

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (10-10-2019)
Agendapunt	
Onderwerp	Stand van zaken fietsenstalling station Sloterdijk en aanvraag aanvullend budget
Portefeuillehouder	Gerard Slegers
Behandelend ambtenaar	Titus Reijntjes

Van het Dagelijks Bestuur wordt gevraagd:

- 1 Kennis te nemen van de stand van zaken van het project 'Fietsenstalling station Sloterdijk'.
 - 2 In te stemmen om de financiële reservering voor de realisatie van de fietsenstalling station Sloterdijk te verhogen van €2.100.000 naar €4.452.000.
-

Samenvatting

Station Sloterdijk is een belangrijk knooppunt in het regionale OV netwerk. Diverse treinverbindingen (Westtak Schiphol, Haarlemlijn en Zaanlijn/Hoornlijn), de metro 'Ringlijn', diverse busverbindingen (R-net en GVB bussen), tramlijn 19, en een goed functionerende P&R zijn enkele belangrijke modaliteiten die hier bij elkaar komen. Omdat reizigers steeds vaker de fiets gebruiken als voor- en natransport bij reizen met het OV en omdat het aantal OV reizigers ook in absolute zin toeneemt, is sprake van een tekort aan fietsparkeerplaatsen rondom station Sloterdijk. Om het grote aantal fietsers dat van/naar station Sloterdijk reist goed te kunnen faciliteren is een nieuwe fietsenstalling ter plekke noodzakelijk.

Al geruime tijd wordt er door gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, ProRail en NS onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een nieuwe grote fietsenstalling bij station Sloterdijk. In 2018 lag er een uitgewerkt ontwerp en raming voor het zogenoemde "Fietsplatform" met een beoogd aantal van 2600 fietsparkeerplekken op het Carrascoplein. Destijds heeft de Stuurgroep OV Knoop Sloterdijk (Vervoerregio, gemeente Amsterdam, ProRail, NS) echter besloten om de uitwerking van het "Fietsplatform" *on hold* te zetten, en te onderzoeken of een fietsenstalling op de "L-kavels" een beter alternatief is. Reden voor het 'on hold' zetten van het fietsplatform was dat:

- Deze stalling te klein bleek om tegemoet te komen aan de stallingsbehoefte. Een éénlaags platform kreeg vanwege sociale veiligheid de voorkeur boven een tweelaags platform. Daarnaast werden er aanvullende bouwtechnische eisen aan het platform gesteld. Dit alles leverde een kleinere stallingscapaciteit op dan op dat moment nodig was aan fietsparkeerplekken: ca 1800 plekken in plaats van 2600 plekken.

- De behoefte aan stallingsplekken groter bleek dan eerder verwacht. Door het gemeentelijke besluit om Haven-Stad te realiseren zijn er in dit gedeelte van het stationsgebied niet 2600 maar 3100 fietsparkeerplekken nodig in 2030, oplopend tot 5200 fietsparkeerplekken in 2040.
- De stalling te duur bleek. De bouwkosten werden hoger geraamd door de staande i.p.v. hangende constructie. De prijs per fietsplek steeg hiermee van ca 3.000 euro per plek naar ca. 4.500 euro per plek. Een onacceptabel hoog bedrag per plek voor een niet inpandige stalling.
- Het fietsplatform als niet toekomstvast werd beoordeeld. Het Fietsplatform zou een belemmerende factor gaan worden voor een toekomstige uitbreiding van het station, waartoe partijen gezamenlijk (na vaststelling van het Voorkeursalternatief Fietsplatform Carrascoplein) de eerste verkenningen zijn gestart.
- Er ten tijden van het vaststellen van het Voorkeursalternatief Fietsplatform nog geen sprake was van ruimtelijke ontwikkelingen op de L-kavels. De ontwikkeling van de L-kavels is door de gemeente, i.v.m. het aantrekken van de vastgoedmarkt, versneld. Alle partijen waren het er over eens dat het eenmalig uitgeven van deze grond t.b.v. een bouwprogramma een interessante en unieke kans biedt om op deze plek tegenover het station een grote OV-stalling te kunnen ontwikkelen.

Met het gemeentelijk besluit najaar 2018 om de 'L-kavel' als vastgoedprogramma op de markt te zetten, heeft de Stuurgroep OV Knoop Sloterdijk de opdracht gegeven aan de samenwerking tussen ProRail, NS, Vervoerregio Amsterdam en gemeente Amsterdam, om de kansen van een fietsenstalling geïntegreerd in het vastgoedprogramma op de 'L kavels' nader te onderzoeken.

Bovengenoemde samenwerking heeft 13 mogelijke combinaties van stallingen onderzocht op de L-kavels, met minimaal 3.100 tot maximaal 5.300 fietsplekken. Hierbij is een integraal afwegingskader gehanteerd met 18 kwalitatieve criteria, waaronder bereikbaarheid, comfort, sociale veiligheid, investeringen en beheer. Verschillende combinaties tussen de afzonderlijke kavels (Lm en Lw) en verdiepings-niveaus (-1, 0, +1) zijn als varianten vastgesteld en met elkaar vergeleken. Als benchmark is ook het originele Fietsplatform op het Carrascoplein uit het eerdere Voorkeursalternatief opgenomen in het beoordelingskader.

Gemeente Amsterdam, ProRail, NS en Vervoerregio Amsterdam zien definitief af van het eerdere Voorkeursalternatief Fietsplatform Carrascoplein en geven de voorkeur aan een gefaseerde ontwikkeling van een fietsenstalling op de L-kavels: een inpandige, sociaal veilige stalling die nu goed is voor 3.100 fietsparkeerplekken en in de toekomst op twee manieren uitgebreid kan worden. De Voorkeursvariant betreft een stalling die allereerst gesitueerd wordt op 'kavel L Midden' op niveau 0 en deels op -1. Na 2030 wordt bepaald of deze stalling op niveau 0 blijft en doorgetrokken wordt naar kavel L West (bij een verhoogd maaiveld van station Sloterdijk) óf dat de functie van stationsstalling verhuist naar -1 en op dat niveau doorgetrokken wordt naar kavel L west (bij achterwege blijven verhoogd maaiveld station Sloterdijk). Op dat moment kan het aantal plekken verder worden uitgebreid en kan invulling worden gegeven aan de geanalyseerde behoefte van 5200 plekken. Richtinggevend hierin is wat er na 2030 met het station gaat gebeuren (wel of geen verhoogd maaiveld). Dit gefaseerde ontwerp is adaptief in de zin dat het, afhankelijk van de toekomstige stationsontwikkeling, op twee manieren uitgebreid kan worden en optimaal aansluit bij de toekomstige ontwikkelingen van station Sloterdijk.

Reeds in 2010 is het project fietsenstalling station Sloterdijk door het DB gepromoveerd naar de planuitwerkingsfase en is €2.100.000 opgenomen als financiële reservering voor de realisatie van het fietsplatform Carrascopelein. Sindsdien is gebleken dat het fietsplatform de aanvankelijk ruim 2600 fpp niet kan bieden vanwege bouwtechnische eisen en is de kostenraming van het fietsplatform meermaals hoger bijgesteld (naar €10.5 miljoen in 2017 en €14 miljoen in 2018).

Nu is er door de samenwerkende partijen een nieuwe Voorkeursvariant uitgewerkt. Uitgangspunt voor de stationsstalling 'L-kavel' Sloterdijk is dat de regionale partijen (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam) 60% van de realisatiekosten op zich nemen. Voor de overige 40% van de kosten zal via ProRail een aanvraag financiële bijdrage ingediend worden bij het ministerie van I&W. Dit speelt op korte termijn, medio oktober moet dit resulteren in een positief besluit vanuit I&W over de bijdrage voor deze stalling.

De fietsenstalling wordt ontwikkeld in combinatie met het vastgoed op de 'L-kavel'. Het exacte vastgoedprogramma is nog niet bekend, waardoor er nog geen gecombineerde kostenraming beschikbaar is, waaruit de kosten van de stalling kunnen worden afgeleid. Om toch een indicatie te geven van een mogelijke maximale plafondprijs, heeft ingenieursbureau Movares een berekening gemaakt van een 'stand-alone' fietsenstalling; dit zijn de investeringskosten van de bouw die geraamd worden als er sprake zou zijn van de bouw van uitsluitend het stallingsgedeelte, zonder bovenliggend vastgoed, zonder schaalvoordeel door gezamenlijke ontwikkeling en realisatie. De totale investeringskosten zullen volgens de berekening door Movares op basis van kentallen ca. € 14,84 mio excl. BTW bedragen. De kostenverdeling komt daarmee vooralsnog neer op €5.936.000 I&W, €4.452.000 Vervoerregio Amsterdam, €4.452.000 gemeente Amsterdam.

Omdat er echter gecombineerd gebouwd gaat worden en kosten kunnen worden gedeeld met het vastgoedprogramma, zullen de uiteindelijke stichtingskosten voor het stationsstallingsgedeelte naar verwachting lager zijn. Het bepalen van het exacte investeringsbedrag op basis van een kostenraming en kostennota is onderdeel van de verdere uitwerking de komende maanden, in goede samenwerking met de gemeente Amsterdam, NS en ProRail.

Middels dit besluit wordt het DB gevraagd in te stemmen met het verhogen van de voorlopige financiële reservering voor de realisatie van de fietsenstalling Sloterdijk van €2.100.000 naar €4.452.000. Op basis van de nadere uitwerking de komende tijd, wordt het DB naar verwachting in Q4 2019 of Q1 2020 nader geïnformeerd over de definitieve voorkeursvariant, financiële bijdrage en verdere stappen richting de daadwerkelijke uitvoering.

Meegezonden stukken

- 1 Concept aanvraag I&W cofinanciering fietsenstalling station Sloterdijk

Inleiding

Voorgeschiedenis

Het station Amsterdam Sloterdijk vormt sinds de opening in 1983 een belangrijke schakel in het Amsterdamse openbaar vervoer netwerk. Door de gebiedstransformatie Amsterdam Sloterdijk verandert de stationslocatie in een rap tempo naar een meer stedelijk gebied met een menging van functies, neemt de druk op de knoop toe en neemt het tekort aan fietsstallingsplaatsen zichtbaar toe. In 2018 werd duidelijk dat de reizigersgroei van dit station, door onder andere de vaststelling van gebiedsontwikkeling Haven-Stad - waar het stationsgebied onderdeel van uitmaakt - veel forser zal zijn dan tot nu toe werd aangenomen en bovendien langer zal aanhouden.

Wat is er aan de hand?

Tot september 2018 is door gezamenlijke partijen (gemeente Amsterdam, ProRail, Vervoerregio, NS) gestudeerd op de haalbaarheid van het “fietsplatform” met een beoogd aantal van 2600 fietsparkeerplekken. Stuurgroep OV Knoop Sloterdijk heeft in september 2018 besloten om de verder uitwerking van voorkeursalternatief Fietsplatform Carrascoplein *on hold* te zetten. Het fietsplatform bleek na verdere detaillering namelijk onvoldoende tegemoet te komen aan de stallingsbehoefte, wegens bouwtechnische eisen te krap te worden, te duur te worden en niet toekomstvast te zijn (met het oog op de toekomstige stationsontwikkelingen).

Vanaf september 2018 is toen besloten te studeren op de vraag of de L-Kavel een beter alternatief biedt voor de stationsstalling Sloterdijk, gelet op de bovenstaande punten. Het antwoord daarop is bekrachtigd in de Stuurgroep OV Knoop van mei 2019, namelijk dat de L-Kavel een beter voorkeursalternatief biedt dan het platform, mits er aan de nodige functionele en financiële voorwaarden voldaan kan worden en partijen tot overeenstemming komen.

Essentie

Wat willen we bereiken?

Doel van dit project is de realisatie van een in pandige, sociaal veilige, en toekomstvastе fietsenstalling die voldoet aan de geprognostiseerde behoefte van 3.100 fietsparkeerplekken in 2030, met uitbreidingsmogelijkheden voor de behoefte in 2040/2050. Het structurele tekort in het ZO kwadrant bedraagt 3.100 fietsplekken in het jaar 2030. Voor 2050 is er uiteindelijk voor de fietsers met ZO-herkomst ca. 5.200 fpp nodig. De ontwikkeling van de L-Kavels (West en Midden) biedt eenmalig de kans om in het ZO kwadrant dit aantal fpp te realiseren.

Argumentatie

Door de samenwerkende partijen (NS, ProRail, gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam) is onderzocht of de ontwikkeling van de L-kavels een mogelijkheid biedt voor een goede geïntegreerde stationsstalling nabij station Sloterdijk. In totaal zijn 13 varianten (combinaties tussen niveau's en kavels) bedacht en beoordeeld op 18 kwalitatieve criteria, waaronder bereikbaarheid, comfort, sociale veiligheid, investeringen en beheer. Uit deze afweging is een Voorkeursvariant gekomen, de zogenoemde

‘gefaseerde variant’: een stalling die in de eerste fase goed gesitueerd wordt op kavel L Midden op niveau 0 en deels -1 en goed is voor 3.100 fietsparkeerplekken. Deze stalling kan in de toekomst op twee manieren worden uitgebreid. Na 2030 wordt bepaald of deze stalling op niveau 0 blijft en doorgetrokken wordt naar kavel L West (bij een verhoogd maaiveld van station Sloterdijk) óf dat de functie van stationsstalling verhuist naar -1 en op dat niveau doorgetrokken wordt naar kavel L west (bij achterwege blijven verhoogd maaiveld station Sloterdijk). Richtinggevend hierin is wat er na 2030 met het station gaat gebeuren (wel of geen verhoogd maaiveld).

Hoe gaan we dit doen?

Door de samenwerkende partijen (Gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, Prorail, NS) is een opdracht gegeven aan Movares om een schetsontwerp en raming op te stellen van het Voorkeursvariant L-kavel. Omdat er vanuit de projectgroep vastgoedontwikkeling L-kavels nog geen raming beschikbaar is, heeft Movares een zogenaamde ‘stand alone’ raming opgesteld. Dit zijn de investeringskosten van de bouw die geraamd worden als er sprake zou zijn van de bouw van uitsluitend het stallingsgedeelte, zonder bovenliggend vastgoed, zonder schaalvoordeel door gezamenlijke ontwikkeling en realisatie. De totale investeringskosten zullen volgens de berekening door Movares op basis van kentallen ca. € 14,84 mio excl. BTW bedragen. Omdat er echter gecombineerd gebouwd gaat worden en kosten kunnen worden gedeeld met het vastgoedprogramma, zullen de uiteindelijke stichtingskosten voor het stationsstallingsgedeelte lager zijn.

Gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam spreken de intentie uit dat zij ieder 30% van de investeringskosten voor de OV-fietsenstalling op zich nemen. Voor de overige 40% van de realisatiekosten wordt via Prorail een verzoek financiële bijdrage ingediend bij het Ministerie van I&W. Nadat alle financierende partijen akkoord zijn met het voorstel zal het schetsontwerp, samen met het programma van eisen worden overgedragen aan de ontwikkelende partij, afdeling Grond en Ontwikkeling (G&O) van gemeente Amsterdam, zodat de fietsenstalling mee kan worden genomen in de aanbesteding van het totale vastgoedprogramma op de L-kavel.

Uitvoering

Hoe past dit binnen beleid en regelgeving?

Dit voorstel past binnen het Beleidskader Mobiliteit, strategische opgave 1 “van modaliteit naar mobiliteit”, 2 “naar een CO2 neutraal mobiliteitssysteem” en 3 “veilig en prettig van deur tot deur” en de doelen van de Investeringsagenda Fiets.

Welke (mogelijke) gevolgen zijn er?

Financiële gevolgen

In de begroting is een bedrag van €2.100.000 opgenomen voor het project fietsenstalling station Sloterdijk onder projectcode 300058. Het huidige kasritme is als volgt:

projectcode	2020	2021	Totaal
300058	€ 1.400.000	€ 700.000	€ 2.100.000

Fietsenstalling NS Station Sloterdijk			
---------------------------------------	--	--	--

Middels dit besluit wordt het DB gevraagd in te stemmen met een verhoging van deze financiële reservering naar €4.452.000. het voorgestelde kasritme is als volgt:

projectcode	2020	2021	2022	Totaal
300058 Fietsenstalling NS Station Sloterdijk		€ 2.000.000	€ 2.452.000	€ 4.452.000

Bovengenoemd voorstel zal worden betrokken bij de geclusterde DB ronde van 10 oktober 2019.

Juridische gevolgen

Uit dit voorstel volgen geen juridische verplichtingen. Nadat het vastgoedprogramma op de L-kavel is aanbesteed zal op basis van het aanbestedingsresultaat een beschikking worden afgegeven voor 30% van de realisatiekosten van de stationsstalling. Het Dagelijks Bestuur zal te zijner tijd gevraagd worden akkoord te gaan met het afgeven van de beschikking.

Maatschappelijke gevolgen

Het belangrijkste maatschappelijke gevolg is dat met de realisatie van de fietsenstalling op de L-kavel een grote, inpandige, en sociaal veilige fietsenstalling wordt gerealiseerd. Een stalling die bovendien in de toekomst op twee manieren is uit te breiden zodat deze stalling ook dan optimaal aansluit bij station Sloterdijk (zowel bij aanleg verhoogd maaiveld station Sloterdijk, als achterwege blijven aanleg verhoogd maaiveld station Sloterdijk).

Wie en wat hebben we hiervoor nodig?

De kostenverdeling voor de realisatie van de fietsenstalling is als volgt: Ministerie I&W (40%), gemeente Amsterdam (30%), Vervoerregio Amsterdam (30%). Om tot realisatie te komen is belangrijk dat het Ministerie van I&W akkoord gaat met de financiële aanvraag van 40% van de realisatiekosten. Op dit moment loopt er een traject waarbij gemeente Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam en ProRail gezamenlijk deze financiën aanvragen bij het ministerie. Eind oktober zal duidelijkheid zijn over de financiën vanuit I&W.

Hoe gaan we communiceren?

Niet, communicatie gebeurt bij het volgende DB besluit, bij het afgeven van de beschikking op het moment dat de fietsenstalling station Sloterdijk daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Tekstvoorstel Nieuwsbrief Bestuursinformatie

Nvt

Besluitvormingsproces

Middels dit DB besluit wordt de financiële reservering voor de realisatie van de fietsenstalling station Sloterdijk verhoogd van €2.100.000 naar €4.452.000. Nadat het vastgoedprogramma op de L-kavel is aanbesteed zal op basis van het aanbestedingsresultaat een beschikking worden afgegeven voor de realisatie van de fietsenstalling. Het Dagelijks Bestuur zal te zijner tijd gevraagd worden akkoord te gaan met het afgeven van de beschikking.

Besluit

De besluitenlijst van de vergadering bevat het besluit van het Dagelijks Bestuur over dit voorstel.