraag voor een rijksbijdrage voor de fietsenstalling ter besluitvorming besproken in de landelijke Stuurgroep Fietsparkeren.

Bij positieve besluitvorming zou na engineering en aanbesteding de stalling in 2023 / 2024 gebouwd kunnen worden, zodat deze uiterlijk in 2025 in gebruik wordt genomen. Het college zal de raad tussentijds steeds informeren over de voortgang van het ontwerp en de realisatie.

Bijlagen

Ontwerptekeningen en visuals van de nieuwe stalling

Lelystad, 29 juni 2021

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris, de burgemeester,