Voorstel aan de raad

Nummer: 13A

Portefeuille:	P. van Dijk
Programma:	8 Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing
Taakveld:	8.1 Ruimtelijke ordening en 8.3 Wonen en bouwen

Onderwerp: Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost

Voorgesteld besluit

1. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp voor het Stationsgebied Oost zoals opgenomen in de tekening in bijlage 1 vast te stellen als kader voor de realisatie van het gebied en daarmee in te stemmen met de voorgestelde:
    a. inrichting van het eilandbusstation met 10 halteplaatsen;
    b. realisatie van een vrije busbaan;
    c. herinrichting van de Middenweg voor autoverkeer;
    d. herinrichting van het Stationsplein;
    e. vergroening van de openbare ruimte;
    f. realisatie van vrijliggende fietspaden;
    g. verplaatsing van de coffeeshop naar de zuidzijde van het nieuwe eilandbusstation;
    h. ruimtereservering aan de Zilverparkkade West voor een ontwikkeling van bijvoorbeeld een woonprogramma.
2. Het investeringskrediet van € 1.825.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van het integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost en te dekken uit de volgende reeds beschikbare kapitaallasten:
    a. € 9.000 uit bestaande middelen binnen het taakveld 2.5 openbaar vervoer;
    b. € 52.000 uit de reeds gereserveerde middelen voor het Stationsplein in de programmabegroting 2022-2025.
3. Een aanvullend investeringskrediet van € 3.842.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van het integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied oost.
4. De bij besluitpunt 3 behorende kapitaallasten van € 95.000 op te nemen als onontkoombaar bij de Kadernota 2024-2027.
5. Het college toestemming te geven om het ontwerp voor het Stationsgebied Oost binnen het kader zoals opgenomen in beslispunt 1 verder uit te werken, deze uitwerking vast te stellen en de raad hierover te informeren.

Urgentie Raad

Om te voldoen aan subsidievoorwaarden van de provincie inzake de oplevering van de Middenweg, busbaan en busstation is uiterlijk in maart 2023 een raadsbesluit nodig.

Voorgaande besluitvorming

- Op 24 juni 2014 heeft de raad middels raadsbesluit 141022753 ingestemd met het voornemen van het college tot het aangaan van het Convenant Bereikbaarheid Lelystad Airport Lelystad waarin afspraken zijn vastgelegd over de realisatie van o.a. een haltevoorziening voor de

busverbinding naar de luchthaven bij station Lelystad Centrum en de verbetering van de doorstroming van het busverkeer op de Middenweg.
- Op 15 september 2015 heeft de raad middels raadsbesluit 151312161 ingestemd met het voornemen van het college om de Bestuursovereenkomst betreffende infrastructuur Lelystad Airport aan te gaan met o.a. de provincie om aanvullende afspraken vast te leggen over de uitvoering van het Convenant Bereikbaarheid Lelystad Airport.
- Op 1 december 2020 heeft de raad middels raadbesluit 246 de Mobiliteitsvisie 2020-2030 ‘Lelystad in beweging’ en de Mobiliteitsagenda vastgesteld, waarbij de realisatie van een Eilandbusstation is opgenomen in de Mobiliteitsagenda.
- In juni 2021 is de raad middels informatienota 133 geïnformeerd over het voorstel van het college aan de provincie om de subsidie Verkeer en Vervoer van de provincie te besteden aan een eilandbusstation, busbaan langs de Middenweg en aanleg nieuwe Middenweg (provincie is hiermee akkoord gegaan).
- Op 8 juli 2021 heeft de raad middels raadsbesluit 192 de ruimtelijke kaders vastgesteld voor de ontwikkeling van het Stationsgebied (Ontwikkelingsplan Stationsgebied) en het college verzocht op basis hiervan een aanvraag in te dienen voor de Regeling Woningbouwimpuls (WBI). Stationsgebied Oost (specifiek het eilandbusstation en Zilverparkkade West) is hier door de raad uit de WBI-aanvraag gehouden, wel vormt het Ontwikkelingsplan nog een belangrijk kader waarop aangesloten moet worden vanwege de nabije ligging.
- Op 25 januari 2022 heeft de raad middels raadsbesluit 382 het college opgedragen een integraal ontwerp uit te werken voor het Stationsgebied Oost.
- In september 2022 is de raad middels informatienota 382 geïnformeerd dat het ontwerp in het najaar 2022 aan de raad wordt aangeboden, omdat er meer tijd nodig was voor het doorlopen van een zorgvuldig ontwerp- en participatieproces.
- In december 2022 is de raad middels informatienota 350 geïnformeerd over het participatieproces bij de totstandkoming van het concept stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost.
- Op 6 december 2022 heeft een informele sessies met de raad plaatsgevonden waar het concept integraal stedenbouwkundig ontwerp is toegelicht en besproken.

Inleiding

Het Stationsgebied Oost is voor velen dé stadsentree van Lelystad. Het is een plek waar de gemeente haar ambities voor de stad kan laten zien. Het ontwerp voor het Stationsgebied Oost voorziet hierin. De toegepaste materialen zijn hoogwaardig en er komt veel meer groen. Ook wordt de relatie tussen het NS-station, busstation én het stadshart sterker. De lat ligt hoog. Het ontwerp is de kwaliteitsnorm waarmee de komende jaren in de stad wordt doorgebouwd,

In 2014 heeft de gemeente Lelystad met het Rijk en de provincie Flevoland afspraken gemaakt over de realisatie van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer ten behoeve van Lelystad Airport. Hierbij is onder andere afgesproken dat de gemeente verantwoordelijk is voor de realisatie van een haltevoorziening voor de busverbinding naar de luchthaven bij station Lelystad Centrum en de verbetering van de doorstroming van het busverkeer op de Middenweg. Om deze doorstromingsmaatregelen mogelijk te maken heeft de raad op 25 januari 2022 ingestemd met de aankoop van de grond en het pand ‘Magic Apple’ op de Middenweg (raadsbesluit 382).
Hierbij is ook besloten dat een integraal ontwerp voor het Stationsgebied Oost moet worden opgesteld en dat deze ter besluitvorming moet worden voorgelegd aan de raad. Het college heeft deze opdracht opgepakt, wat heeft geleid tot het integraal stedenbouwkundig ontwerp dat hierbij ter besluitvorming voorligt.

Het stedenbouwkundig ontwerp omvat de ontwikkeling van een nieuw eilandbusstation, een vrije busbaan, autoweg en de omliggende openbare ruimte, inclusief het Stationsplein. Het betreft de herinrichting van de openbare ruimte. In het ontwerp is rekening gehouden met een aantal functies waarvoor opstallen (gebouwen) nodig zijn zoals de coffeeshop, chauffeursruimte en de fietsenstallingen. Ook is een ruimtereservering gemaakt voor een ontwikkeling aan de Zilverparkkade West (bijvoorbeeld een woonprogramma).

Het ontwerp is opgesteld met behulp van externe specialisten van het stedenbouwkundig bureau West8 en ingenieursbureau Arcadis. Arcadis heeft zich als specialist gericht op het ontwerp en de inpassing van het busstation. West8 heeft samen met het gemeentelijke projectteam en in afstemming met de omgeving het integrale stedenbouwkundig ontwerp voor het gehele gebied opgesteld.

Het stedenbouwkundig ontwerp is opgenomen in bijlage 1. In bijlage 2 zijn impressies (verbeeldingen) van het ontwerp opgenomen.

Argumenten

1. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp voor het Stationsgebied Oost zoals opgenomen in de tekening in bijlage 1 vast te stellen als kader voor de realisatie van het gebied en daarmee in te stemmen met de voorgestelde inrichting van het eilandbusstation met 10 halteplaatsen, realisatie van een vrije busbaan, herinrichting van de Middenweg voor autoverkeer, herinrichting van het Stationsplein, vergroening van de openbare ruimte, realisatie van vrijliggende fietspaden, verplaatsing van de coffeeshop naar de zuidzijde van het nieuwe eilandbusstation, ruimtereservering aan de Zilverparkkade West voor een ontwikkeling van bijvoorbeeld een woonprogramma.

1.1. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp voor Stationsgebied Oost geeft invulling aan de afspraken met het Rijk en de provincie Flevoland
In juli 2014 hebben het Rijk, de provincie Flevoland en de gemeente Lelystad het Convenant Bereikbaarheid Lelystad Airport gesloten. Daarin is onder andere afgesproken dat de gemeente verantwoordelijk is voor de realisatie van een haltevoorziening voor de busverbinding naar de luchthaven bij station Lelystad Centrum en de verbetering van de doorstroming van het busverkeer op de Middenweg. De afspraken hierover (waaronder de financiën) zijn met de provincie nader uitgewerkt in twee aanvullende Bestuursovereenkomsten (oktober 2015 en mei 2018).
Daarnaast heeft de provincie een financiële bijdrage toegekend voor de realisatie van de Middenweg, vrije busbaan en het eilandbusstation (subsidieregeling Verkeer en Vervoer 2018-2021). Aan deze bijdrage is de voorwaarde gekoppeld dat de realisatie uiterlijk 1 juli 2025 gereed moet zijn. Het stedenbouwkundig ontwerp dat nu voorligt geeft invulling aan (1) de afspraken uit het Convenant en de Bestuursovereenkomsten met de provincie en het Rijk en (2) de voorwaarden uit de provinciale subsidieregeling Verkeer en Vervoer 2018-2021.

1.2. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp sluit aan bij de groeiambities van Lelystad
In het raadsakkoord is opgenomen dat de raad voorzieningen in Lelystad wil realiseren, die passen bij de gewenste groei naar een levendige stad met 100.000 inwoners. Ook geeft de raad in dit raadsakkoord aan dat het zich wil inspannen om Lelystad Airport te realiseren. Het stedenbouwkundig ontwerp sluit hierbij aan. In het ontwerp halteren alle bussen (waaronder de Airport Expres) overzichtelijk aan één eilandbusstation met 10 halteplaatsen. Hiermee worden drie halteplaatsen toegevoegd ten opzichte van de huidige situatie en is het busstation voorbereid op de gewenste groei van Lelystad naar 100.000 inwoners.
Daarnaast zorgt het ontwerp voor een levendige ontmoetingsplek voor bewoners, bezoekers en reizigers. Door de realisatie van deze hoogwaardige stedelijke omgeving zet de gemeente de stad tevens ‘op de kaart’ voor organisaties, overheden en investeerders die kunnen helpen om de groei van Lelystad mogelijk te maken.

1.3. Hiermee wordt het gebied tot ontwikkeling gebracht als entree van Lelystad Hoofdstad van de nieuwe natuur
Eén van de drie hoofdaccenten uit het raadsakkoord betreft het vergroenen van de stad en het versterken van de ambitie Lelystad als ‘Hoofdstad van de nieuwe natuur’. Door de aanleg van een eilandbusstation ontstaat op het Stationsplein ruimte voor veel meer groen. De vrijgekomen ruimte op het Stationsplein krijgt een groen karakter met grote plantvakken met bestaande en nieuwe bomen, gras en vaste planten omzoomd door brede zitranden.
Niet alleen het Stationsplein wordt groener, ook rondom het eilandbusstation en de wegen wordt extra groen toegevoegd in de vorm van bomen, planten en hagen. In het stedenbouwkundig ontwerp staan veel meer bomen dan in de huidige situatie aanwezig zijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan de ambities voor klimaatadaptatie. De bomen zorgen bijvoorbeeld voor schaduw (reductie hittestress) en het vasthouden van regenwater. Daarnaast zorgt de variatie van bomen en planten voor een verbetering van de biodiversiteit in het gebied. Hiermee wordt aangesloten bij de Agenda Natuur die wordt opgesteld.

Daarnaast worden er meer logische looplijnen in het gebied aangebracht ter bevordering van de toegankelijkheid van het gebied. De relatie tussen het NS-station en het centrum wordt bijvoorbeeld sterk verbeterd. Door het toepassen van grote plantvakken met brede zitranden ontstaat er ook veel

meer ruimte om te verblijven. Het gebied vormt straks met recht de entree van de ‘Hoofdstad van de nieuwe natuur’.

1.4. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp voor Stationsgebied Oost neemt de actuele ontwikkelingen in het gebied mee
In overleg met de provincie is besloten tot de aanleg van een nieuw eilandbusstation met halteplaats voor de Airport Express, een vrije busbaan en een weg langs het spoor voor autoverkeer. Daarnaast bestond bij ProRail en de gemeente de behoefte voor het vergroten en verbeteren van de fietsenstallingen onder het spoor. Ook moet in het gebied het laatste deel van de E-bike route vanaf Lelystad Airport tot aan het NS-station aangelegd worden. Deze ontwikkelingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Door de aanleg van het eilandbusstation komt de verplichte ‘buslus’ via ‘Stationsplein-noordelijke onderdoorgang-Stationslaan-zuidelijke onderdoorgang-Middenweg’ te vervallen. Hiermee wordt het conflict tussen bussen en voetgangers vlak voor de entree van het NS-station opgelost en kan op het Stationsplein een plein met veel groen en een hoge verblijfskwaliteit gerealiseerd worden. Ook biedt dit de mogelijkheid om in de vrijgekomen ruimte in de noordelijke onderdoorgang een nieuwe, comfortabele fietsenstalling te realiseren en kan de fietsenstalling onder de zuidelijke onderdoorgang worden gerenoveerd en uitgebreid.
Door de uitbreiding van de fietsenstallingen onder het station kan de fietsenstalling langs de Middenweg (nabij de huidige locatie van de coffeeshop) worden opgeheven, waardoor ruimte ontstaat voor het nieuwe tracé van de Middenweg en de vrije busbaan.

Het nieuwe eilandbusstation, de Middenweg en busbaan kunnen alleen aangelegd worden als de coffeeshop wordt verplaatst. In het raadsakkoord is opgenomen dat de nieuwe locatie van de coffeeshop betrokken moet worden bij de inrichting van het Stationsgebied. Aan de zuidzijde van het eilandbusstation is daarom een nieuwe plek gevonden waar de coffeeshop kan worden gecombineerd met een nieuwe zelfstandige ruimte voor buschauffeurs. Hiermee vallen alle puzzelstukken in elkaar tot één integraal ontwerp voor het Stationsgebied Oost.

1.5. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp voor Stationsgebied Oost is een toekomstbestendig ontwerp dat aansluit op maatregelen in aangrenzend gebied
In het raadsakkoord is verzocht om een plan voor het verbeteren en behouden van de doorstroming op de huidige hoofdwegenstructuur. De Middenweg is een onderdeel van de Binnenring. De doorstroming op de Middenweg is op dit moment slecht. Deze situatie wordt niet veroorzaakt door de inrichting van de Middenweg zelf, maar door de inrichting van de rotondes Visarenddreef en Ziekenhuisweg. Dat blijkt uit het VISSIM-verkeersmodel. Uit het model blijkt ook dat het stedenbouwkundig ontwerp resulteert in een betere doorstroming van het openbaar vervoer (door inpassing van de vrije busbaan) en geen nadelige invloed heeft op de doorstroming van het autoverkeer.

Voor het oplossen van de bestaande doorstromingsknelpunten, is aanpak van de rotondes bij de Ziekenhuisweg en Visarenddreef nodig. Bijvoorbeeld, door deze rotondes te wijzigen naar een kruispunt of T-aansluiting met verkeerslichten. De inrichting uit het stedenbouwkundig ontwerp voor het Stationsgebied Oost kan eenvoudig op dergelijke wijzigingen worden aangesloten.
Het ontwerp is wat dat betreft toekomstbestendig. Indien de raad vanwege de verdere groei van de stad op termijn bijvoorbeeld kiest om het tracé van de Binnenring naar een andere locatie te verleggen, dan is de Middenweg nog steeds nodig voor de bereikbaarheid van bijvoorbeeld de Zilverparkgarage. Ook wat dat betreft is de realisatie van het ontwerp een toekomstbestendige investering (no-regret), waarmee de gemeente tevens voldoet aan de eerdergenoemde afspraken met de provincie en het Rijk.

Het ontwerp heeft daarnaast een raakvlak met de realisatie van de fietsenstallingen bij het NS-station. Het gaat om drie stallingen: de Botterstalling (circa 950 onbewaakte plaatsen), de zuidelijke stalling (circa 1.000 bewaakte plaatsen) en de noordelijke stalling (circa 1.200 bewaakte plaatsen). De noordelijke stalling heeft een entree aan de oostzijde van het station. De noordelijke onderdoorgang voor fietsers en voetgangers wordt vanwege het interne ontwerp van de noordelijke fietsenstalling iets naar het noorden verplaatst. Het fietspad in het stedenbouwkundig ontwerp sluit hier naadloos op aan. Voor de zuidelijke fietsenstalling is een uitbreiding van de bestaande stalling nodig. De ruimte is hiervoor beschikbaar in het stedenbouwkundige ontwerp. De entree van deze fietsenstalling ligt aan

de westzijde van het spoor en is bereikbaar via bestaande fietspaden aan deze zijde van het spoor. Dat geldt ook voor de Botterstalling.
De uitvoeringsfasering wordt vanzelfsprekend afgestemd. Hiervoor hebben reeds planningssessies met ProRail plaatsgevonden. Tijdens de realisatie wordt door het project fietsenstallingen voor voldoende (tijdelijke) stallingscapaciteit gezorgd.

Aan de zuidzijde heeft het ontwerp een raakvlak met de mogelijke ontwikkeling van Zilverparkkade West. Op deze locatie is eerder een woningbouwlocatie voorgesteld. In het stedenbouwkundig ontwerp is voor deze ontwikkeling een ruimtereservering opgenomen. De beschikbare ruimte kan worden geoptimaliseerd indien de rotonde 'Ziekenhuisweg/Middenweg/Middendreef' wordt vervangen door een T-aansluiting die meer richting het spoor wordt gesitueerd. Het heeft de voorkeur om de invulling hiervan integraal te bezien met de herontwikkeling van het ziekenhuisgebied St. Jansdal en het Zilverpark, zodat voor dit gedeelte van de stad tot een integrale gebiedsontwikkeling kan worden gekomen. Het stedenbouwkundig ontwerp voor het Stationsgebied Oost biedt de ruimte aan een dergelijke gebiedsontwikkeling en is ook wat dat betreft toekomstbestendig.

1.6. Het integraal stedenbouwkundig ontwerp voor Stationsgebied Oost is het resultaat van uitgebreide participatie
Conform het raadakkoord staat bij stedelijke ontwikkeling de betrokkenheid van de bewoners en belanghebbenden voorop. Bij het opstellen van het stedenbouwkundig ontwerp is daarom meteen gestart met participatie. Tijdens het ontwerpproces zijn door de omgevingsmanager van de gemeente circa 50 stakeholders betrokken. Dat waren bijvoorbeeld omwonenden, ondernemers uit de omgeving en belangenorganisaties. Daarnaast heeft ook afstemming plaatsgevonden met bijvoorbeeld de provincie, NS, ProRail en hulpdiensten. Het resultaat van deze participatie is al tijdens het ontwerpproces verwerkt. Dit proces is afgesloten met een besloten bijeenkomst voor alle reeds betrokken stakeholders en een inloopbijeenkomst voor alle belangstellenden (opkomst circa 150 personen). Beide bijeenkomsten waren op 24 november 2022. De reacties op het ontwerp waren overwegend positief. In deze periode was het voor iedereen mogelijk om een reactie op het concept ontwerp in te dienen. De ontvangen reacties zijn gebundeld en voorzien van een antwoord. Het overzicht hiervan is opgenomen in bijlage 3. Aansluitend heeft op 6 december 2022 een informele bijeenkomst met de raad plaatsgevonden waar het stedenbouwkundig ontwerp is toegelicht en besproken.

Naar aanleiding van de reacties en opmerkingen tijdens deze laatste drie bijeenkomsten zijn de volgende wijzigingen/verbeteringen in het ontwerp doorgevoerd:
- Het fietspad tussen het spoor en de Middendreef/Middenweg is toegevoegd. Het fietspad sluit in het zuiden aan op het bestaande fietspad langs de Middendreef en in het noorden op het fietspad bij de spooronderdoorgang van/naar de Botter.
- Nabij het Dukaatplein kruist de E-bikeroute met de voetgangersroute Stationsplein-Dukaatplein. In het concept ontwerp was de voorrang voor de voetgangers alleen geregeld via een voetgangersoversteekplaats (zebrapad). Om de verkeersveiligheid verder te verbeteren wordt de oversteek verhoogd aangelegd (plateau), zodat de attentiewaarde van de voetgangersoversteekplaats toeneemt en de snelheid van de fietsers afneemt.
- Er is aandacht gevraagd voor de kruising van het fietspad met de auto's van/naar de Zilverparkgarage. In het ontwerp wordt een zogenaamde uitritconstructie voor het gemotoriseerde verkeer doorgevoerd. Hiermee wordt geregeld dat de fietsers voorrang op het kruisende autoverkeer hebben. Ook zullen automobilisten door de maatregel een snelheid hanteren die bij de situatie past. Dit komt ten goede aan het overzicht op het fietspad en daarmee aan de verkeersveiligheid.
- Er worden in het ontwerp extra parkeerplaatsen opgenomen nabij de coffeeshop. Bij deze parkeerplaatsen geldt een beperking van 15 minuten parkeren, zoals elders in de openbare ruimte nabij de Zilverparkgarage ook het geval is. Als deze parkeerplaatsen vol zijn, dienen overige klanten in de Zilverparkgarage te parkeren. Het eerste kwartier parkeren is hier gratis. Met de exploitanten van de coffeeshop wordt tevens besproken welke aanvullende maatregelen zij nemen om mogelijke overlast door hun klanten tegen te gaan. Het overleg hierover met de exploitant en de betrokkenen vanuit de omgeving wordt vervolgd.
- In het ontwerp is aan de oostzijde van het busstation een extra toegang opgenomen voor een betere toegankelijkheid van het busstation vanaf de omgeving Zilverpark/Ziekenhuis. Ook wordt hiermee de gemiddelde loopafstand naar de haltes verkort. In het concept ontwerp was het busperron alleen toegankelijk vanaf het Stationsplein.

2. Het investeringskrediet van € 1.825.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van het integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost en te dekken uit de volgende reeds beschikbare kapitaallasten:
    a. € 9.000 uit bestaande middelen binnen het taakveld 2.5 openbaar vervoer;
    b. € 52.000 uit de reeds gereserveerde middelen voor het Stationsplein in de programmabegroting 2022-2025.

2.1. Binnen het taakveld 2.5. openbaar vervoer is structureel budget beschikbaar
Binnen het taakveld 2.5. openbaar vervoer is reeds structureel budget beschikbaar ten behoeve van een deel van de kosten van het meubilair voor het nieuwe busstation. Dit budget is al beschikbaar gesteld door de raad, maar om het in te kunnen zetten voor de realisatie van het Stationsgebied Oost is een investeringskrediet nodig. Zoals hieronder beschreven ligt deze bevoegdheid bij de raad.

2.2. In de programmabegroting 2022-2025 zijn al kapitaallasten door de raad beschikbaar gesteld
De raad heeft bij de behandeling van de programmabegroting 2022-2025 met bijstelling 41 de kapitaallasten voor de inrichting van het Stationsplein reeds beschikbaar gesteld, maar nog niet het investeringskrediet vrijgegeven. De raad heeft daarbij namelijk besloten dat ze voorafgaan aan het vrijgeven van het investeringskrediet eerst een besluit over het ontwerp wil nemen.

2.3. Het is de bevoegdheid van de raad om een investeringskrediet beschikbaar te stellen
Het budget voor het investeringskrediet is al beschikbaar, maar om het te kunnen gebruiken voor de realisatie van het stedenbouwkundig ontwerp is een expliciet besluit van de raad nodig.

3. Een aanvullend investeringskrediet van €3.842.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van het integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost.

3.1. Dit aanvullend investeringskrediet is nodig om de realisatie mogelijk te maken
Op basis van het stedenbouwkundig ontwerp is een gedetailleerde SSK-kostenraming opgesteld. Dat was eerder niet mogelijk, omdat een ontwerp met voldoende detailniveau ontbrak. De kostenraming overschrijdt het reeds beschikbare/gereserveerde investeringskrediet (zie beslispunt 2). Daarom wordt voor de uitvoering van het stedenbouwkundig ontwerp een aanvullend investeringskrediet aangevraagd.

3.2. Er zijn geen reële mogelijkheden voor substantiële besparingen
Met het stedenbouwkundig ontwerp is nadrukkelijk op kwaliteit en het toevoegen van groen/natuur ingezet, waarmee de ambitie van Lelystad tot uiting komt. Het ontwerp bevat geen mogelijkheden om de kosten substantieel te beperken zonder verlies van deze kwaliteit. Bijvoorbeeld: het niet toepassen van natuursteen tussen het Stationsplein en het Dukaatplein zou een beperkt kostenvoordeel opleveren, maar gaat ten koste van de ruimtelijke samenhang tussen de pleinen en de continuïteit van materiaalgebruik in het Stadshart. Hiermee zou niet aan de beoogde kwaliteit worden voldaan.
Verder zijn er niet of nauwelijks keuzes mogelijk om het ontwerp wezenlijk te wijzigen of om onderdelen niet uit te voeren. Voor de hoofdopzet van het ontwerp bestaat geen alternatief zonder onoverkomelijke nadelen. Voor de hoofdopzet is de positie van de Middenweg, de busbaan en het eilandbusstation bepalend. De Middenweg en de busbaan zijn langs het spoor ingetekend. Hiervoor is geen andere geschikte plek in het gebied. Ter illustratie: indien deze infrastructuur aan de overzijde van het gebied zou worden ingepast (nabij de bebouwing), dan zou daar overlast voor de omwonenden ontstaan (verkeerslawaai) en een conflict met de mogelijke ontwikkeling van Zilverpark West.
De positie van het eilandbusstation ten opzichte van het Stationsplein is een zorgvuldige verkeerskundige en stedenbouwkundige afweging geweest, waaraan ook het participatieproces ten grondslag ligt. De verdere invulling van het ontwerp met o.a. veel bomen, groenvakken, zitranden, materialisatie, taxivoorzieningen, laden en lossen en fietsvoorzieningen is een samenhangend geheel en kan niet zonder consequenties op onderdelen worden gewijzigd. Het is van belang om de samenhang en de kwaliteit van het ontwerp te handhaven.

3.3. Bij de vaststelling van het ontwerp is ook zicht op de kosten en dekking benodigd
Om een goede afweging over het stedenbouwkundig ontwerp te maken is ook inzicht in de totale kosten en dekking nodig. De kosten en benodigde dekking is hiervoor transparant opgenomen onder het kopje ‘financiën’.

4. De bij besluitpunt 3 behorende kapitaallasten van €95.000 op te nemen als onontkoombaar bij de kadernota 2024-2027

4.1.Ten tijde van de behandeling van de programmabegroting 2023 – 2026 was het ontwerp en de kostenraming nog niet beschikbaar
Het was niet mogelijk om de aanvullende dekking in de programmabegroting 2023 – 2026 mee te nemen, omdat de kostenraming pas in november 2022 beschikbaar was. De besluitvorming over de programmabegroting was toen al gestart. Daarom wordt voorgesteld om de bij het aanvullend investeringskrediet behorende kapitaallasten als onontkoombaar op te nemen in de kadernota 2024 – 2027. Hiermee wordt alvast vooruitlopend op de behandeling van de kadernota een besluit genomen over deze kadernota.

4.2. Het is wenselijk om de financiën en inhoudelijke beoordeling van het ontwerp op hetzelfde moment voor te leggen aan de raad.
Om een goede afweging over het ontwerp te maken is ook inzicht in de kosten en dekking nodig. De kosten en benodigde dekking is hiervoor transparant opgenomen onder het kopje ‘financiën’.

5. Het college toestemming te geven om het ontwerp voor het Stationsgebied oost binnen het kader zoals opgenomen in beslispunt 1 verder uit te werken, deze uitwerking vast te stellen en de raad hierover te informeren.

5.1. Besluitvorming in de raad over iedere versie van het ontwerp werkt vertragend
In raadsbesluit 382 heeft de raad besloten om iedere volgende versie van het ontwerp opnieuw ter besluitvorming aan de raad voor te leggen. Dit geeft een conflict met de voorwaarde uit de provinciale subsidie Verkeer en Vervoer 2018-2021, waarin is opgenomen dat de aanpak van de Middenweg, busbaan en busstation uiterlijk 1 juli 2025 gereed moet zijn. Deze deadline is alleen haalbaar zonder aanvullende besluitvorming door de raad. Voor besluitvorming is de raad is in de praktijk twee tot drie maanden nodig (inclusief besluitvorming college).
De precieze doorlooptijd is afhankelijk van het aantal vergaderingen dat de raad wenst en wanneer deze vergaderingen kunnen plaatsvinden. Bijvoorbeeld: indien (1) het definitief ontwerp, (2) het bestek en (3) de uitvoeringstekening ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd, vertraagd de planning met 6 tot 9 maanden en wordt de deadline niet gehaald. De provinciale doelstelling voor het openbaar vervoer wordt dan pas later bereikt. Het risico bestaat dat de subsidie dan (deels) wordt gekort.

5.2. De vervolgontwerpen betreffen een uitwerking van de kaders die de raad met het stedenbouwkundig ontwerp vaststelt
De vervolgontwerpen betreffen een nadere uitwerking van het kaderstellende stedenbouwkundig ontwerp. Bij deze uitwerking worden de kaders aangehouden die de raad nu door vaststelling van het ontwerp stelt. Indien wel van de vastgestelde kaders wordt afgeweken, zal de afwijking vanzelfsprekend aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit sluit aan bij het principe dat de raad de kaders stelt en het college binnen deze kaders uitvoert. Het college zal de raad middels Informatienota’s blijven informeren over de voortgang van het project inclusief de relevante vervolgontwerpen.

Kanttekeningen

3. Een aanvullend investeringskrediet van €3.842.000 beschikbaar te stellen voor de realisatie van het integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost.

3.1. Er wordt nog een aanvullende subsidie gevraagd bij de provincie vanuit het Actieplan Biodiversiteit
Bij de provincie bestaat een subsidieregeling om de biodiversiteit te versterken. Het voorliggende ontwerp geeft hier invulling aan. Er wordt veel extra groen toegevoegd in de vorm van bomen, plantvakken met vaste planten en hagen. Om robuust te zijn tegen boomziektes en de biodiversiteit te vergroten wordt een variantie aan boomsoorten toegepast. Ook worden diverse grassoorten (met mogelijk bloemenmengsels) ingezaaid. Dit draagt bij aan de natuurbeleving en de biodiversiteit.

Over het voorliggende ontwerp heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden met de provincie en hieruit is gebleken dat de subsidie Actieplan Biodiversiteit benut kan worden. Hiermee kan naar verwachting een subsidie van € 125.000 ontvangen worden. De formele aanvraag en besluitvorming bij de provincie hiervoor moet nog plaatsvinden.

Om zekerheid te hebben dat het ontwerp kan worden gerealiseerd, wordt nu het totaal benodigde aanvullende investeringskrediet aangevraagd. Indien de subsidie door de provincie wordt toegekend, dan zal een deel van de aangevraagd gemeentelijke dekking ter hoogte van het verkregen subsidiebedrag terugvloeien.

Financiën

In november 2022 is een SSK-kostenraming (standaardsystematiek voor kostenramingen) opgesteld voor het ontwerp. Hieruit blijkt dat de investeringskosten voor dit ontwerp € 8.261.000 (excl. btw) bedragen. Hierin zijn alle kosten voor het project inbegrepen (zoals ontwerp, engineering, realisatie en toezicht). In de kostenraming is de (aanzienlijke) bouwkostenstijging over de afgelopen periode verwerkt en is tevens een risicoreservering opgenomen. Daarnaast is de scope verruimd met bijvoorbeeld de herinrichting van de openbare ruimte onder de zuidelijke onderdoorgang.

In de tabel hieronder is een overzicht van de beschikbare en benodigde dekking weergegeven:

Nr.	Dekking	Huidige status	Bron
1	€ 2.179.000	Beschikbaar	Bijdrage Convenant/Bestuursovereenkomsten en Subsidie Vervoer en Vervoer 2018 – 2021
2	€ 415.000	Beschikbaar	Investeringskrediet E-bikeroute (I01240003)
3	€ 325.000	Beschikbaar gesteld door raad, maar nog niet vrijgegeven	Taakveld 2.5 Openbaar Vervoer
4	€ 1.500.000	Beschikbaar gesteld door raad, maar nog niet vrijgegeven	Programmabegroting 2022 – 2025 (bijstelling 41)
5	€ 3.842.000	Nog niet beschikbaar	Kadernota 2024 - 2027
6	**€ 8.261.000**	**TOTAAL**	

De beschikbare én vrijgegeven dekking voor deze kosten is op dit moment € 2.594.000 (nummer 1+2). Daarnaast heeft de raad dekking van € 1.825.000 beschikbaar gesteld, maar nog niet vrijgegeven (nummer 3+4). In eerdere besluitvorming heeft de raad besloten dat ze voor de vrijgave van deze dekking eerst een integraal ontwerp wil ontvangen. Dat ontwerp is nu beschikbaar. Voor de uitvoering van het ontwerp dient nog aanvullende dekking ter hoogte van € 3.842.000 beschikbaar te worden gesteld (nummer 5).

Door de huidige rentestand voor de reeds beschikbaar gestelde €1.500.000 (nummer 4) zijn minder kapitaallasten nodig dan waartoe besloten is. Er is besloten om €52.000 aan kapitaallasten beschikbaar te stellen, maar met de huidige rentestand is nog maar €41.000 nodig. Deze lagere kapitaallasten van € 11.000 zijn verrekend met de kapitaallasten die nodig zijn voor het aanvullende investeringskrediet vanuit de Kadernota 2024-2027 (nummer 5). Hierdoor wordt € 95.000 extra kapitaallasten gevraagd in plaats van €106.000.

De kosten voor het stedenbouwkundig ontwerp zijn vergelijkbaar met het kostenniveau van referentieprojecten elders in Nederland. Om een vergelijking in Lelystad te maken: de kosten per m2 voor de herinrichting van het Stationsgebied Oost liggen lager dan die van de herinrichting van het Agorahof. De totale investeringskosten voor het Stationsgebied Oost liggen vanzelfsprekend hoger, omdat het planbied aanzienlijk groter is. In het stedenbouwkundig ontwerp zijn geen kwalitatieve elementen opgenomen waarmee een substantiële de kostenreductie mogelijk is. Ter illustratie: het niet toepassen van natuursteen op de ‘rode loper’ tussen het NS-station en het stadshart, het vervangen van vaste planten door gras in de groenvakken, het planten van minder nieuwe bomen of het deels vervangen van gebakken klinkers door betonstraatsteen als verharding leidt tot een reductie van de directie bouwkosten van grofweg € 10.000 tot 100.000. Dit heeft slechts een beperkte impact op de hoogte van de totale kosten, maar leidt wel tot een forse kwaliteitsreductie in het gebied. Dergelijke kostenreducties worden daarom niet voorgesteld.

Zoals aangegeven bij de kanttekeningen wordt een aanvraag ingediend voor de subsidie Actieplan Biodiversiteit van de provincie. Hiermee kan een subsidie van € 125.000 ontvangen worden. Indien de

subsidie wordt toegekend zal een deel van de gevraagde gemeentelijke middelen (ter hoogte van het verkregen subsidiebedrag) terugvloeien. Dat geldt ook indien blijkt dat na de besluitvorming nog andere subsidies kunnen worden aangewend.

Door realisatie van het ontwerp vindt er eerder herinrichting plaats dan waar in de onderhoudscyclus voor groot onderhoud aan de openbare ruimte vanuit wordt gegaan. Dit heeft een positief effect op de stand van de voorziening Bovengronds. Dit positieve effect op de voorziening zal samen met andere bijstellingen worden meegenomen met de herijking van de meerjarenraming KSP, welke in 2024 voor besluitvorming aan de raad wordt voorgelegd.

Vervolg

Voor de realisatie van het ontwerp is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. De voorbereiding is reeds gestart. De formele procedure van het bestemmingsplan zal pas starten als de raad heeft ingestemd met het stedenbouwkundig ontwerp inclusief de dekking. Het bestemmingplan kent een eigen besluitvormingsprocedure via college en raad. Na het raadsbesluit over het stedenbouwkundig ontwerp wordt ook gestart met de aanbestedingsprocedure voor de realisatie van het ontwerp. Volgens de planning kan de realisatie medio 2024 starten. Naar verwachting duurt de realisatie ongeveer een jaar. De precieze doorlooptijd en fasering van de werkzaamheden is mede afhankelijk van het aanbestedingsresultaat. Waar nodig zullen hier vooraf eisen aan worden gesteld (BLVC-eisen). De raad wordt periodiek geïnformeerd over de voortgang.

Samengevat is de planning voor het vervolg als volgt:

- eind 2022 – medio 2023 Besluitvorming ontwerp in college en raad
- medio 2023 – begin 2024 Aanbesteding realisatie ontwerp
- medio 2023 – voorjaar 2024 Formele procedure bestemmingsplan
- voorjaar 2024 – medio 2024 Voorbereidingen realisatie ontwerp
- medio 2024 – medio 2025 Realisatie ontwerp (in fasen)

Bijlagen

1. Integraal stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied.
2. Impressies ontwerp Stationsgebied Oost.
3. Ingediende reacties participatie en beantwoording
4. Addendum voorstel aan de raad 13 Integraal Stedenbouwkundig ontwerp Stationsgebied Oost

Lelystad,

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris,
A.N. van den Bergh
**Dit voorstel is digitaal vastgesteld en ondertekend*