

Vergaderdatum	Dagelijks Bestuur (18-11-2021)
Onderwerp	DB voorstel - Actualisatie planuitwerkingsbesluit Fietsenstalling Sloterdijk
Portefeuillehouder	Gerard Slegers
Behandelend ambtenaar	Titus Reijntjes

Voorgesteld besluit

- 1 De fietsparkeervoorzieningen rondom station Sloterdijk uit te breiden en te verbeteren;

En hiervoor:
 - 2 Begin volgend jaar samen met ProRail en gemeente Amsterdam een publieke fietsenstalling te realiseren op verdieping 0 en -1 van een nieuw (woon)gebouw op de “L-kavel” net ten zuidoosten van station Sloterdijk.
 - 3 Vooruitlopend op het realisatiebesluit, dat begin volgend jaar aan het DB wordt voorgelegd, de financiële reservering aan te passen van €4.452.000 excl. BTW naar €4.658.148 excl. BTW
-

Kern

Autonome groei van treinreizigers en de gebiedsontwikkeling van Sloterdijk-Centrum en Haven-Stad zorgt voor een toenemend tekort aan fietsparkeerplekken rondom Station Sloterdijk. De gemeente Amsterdam, ProRail, NS en Vervoerregio Amsterdam willen het tekort aan fietsparkeerplekken ten zuidoosten van station Sloterdijk oplossen door een inpandig stalling te realiseren in een (woon)complex dat daar vanaf volgend jaar in opdracht van gemeente Amsterdam wordt gebouwd.

Argumenten

1.1 *Hiermee wordt voldoende stallingscapaciteit gerealiseerd om te voldoen aan de geprognostiseerde fietsparkeerbehoefte in 2030.*

Rondom station Amsterdam Sloterdijk is momenteel sprake van een tekort aan fietsparkeerplekken. Zonder maatregelen zal dit tekort de komende decennia verder toenemen. Uit onderzoek naar de fietsparkeerbehoefte blijkt dat aan de zuidoostzijde van station Sloterdijk in 2030 3800 fietsparkeerplekken nodig zijn. In 2050 is de fietsparkeerbehoefte ten zuidoosten van station Sloterdijk 5.200 plekken. De inpandige fietsenstalling op de “L-kavel” biedt ruimte aan 4135 fietsparkeerplekken. Hiervan zijn 300 plekken bestemd voor bezoekers van het bovengelegen vastgoed en 3835 voor OV gebruikers. De stalling biedt hiermee voldoende capaciteit om te voorzien in de stallingsbehoefte voor 2030.

2.1 Het adaptieve ontwerp van de stalling maakt het mogelijk om, afhankelijk van de stationsontwikkeling, de fietsenstalling in de toekomst zowel op niveau 0 als op niveau -1 door te trekken naar de naastgelegen kavel, zodat de aansluiting tussen fietsenstalling en vernieuwde station Sloterdijk optimaal is.

Gemeente Amsterdam is voornemens om, na realisatie van de “L-kavel Midden”, ook vastgoed te ontwikkelen op de naastgelegen “L-kavel West”. Het adaptieve ontwerp van de fietsenstalling maakt het mogelijk om de fietsenstalling in de toekomst zowel op niveau 0 als niveau -1 door te trekken naar het te ontwikkelen vastgoed op de naastgelegen “Kavel L-west”. De reden voor dit adaptieve ontwerp is dat er nog onzekerheid is over de stationsontwikkeling en de hoogte van het nieuwe maaiveld rondom het station. Doordat de fietsenstalling zowel op niveau 0 als -1 kan worden doorgetrokken, blijft de verticaal te overbruggen afstand tussen fietsenstalling en station minimaal, ongeacht de keuze die gemaakt wordt bij de stationsontwikkeling.

2.2 Doordat het ontwerp van de fietsenstalling voorziet in een toekomstige uitbreiding naar vastgoed op de naastgelegen kavel, kan in de toekomst voorzien worden in de fietsparkeerbehoefte van 5.200 plekken in 2050.

Het ontwerp maakt het mogelijk om de westelijke wand van de fietsenstalling door te breken (zowel op niveau -1 als niveau 0) en de stalling uit te breiden naar vastgoed op de “L-kavel west”. Hierdoor kan in de toekomst voorzien worden in de stallingsbehoefte van 5.200 fietsparkeerplekken in 2050.

2.3 Door fietsparkeerplekken inpandig te realiseren blijft de beperkte openbare ruimte beschikbaar voor andere doeleinden.

De ontwikkeling van vastgoed door gemeente Amsterdam op de L-kavel net ten zuidoosten van station Sloterdijk is een uitgelezen kans om vlakbij het station een grote inpandige fietsenstalling te realiseren. Doordat inpandige ruimte wordt benut blijft de schaarse openbare ruimte rondom het station beschikbaar voor andere doeleinden.

3.1 Hiermee kan de Vervoerregio 30% van de definitieve kostenraming bekostigen

De fietsenstalling wordt geïntegreerd in een woongebouw. Het gebouw wordt als een geheel aanbesteed door gemeente Amsterdam, waarbij woningcorporatie de Alliantie “afnemer” is van het woongebouw en hier een financiële bijdrage aan levert. Gemeente Amsterdam, ProRail en Vervoerregio Amsterdam zijn samen “afnemer” en financier van de fietsenstalling. Om een duidelijke demarcatie te maken tussen kosten voor het woongebouw en kosten voor de fietsenstalling is een samenwerkingsovereenkomst getekend tussen gemeente Amsterdam en woningcorporatie de Alliantie.

Voor de stalling aan zich is geen samenwerkingsovereenkomst getekend tussen de partijen gemeente Amsterdam, ProRail en Vervoerregio. Gemeente Amsterdam is opdrachtgever van het project (zowel wooncomplex als de fietsenstalling) en is verantwoordelijk voor de aanbesteding en rond krijgen van het benodigde budget. 40% van de investeringskosten voor de fietsenstalling worden gefinancierd door ProRail. De overige 60% van de investeringskosten voor de fietsenstalling draagt Amsterdam samen met de Vervoerregio, wat betekent dat gemeente Amsterdam garant staat voor 30% van de investeringskosten en in maart 2022 een verzoek zal indienen bij de Vervoerregio voor een financiële bijdrage van de overige 30% van de investeringskosten van de fietsenstalling.

Kanttelingen

3.1 Er is momenteel nog discussie tussen de verschillende stakeholders over hoe om te gaan met indexatie van de realisatiekosten waardoor de hoogte van de financiële bijdrage door de Vervoerregio mogelijk hoger uitvalt.

De investeringskosten zijn berekend op prijspeil 2020 en een indexatie van 3% tot start uitvoering. Zowel het prijspeil als de indexering zijn nog onderwerp van gesprek tussen de samenwerkende partijen. Dit kan als gevolg hebben dat bij het nemen van het realisatiebesluit door gemeente Amsterdam de investeringskosten hoger uitvallen dan de nu genoemde € 16.729.560. Wanneer het Dagelijks Bestuur in Q1 2022 wordt gevraagd een verleningsbeschikking af te geven zal dit in de besluitvorming terugkomen.

Financiële toelichting

De investeringskosten bedragen € 16.729.560 euro exclusief BTW en inclusief voorbereidingskosten en risicoreservering. Hiervan wordt € 1.202.400 gefinancierd door de gemeente voor de realisatie van 300 bezoekers plekken. De totale investering voor het publieke deel komt hiermee op € 15.527.160. De gevraagde bijdrage hiervoor is € 4.658.148 Euro (30%). De gemeente stelt zich garant voor de eigen bijdrage van € 4.658.148 Euro (30%) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat staat garant voor een bijdrage van 6.210.864 (40%).

De gevraagde bijdrage is €206.148 hoger dan in de vorige fase en komt voort uit een verdere uitwerking van de kostenraming (van voorontwerp naar definitief ontwerp). Het voorgestelde kasritme is als volgt (oude kasritme ook opgenomen):

	2022	2023	2024	2025	Totaal
Kasritme oud	€ 1.484.000	€ 1.484.000	€ 1.484.000	€	€ 4.452.000
Kasritme nieuw	€ 1.397.444		€ 1.397.444	€ 1.397.445	€ 4.658.148

De budgettoets en de inpassing van het voorgestelde kasritme is opgenomen in het tevens in dit DB geagendeerde voorstel "Financiële inpasbaarheid promotievoorstellen cluster DB 18 november 2021".

Vervolgproces

Dit DB voorstel heeft tot doel het DB op de hoogte te stellen van de laatste projectontwikkelingen en de financiële reservering voor realisatie te verhogen, zodat in maart 2022 het uitvoeringsbesluit genomen kan worden. In Q1 2022 zal gemeente Amsterdam het uitvoeringsbesluit nemen en de Vervoerregio

vragen om een financiële bijdrage te doen van €4.658.148 middels het afgeven van een lump sum verleningsbeschikking.

Meegezonden stukken/bijlagen

nvt

Opvraagbare stukken

- 1 Definitief ontwerp fietsenstalling Sloterdijk
- 2 Definitieve kostenraming fietsenstalling Sloterdijk (SSK)