Onderwerp	Stationsgebied		
Portefeuillehouder	Burgemeester, Wethouder Baaten		**Openbaar**
Portefeuille	Economische zaken, Lelystad Next Level ,wonen en stadshartverkeer		
Programma Jaar	2021		
Programma	8 Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing		
Taakveld	8.3 Wonen en bouwen		
Aan	College-raad	**Bijlagen**	☐ Begrotingswijziging ☒ Raadsvoorstel ☐ Openbare bekendmaking vereist
Registratie			☐ Anders, nl.:
Steller	E.M. Roest	Datum	2 februari 2021
Doorkiesnummer	0320 - 278719	Ingekomen brief d.d.	
Afdeling	CS-CM	Afkomstig van	

Paraaf
Steller voor integraliteit incl. duurzaamheid/ fin./jur./com-control en afgestemd met portefeuillehouder.

Voorgesteld besluit:

Wetende dat de raad de kaders voor de ontwikkeling van het stationsgebied heeft vastgesteld, welke laatstelijk zijn gewijzigd op 15 december 2020;

De raad voor te stellen:

1. Kennis te nemen van de bijgevoegde bepalingen voor toekenning Woningbouwimpuls en BO-MIRT gelden;
2. Vast te stellen dat het verbinden van de condities in deze regelingen (met betrekking tot parkeernormen en de eisen die gesteld worden aan inrichting van het openbaar gebied) en de gestelde kaders mogelijke risico's genereren voor de toekenning van eventuele middelen uit deze regelingen aan Lelystad;
3. Te besluiten tot het opstellen van een concept aanvraag voor beide trajecten (BO)MIRT en Woningbouwimpuls waarbij deze risico's maximaal worden teruggedrongen zonder afstand te nemen van de door de raad meegegeven kaders;
4. Daartoe de kaders uit te breiden met onderstaande elementen:
   - Maximaal in te zetten op maatregelen die leiden tot aanpassing van het traject Visarenddreef, Middenweg tot een wijkontsluitingsweg, zonder doorgaande verkeersfunctie;
   - Overige voor het Centrum te voorziene parkeer vraagstukken op te lossen direct buiten het op de kaart gemarkeerde plangebied en niet mee te nemen in deze planopzet;
5. Het College te vragen de voorbereidingen te doen om tijdig voor beide trajecten een aanvraag in te dienen;
6. Deze aanvraag ter goedkeuring voor te leggen aan de raad.

Publiekstoelichting collegebesluit:

Op 15 december 2020 heeft de raad laatstelijk kaders gewijzigd vastgesteld voor de uitwerking van een plan voor het Stationsgebied. Het plan, passend binnen de groei ambitie van de raad, is de basis voor een aanvraag in het kader van de regeling Woningbouwimpuls en middelen op basis van de zgn. BO-MIRT regeling. Relevante passages van beiden zijn als bijlage bij deze nota gevoegd. Daarbij is door de Raad aangegeven dat als de kaders een goede aanvraag in de weg staan, dit bij de raad wordt teruggelegd. Dit is nu het geval. Het kernpunt daarin is dat het college bij de uitwerking tussentijds tot de conclusie komt dat, teneinde te voldoen aan de in de Woningbouwimpuls een BO-MIRT gestelde eisen, ingrepen in de huidige verkeersafwikkeling onontkoombaar zijn om tot een succesvolle aanvraag te kunnen komen. Door het gestelde kader in voornoemde zin aan te vullen, kan de planvorming voort en wordt de kans op een succesvolle aanvraag gemaximaliseerd. De aanvullende kaders ruimte om, voor zover noodzakelijk, de verkeersafwikkeling via de via de Middenweg-Visarenddreef aan te passen aan gestelde eisen omtrent parkeernormering en inrichting openbaar gebied. Hierbij houdt het college vast aan de randvoorwaarde om de verbinding Middenweg-Visarenddreef als wijkontsluitingsweg overeind te houden. Wanneer de route Visarenddreef-Middenweg als doorgaande route door Lelystad in tact zou moeten blijven is een tunneloplossing de enige oplossing die soelaas biedt. Vastgesteld is dat deze om financiële redenen (grofmazige berekende kosten komen uit op ongeveer 80 miljoen euro) niet haalbaar is. Gelet op het feit dat voor de hoge investeringskosten geen beroep op genoemde regelingen kan worden gedaan, en de complexiteit van de realisatie acht het college dit geen realistische oplossing en zal dit niet verder onderzoeken.

Inleiding:

Kenmerkend voor stationsgebieden is dat deze transformeren van een transferlocatie naar een dynamisch stedelijk gebied die vele kansen biedt voor de stad. Zo ook in Lelystad. Het toevoegen van nieuwe woonmilieus, dicht bij openbaar vervoer en voorzieningen, goede bereikbare werklocaties en een bijzonder uitstraling als entree van de stad maakt het gebied uniek. Het biedt kansen voor verstedelijking. Dit past uitstekend binnen de groeiambities die de raad heeft uitgesproken. Wonen, werken, bereikbaarheid moeten samengaan met de belangrijke entreefunctie die het gebied heeft. Om een vlotte planuitwerking voor het gebied te maken heeft de raad kaders meegegeven hoe deze verstedelijking gestalte moet krijgen. Recente uitwerking en toetsing van deze kaders heeft aangetoond dat op een aantal punten er een spanning ontstaat met de voorwaarden die gesteld worden in bovengenoemde regelingen. De raad heeft aangegeven dat als de kaders een goede aanvraag in de weg staan dit bij de raad tijdig aan te geven. Op 2 februari 2021 heeft, naar aanleiding van het feit dat het college geconstateerd heeft dat dit aan de orde is via het Presidium verzocht om in een extra raadssessie hierover met de raad in gesprek te gaan, dit gesprek gevoerd.

Financieel

Gezien de omvang van de verwachte investeringen in relatie tot de opbrengsten van de grond op basis van residuele grondwaarde, zal de grondexploitatie een tekort kennen. De gemeente is verantwoordelijk voor het afdekken van dit tekort. Het Rijk heeft een regeling in het leven geroepen waar gemeente een beroep kunnen doen om een bijdrage te krijgen zodat dit publieke tekort kan worden verkleind: De Woningbouwimpuls. Tevens is het BO MIRT-Bereikbare Steden in voorbereiding waaraan ook bijdrages voor een dergelijke project kunnen worden ontleend. Aan dergelijk bijdragen zijn een aantal voorwaarden verbonden. In de bijlagen zijn de criteria van beide regelingen opgenomen.

Doel:

1. Maximaliseren van kansen om te komen tot realisatie van de plannen voor het stationsgebied door middel van het doen van een succesvolle aanvraag voor beide regelingen.
2. Dit te bevorderen door met voorgaand concept besluit in te stemmen ten behoeve van de planvorming Stationsgebied.

Argumenten:

1. In de wetenschap van:

- De door de raad voor deze ontwikkeling, laatstelijk op 15 december 2020, heeft de raad de kaders vastgesteld;
- De bijgevoegde bepalingen voor toekenningen Woningbouwimpuls en Bereikbare Steden (BO-MIRT) gelden (zie ook bijlage 1 t/m 3)

2. Vast te stellen dat het verbinden van deze twee elementen risico's genereert voor de toekenning van eventuele middelen aan Lelystad

Als een aanvraag wordt ingediend wordt deze beoordeeld aan de hand van de in de beide regelingen opgenomen criteria. Hier ontstaat een spanning op de volgende onderdelen:
Wanneer het verkeer ongewijzigd wordt gefaciliteerd, leidt dit tot een dusdanige hoeveelheid verkeer dat niet aan de gestelde criteria kan worden voldaan. Dit vergt om die reden extra investeringen die drukken op het publiek tekort. Op de criteria "onderbouwing financieel tekort en optimalisaties", "leefbaarheid" en "mobiliteitsprofiel" bestaat in dat geval een reëel risico dat de score onvoldoende is. Dit geldt ook voor uitgangspunten met betrekking tot de parkeernormering en de P+R functie. Ook deze drukken op het publieke tekort. Hierdoor loopt de gemeente een verhoogd risico dat een aanvraag niet wordt gehonoreerd.

3. Te besluiten tot het opstellen van een concept aanvraag voor beide trajecten (BO-MIRT en Woningbouwimpuls) waarbij deze risico's maximaal worden teruggedrongen zonder afstand te nemen van het door de raad meegegeven kader

Om een kansrijke inschrijving te doen voor de woningbouwimpuls en daarmee de cofinanciering voor veelal dure ingrepen en kwaliteitsimpulsen in het Stationsgebied, is het belangrijk om de criteria te volgen vanuit de regeling. Ervaringen vanuit de 1e en 2e tranche laten zien dat daadwerkelijk wordt getoetst en zeer gedetailleerd wordt bezien of er aan die criteria wordt voldaan. Vanuit de kaders die zijn meegegeven door de raad en de aanvullende kaders in dit voorstel, wordt invulling gegeven aan het gebied waarbij de risico's dat er niet wordt voldaan aan de criteria maximaal worden teruggedrongen.

4. Daartoe de kaders uit te breiden met onderstaande twee elementen

- Maximaal in te zetten op maatregelen die leiden tot aanpassing van het traject Visarenddreef, Middenweg tot een wijkontsluitingsweg, zonder doorgaande verkeersfunctie;
- Overige voor het Centrum te voorziene parkeervraagstukken op te lossen direct buiten het op de kaart gemarkeerde plangebied en niet mee te nemen in deze planopzet.

Een tunnel betreft een dure oplossing die vanuit de planexploitatie niet te dekken valt. Omdat deze uitwerking zeer veel tijd vergt en kostbaar zal deze niet in de planopzet worden meegenomen(grofmazig berekende bouwkosten komen uit op ongeveer 80 miljoen Euro).

Het afwaarderen naar wijkontsluitingsweg zonder doorgaand verkeer vergroot de kansen bij de aanvraag Woningbouwimpuls (optimalisatie, mobiliteitsprofiel etc). Door parkeermogelijkheden in de omgeving te verkennen ontstaat een positief effect op de kosten binnen het plangebied, en mogelijkheden voor woningen.

5. Het College te vragen de voorbereidingen te doen om tijdig voor beide trajecten een aanvraag in te dienen

De aanvraag voor de regeling van de Woningbouwimpuls dient medio mei gereed te zijn. Naar verwachting wordt dan de 3e tranche opengesteld en start de inschrijvingsprocedure. Gezien de gedetailleerdheid van de benodigde informatie is een voortvarende planuitwerking noodzakelijk.

Voor BO-MIRT dient op zeer korte termijn (ultimo februari) *informatie* aangeleverd te worden om mee te gaan in het traject dat de MRA, op verzoek van het Rijk, heeft ingezet. Het betreft een overzicht van ingrepen die nodig zijn om de centra binnen de MRA te versterken. Voor de zomer dient het overzicht in samenhang met de planvorming van het Stationsgebied nader te worden uitgewerkt. Ook hiervoor geldt dat een voortvarende planuitwerking noodzakelijk is. Hierbij zal gekeken worden naar het maximaal terugdringen van de risico's dat niet aan de criteria wordt voldaan.

6. Deze aanvraag ter goedkeuring voor te leggen aan de raad

De aanvraag woningbouwimpuls zal volledig gereed moeten zijn in mei van dit jaar. Deze uitwerking zal aan de raad worden voorgelegd. Formeel is indiening onder voorbehoud besluitvorming raad ook mogelijk.

Kanttekeningen:

De gemeente is in het kader van de ICL-evaluatie en het programma Lelystad Next Level in gesprek met het Rijk. Een aanvraag indienen voor de Woningbouwimpuls is vanuit die optiek noodzakelijk/wenselijk.

Financiën:

Planvorming komende maanden past binnen het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet.

Vervolg:

De komende periode wordt gebruikt om een aantal scenario's te onderzoeken voor de afwaardering van de verbinding Visarenddreef-Middenweg en parallel de verstedelijking vorm te geven door het maken van een plan dat gebaseerd is op een afgewaardeerde verbinding. Hiermee kan een (concept) aanvraag in het kader van de Woningbouwimpuls worden opgesteld.

Bijlagen:

Bijlage 1: Regeling Woningbouwimpuls 2020
Bijlage 2: Bereikbare steden
Bijlage 3: Samenvattende bepalingen regelingen
Bijlage 4: Rekenvoorbeeld parkeernormering

Voorstel aan de raad

Nummer:

Portefeuille:	**Economische zaken, Lelystad Next** Level ,wonen en stadshart
Programma:	8 Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing
Taakveld:	8.3 Wonen en bouwen

Onderwerp:
Stationsgebied

Voorgesteld besluit

Wetende dat de raad de kaders voor de ontwikkeling van het stationsgebied heeft vastgesteld, welke laatstelijk zijn gewijzigd op 15 december 2020;

1. Kennis te nemen van de bijgevoegde bepalingen voor toekenning Woningbouwimpuls en BO-MIRT gelden;
2. Vast te stellen dat het verbinden van de condities in deze regelingen (met betrekking tot parkeernormen en de eisen die gesteld worden aan inrichting van het openbaar gebied) en de gestelde kaders mogelijke risico's genereren voor de toekenning van eventuele middelen uit deze regelingen aan Lelystad;
3. Te besluiten tot het opstellen van een concept aanvraag voor beide trajecten (BO)MIRT en Woningbouwimpuls waarbij deze risico's maximaal worden teruggedrongen zonder afstand te nemen van de door de raad meegegeven kaders;
4. Daartoe de kaders uit te breiden met onderstaande elementen:
   - Maximaal in te zetten op maatregelen die leiden tot aanpassing van het traject Visarenddreef, Middenweg tot een wijkontsluitingsweg, zonder doorgaande verkeersfunctie;
   - Overige voor het Centrum te voorziene parkeer vraagstukken op te lossen direct buiten het op de kaart gemarkeerde plangebied en niet mee te nemen in deze planopzet;
5. Het College te vragen de voorbereidingen te doen om tijdig voor beide trajecten een aanvraag in te dienen;
6. Deze aanvraag ter goedkeuring voor te leggen aan de raad.

Urgentie Raad

Onderwerp staat op de agenda van de raad van 9 februari.

Samenvatting

Op 15 december 2020 heeft de raad laatstelijk kaders gewijzigd vastgesteld voor de uitwerking van een plan voor het Stationsgebied. Het plan, passend binnen de groei ambitie van de raad, is de basis voor een aanvraag in het kader van de regeling Woningbouwimpuls en middelen op basis van de zgn. BO-MIRT regeling. Relevante passages van beiden zijn als bijlage bij deze nota gevoegd. Daarbij is door de Raad aangegeven dat als de kaders een goede aanvraag in de weg staan, dit bij de raad wordt teruggelegd. Dit is nu het geval. Het kernpunt daarin is dat het college bij de uitwerking tussentijds tot de conclusie komt dat, teneinde te voldoen aan de in de Woningbouwimpuls een BO-MIRT gestelde eisen, ingrepen in de huidige verkeersafwikkeling onontkoombaar zijn om tot een succesvolle aanvraag te kunnen komen. Door het gestelde kader in voornoemde zin aan te vullen, kan de planvorming voort en wordt de kans op een succesvolle aanvraag gemaximaliseerd. De aanvullende kaders geven ruimte om, voor zover noodzakelijk, de verkeersafwikkeling via de Middenweg-Visarenddreef aan te passen aan gestelde eisen omtrent parkeernormering en inrichting openbaar gebied. Hierbij houdt het college vast aan de randvoorwaarde om de verbinding

Middenweg-Visarenddreef als wijkontsluitingsweg overeind te houden. Wanneer de route Visarenddreef-Middenweg als doorgaande route door Lelystad in tact zou moeten blijven is een tunneloplossing de enige oplossing die soelaas biedt. Vastgesteld is dat deze om financiële redenen (grofmazige berekende kosten komen uit op ongeveer 80 miljoen euro) niet haalbaar is. Gelet op het feit dat voor de hoge investeringskosten geen beroep op genoemde regelingen kan worden gedaan, en de complexiteit van de realisatie acht het college dit geen realistische oplossing en zal dit niet verder onderzoeken.

Voorgaande besluitvorming

RV-291 Stationsgebied, 15 december 2020

Inleiding

Kenmerkend voor stationsgebieden is dat deze transformeren van een transferlocatie naar een dynamisch stedelijk gebied die vele kansen biedt voor de stad. Zo ook in Lelystad. Het toevoegen van nieuwe woonmilieus, dicht bij openbaar vervoer en voorzieningen, goede bereikbare werklocaties en een bijzonder uitstraling als entree van de stad maakt het gebied uniek. Het biedt kansen voor verstedelijking. Dit past uitstekend binnen de groeiambities die de raad heeft uitgesproken. Wonen, werken, bereikbaarheid moeten samengaan met de belangrijke entreefunctie die het gebied heeft. Om een vlotte planuitwerking voor het gebied te maken heeft de raad kaders meegegeven hoe deze verstedelijking gestalte moet krijgen. Recente uitwerking en toetsing van deze kaders heeft aangetoond dat op een aantal punten er een spanning ontstaat met de voorwaarden die gesteld worden in bovengenoemde regelingen. De raad heeft aangegeven dat als de kaders een goede aanvraag in de weg staan dit bij de raad tijdig aan te geven. Op 2 februari 2021 heeft, naar aanleiding van het feit dat het college geconstateerd heeft dat dit aan de orde is via het Presidium verzocht om in een extra raadssessie hierover met de raad in gesprek te gaan, dit gesprek gevoerd.

Financieel
Gezien de omvang van de verwachte investeringen in relatie tot de opbrengsten van de grond op basis van residuele grondwaarde, zal de grondexploitatie een tekort kennen. De gemeente is verantwoordelijk voor het afdekken van dit tekort. Het Rijk heeft een regeling in het leven geroepen waar gemeente een beroep kunnen doen om een bijdrage te krijgen zodat dit publieke tekort kan worden verkleind: De Woningbouwimpuls. Tevens is het BO MIRT-Bereikbare Steden in voorbereiding waaraan ook bijdrages voor een dergelijke project kunnen worden ontleend. Aan dergelijk bijdragen zijn een aantal voorwaarden verbonden. In de bijlagen zijn de criteria van beide regelingen opgenomen.

Doel

1. Maximaliseren van kansen om te komen tot realisatie van de plannen voor het stationsgebied door middel van het doen van een succesvolle aanvraag voor beide regelingen.
2. Dit te bevorderen door met voorgaand concept besluit in te stemmen ten behoeve van de planvorming Stationsgebied.

Argumenten

1. In de wetenschap van:
- De door de raad voor deze ontwikkeling, laatstelijk op 15 december 2020, opgestelde heeft de raad de kaders vastgesteld. In bijlage 1 zijn de kaders opgenomen.
- De bijgevoegde bepalingen voor toekenningen Woningbouwimpuls en Bereikbare Steden (BO-MIRT) gelden (zie ook bijlage 1 t/m 3)

2. Vast te stellen dat het verbinden van deze twee elementen risico's genereert voor de toekenning van eventuele middelen aan Lelystad

Als een aanvraag wordt ingediend wordt deze beoordeeld aan de hand van de in de beide regelingen opgenomen criteria. Hier ontstaat een spanning op de volgende onderdelen:

Wanneer het verkeer ongewijzigd wordt gefaciliteerd, leidt dit tot een dusdanige hoeveelheid verkeer dat niet aan de gestelde criteria kan worden voldaan. Dit vergt om die reden extra investeringen die drukken op het publiek tekort. Op de criteria “onderbouwing financieel tekort en optimalisaties”, “leefbaarheid” en “mobiliteitsprofiel” bestaat in dat geval een reëel risico dat de score onvoldoende is. Dit geldt ook voor uitgangspunten met betrekking tot de parkeernormering en de P+R functie. Ook deze drukken op het publieke tekort. Hierdoor loopt de gemeente een verhoogd risico dat een aanvraag niet wordt gehonoreerd.

3. Te besluiten tot het opstellen van een concept aanvraag voor beide trajecten (BO-MIRT en Woningbouwimpuls) waarbij deze risico’s maximaal worden teruggedrongen zonder afstand te nemen van het door de raad meegegeven kader

Om een kansrijke inschrijving te doen voor de woningbouwimpuls en daarmee de cofinanciering voor veelal dure ingrepen en kwaliteitsimpulsen in het Stationsgebied, is het belangrijk om de criteria te volgen vanuit de regeling. Ervaringen vanuit de 1e en 2e tranche laten zien dat daadwerkelijk wordt getoetst en zeer gedetailleerd wordt bezien of er aan die criteria wordt voldaan. Vanuit de kaders die zijn meegegeven door de raad en de aanvullende kaders in dit voorstel, wordt invulling gegeven aan het gebied waarbij de risico’s dat er niet wordt voldaan aan de criteria maximaal worden teruggedrongen.

4. Daartoe de kaders uit te breiden met onderstaande twee elementen

- Maximaal in te zetten op maatregelen die leiden tot aanpassing van het traject Visarenddreef, Middenweg tot een wijkontsluitingsweg, zonder doorgaande verkeersfunctie;
- Overige voor het Centrum te voorziene parkeervraagstukken op te lossen direct buiten het op de kaart gemarkeerde plangebied en niet mee te nemen in deze planopzet.

Een tunnel betreft een dure oplossing die vanuit de planexploitatie niet te dekken valt. Omdat deze uitwerking zeer veel tijd vergt en kostbaar zal deze niet in de planopzet worden meegenomen(grofmazig berekende bouwkosten komen uit op ongeveer 80 miljoen Euro).

Het afwaarderen naar wijkontsluitingsweg zonder doorgaand verkeer vergroot de kansen bij de aanvraag Woningbouwimpuls (optimalisatie, mobiliteitsprofiel etc). Door parkeermogelijkheden in de omgeving te verkennen ontstaat een positief effect op de kosten binnen het plangebied, en mogelijkheden voor woningen.

5. Het College te vragen de voorbereidingen te doen om tijdig voor beide trajecten een aanvraag in te dienen

De aanvraag voor de regeling van de Woningbouwimpuls dient medio mei gereed te zijn. Naar verwachting wordt dan de 3e tranche opengesteld en start de inschrijvingsprocedure. Gezien de gedetailleerdheid van de benodigde informatie is een voortvarende planuitwerking noodzakelijk.

Voor BO-MIRT dient op zeer korte termijn (ultimo februari) informatie aangeleverd te worden om mee te gaan in het traject dat de MRA, op verzoek van het Rijk, heeft ingezet. Het betreft een overzicht van ingrepen die nodig zijn om de centra binnen de MRA te versterken. Voor de zomer dient het overzicht in samenhang met de planvorming van het Stationsgebied nader te worden uitgewerkt. Ook hiervoor geldt dat een voortvarende planuitwerking noodzakelijk is. Hierbij zal gekeken worden naar het maximaal terugdringen van de risico’s dat niet aan de criteria wordt voldaan.

6. Deze aanvraag ter goedkeuring voor te leggen aan de raad

De aanvraag woningbouwimpuls zal volledig gereed moeten zijn in mei van dit jaar. Deze uitwerking zal aan de raad worden voorgelegd. Formeel is indiening onder voorbehoud besluitvorming raad ook mogelijk.

Kanttekeningen

De gemeente is in het kader van de ICL-evaluatie en het programma Lelystad Next Level in gesprek met het Rijk. Een aanvraag indienen voor de Woningbouwimpuls is vanuit die optiek noodzakelijk/wenselijk.

Financiën

Planvorming past binnen het beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet.

Vervolg

De komende periode wordt gebruikt om een aantal scenario's te onderzoeken voor de afwaardering van de verbinding Visarenddreef-Middenweg en parallel de verstedelijking vorm te geven door het maken van een plan dat gebaseerd is op een afgewaardeerde verbinding. Hiermee kan een (concept) aanvraag in het kader van de Woningbouwimpuls worden opgesteld.

Bijlagen

- Bijlage 1: Regeling Woningbouwimpuls 2020
- Bijlage 2: Bereikbare steden
- Bijlage 3: Samenvattende bepalingen regelingen
- Bijlage 4: Rekenvoorbeeld parkeernormering

Lelystad,

Het college van de gemeente Lelystad,

de secretaris, de burgemeester,