



VOLGNUMMER
52-2015

DATUM
21-4-2015

ORGANISATIEONDERDEEL
Mobiliteit en Milieu

CORRESPONDENTIENUMMER
2015-14244

BIJLAGEN
Div.

STELLER
Terpstra/350 4412
marijke.terpstra@maastricht.nl

ONDERWERP RAADSVORSTEL
fiets/scooterstalling centraal station

AAN DE GEMEENTERAAD,

1. Samenvatting

Het definitief ontwerp voor de ondergrondse fiets/scooterstalling bij het centraal station is uitgewerkt en de kosten zijn bekend.

De investeringskosten voor de stalling worden definitief geraamd op € 13 mln excl. BTW. Hiervoor is de dekking (zie hiervoor de financiële paragraaf) geregeld.

De exploitatie en onderhouds- en beheerskosten worden jaarlijks op een totaal bedrag van maximaal €200.000 ingeschat. Dit bedrag wordt momenteel samen met NS en Prorail onderbouwd. Direct na afronding van de besteksfase zal aan een onafhankelijke marktpartij opdracht gegeven worden voor het opstellen van een meerjaren onderhoudsplan. De dekking van €200.000 wordt via de Kaderbrief 2015 voorgelegd aan uw Raad. Overigens vindt de daadwerkelijke verrekening van de opbrengsten en lasten op achteraf basis plaats.

In de kostenramingen is als uitgangspunt genomen dat de btw geen kostenpost zal worden. Uitgangspunt is dat de btw verrekend of gecompenseerd kan worden. Het staat vast dat compensatie mogelijk is als de gemeente eigenaar wordt van de stalling en de eerste verantwoordelijkheid draagt in de exploitatie. Momenteel wordt er samen met de belastingdienst, NS en Prorail gekeken of er nog andere mogelijkheden zijn.

De stalling wordt toekomst vast gebouwd. Dat houdt in dat een mogelijke toekomstige interwijkverbinding onder of boven de sporen mogelijk is en op het Stationsplein een tram zonder problemen kan aanlanden.

Na positieve besluitvorming zal, gezien de tijdsdruk op dit dossier, per direct het bestemmingplan ter inzage worden gelegd.

2. Beslispunten

1. Akkoord te gaan met het definitieve ontwerp.
2. Akkoord te gaan met het investeringsbudget en de dekking hiervan, alsmede akkoord te gaan met de jaarlijkse exploitatiebijdrage waarvan is voorzien middels een integrale afweging bij de kaderbrief 2015.
3. Het bestemmingplan ter inzage te leggen.



3. Aanleiding

In het raadsbesluit over de stationsomgeving van 31 mei 2011 is besloten dat op korte termijn de traminpassing en de fietsparkeer oplossing ter hand worden genomen en op lange termijn de interwijkverbinding (onder of boven de sporen) tot de mogelijkheden behoort.

Bij het raadsbesluit over de tram van 18 december 2012 is een motie ingediend en aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht in overleg te gaan met de betrokken partners (NS/provincie/Prorail) om de mogelijkheden te onderzoeken van een ondergrondse fiets- en eventuele scooterstalling onder het stationsplein.

Op 13 januari 2014 is uw commissie SMM op de hoogte gebracht van het onderzoeksrapport van Movares waaruit een voorkeur voor een ondergrondse stalling naar voren kwam.

Op 8 september 2014 heeft uw commissie SMM nut en noodzaak voor een ondergrondse fiets/scooterstalling onderschreven en een ruime meerderheid sprak zich uit voor een toegang via de middenberm van de Stationsstraat.

4. Relatie met bestaand beleid

1. Coalitieakkoord "Wij Maastricht" 2014-2018

In het coalitieakkoord "Wij Maastricht" 2014-2018 is de realisatie van een ondergrondse fiets/scooterstalling in 2018 bij het centraal station concreet benoemd.

2. Structuurvisie "ruimte voor ontmoeting".

In de structuurvisie Maastricht 2030 is vastgesteld dat het centraal station wordt ontwikkeld als belangrijkste openbaar vervoer knooppunt.

Er wordt ruimte gezocht voor een structurele verruiming van het aantal fietsenstallingen (voorliggende nota) en de Park & Ride-voorziening (P&R Parallelweg is november 2014 geopend).

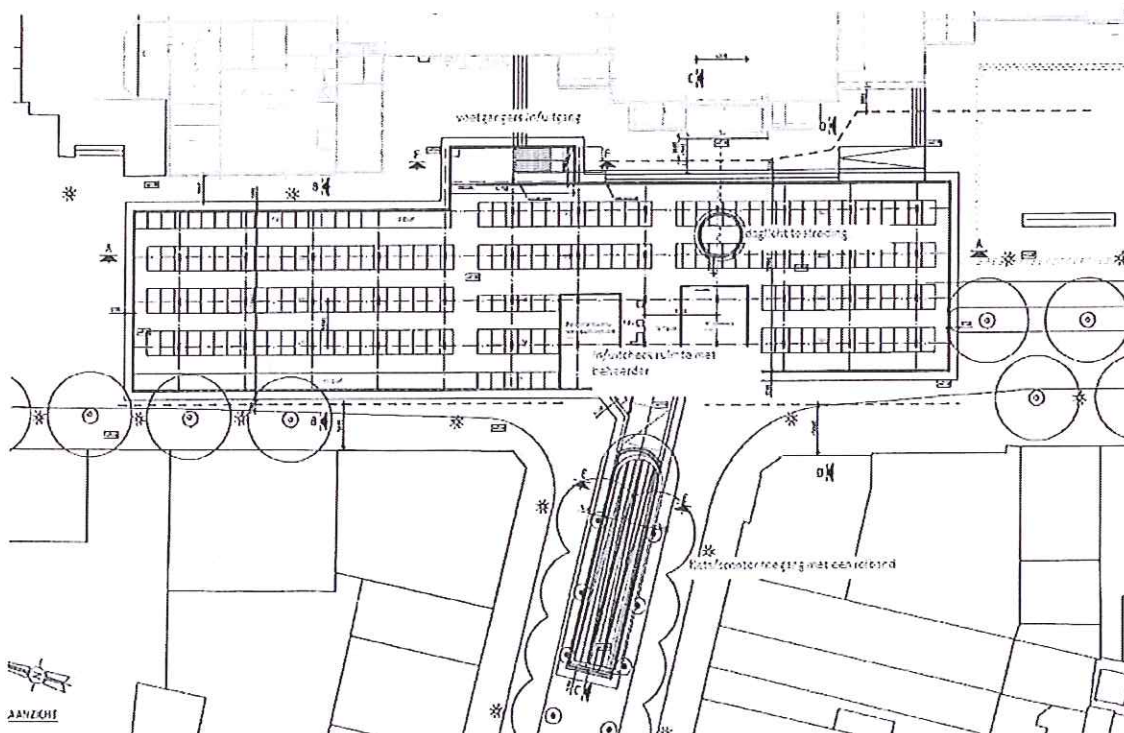
De inzet is verder de attractiviteit van de Stationsstraat voor voetgangers te verhogen. Een aantal belanghebbenden heeft in het ontwerpproces van de fiets/scooterstalling aangegeven het belangrijk te vinden dat de ingang stalling via de middenberm van de Stationsstraat zo transparant mogelijk gebouwd wordt. Dit om het zicht op de stad, komend vanuit het station, niet te belemmeren. Daarom hebt u op 8 november 2014 besloten deze toegang samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijk verder vorm te geven. Ook is afgesproken dat er een haalbaarheidstudie voor de herinrichting van de gehele Stationsstraat zou worden opgesteld. Overigens maakt het opstellen van dit totaal plan met de bijbehorende kostenraming en dekking geen onderdeel uit van het project fiets/scooterstalling station.

De opgave voor de langere termijn is om het monumentale stationsgebouw tot een schakel tussen binnenstad en het oostelijk stadsdeel te maken. Daarvoor is een openbare, bij voorkeur befietsbare, nieuwe passerelle gewenst, hetzij ondergronds of bovengronds. Op de langere termijn ligt aan de oostzijde, waar deze passerelle uitmondt, de opgave om een tweede stationsplein te maken.



5. Gewenst beleid en mogelijke opties

Het voorlopig ontwerp is destijds door Movares gemaakt. Dit ontwerp is door Grontmij tot op technisch niveau verder uitgewerkt. Dit in continue samenspraak met de gemeente, NS en ProRail. In de bijlage is de ontwerptekening toegevoegd.



Raadsvoorstel

Capaciteit stalling

Het is de opgave om in totaal 3.000 fiets parkeerplekken aan de westzijde van het station te hebben. Momenteel zijn er aan de westzijde 1000 plaatsen bewaakt in Aan de Stasie, 400 half verdiepte plaatsen bij het busstation, 100 plaatsen tegen de gevel van het stationsgebouw en 500 plaatsen op het maaiveld van het Stationsplein. Deze 500 plaatsen op maaiveld zijn destijds als tijdelijk aangelegd in afwachting van een structurele oplossing. Ten opzichte van de huidige situatie gaat het dan om 1.000 (500 extra en 500 ter vervanging) nieuwe plaatsen.

De uiterste grenzen van de stalling worden bepaald door de benodigde afstand tot de aanwezige belendingen en de minimaal benodigde loopruimte tijdens uitvoering om de bouwput heen. Aan de zuidzijde grenst de ondergrondse parkeergarage van de Colonel aan de stalling; hiervoor moet een afstand van 3 meter gerespecteerd worden. Aan de noordzijde grenst het busstation aan de stalling. Dit busstation moet tijdens de bouw nog wel in functie kunnen blijven. Samen met Veolia en De Lijn is de uiterste grens bepaald. Aan de oost- en westzijde moet een afstand van 5 meter tot de



monumentale gevels worden aangehouden. Het onder het station verder uitbouwen van de stalling is (voorlopig) financieel niet haalbaar.

In de stalling is plaats voor minimaal 2547 gewone fietsen, 80 buitenmodelfietsen, 100 openbaar vervoer fietsen en 40 scooters. In totaal 2767 stuks. Dit aantal kan mogelijk nog verhoogd worden door de maatvoering van de rekken (afhankelijk van leverancier) precies af stellen op de beschikbare ruimte. Dit zal in de aanbesteding worden meegenomen.

De oorspronkelijke opgave bedroeg zoals hierboven gesteld 3000 stuks. Dat is niet haalbaar vanwege de bovengenoemde fysieke beperkingen. In de realisatieovereenkomst tussen NS, Prorail en gemeente is vastgelegd dat alle drie de partijen bij een mogelijk toekomstig capaciteitsprobleem gezamenlijk aan de lat staan voor een oplossing. Dat kan bijvoorbeeld betekenen dat de stalling onder het station verder wordt uitgebreid. Maar ook andere oplossingsrichtingen zijn denkbaar.

Fiets/scooter toegang stalling

De fiets/scootertoegang van de stalling komt te liggen in de middenberm van de Stationsstraat. In een eerder stadium zijn meerdere opties afgewogen (zie ook het collegebesluit van 8 nov 2014). De optie via de Stationsstraat scoort op meerdere aspecten het beste. Dit is onafhankelijk van een eventuele komst van de tram.

Om de stalling maximaal toegankelijk te maken, ook voor de minder validen en voor bestuurders van zware scooters of e-bikes, worden er twee mechanische rolbanden aangebracht. Op basis van doorstroom studies van NS en Prorail, zou dit voldoende moeten zijn om ook op de piekmomenten een goede doorstroming te garanderen. Toch wordt er een fysieke reservering aangebracht voor een derde rolband. Mocht in de toekomst blijken dat deze toch nodig is (denk ook aan onderhoud), dan kan deze relatief eenvoudig worden aangebracht. Er hoeft bij de toegang geen lift te worden gebouwd.

Over deze rolbanden is een overkapping met overstek noodzakelijk. Dit om de invloeden van wind en regen te beperken. De vormgeving van deze overkapping is en wordt in samenspraak met de werkgroep Kwaliteitsimpuls Wijck, de Fietzersbond en de welstand verder vorm gegeven. Bij de aanvraag van de omgevingsvergunning later dit jaar, is de precieze vormgeving bekend.

Inrichting stalling

De stalling wordt uitgerust met extra ruime plekken (hart op hart afstand is 40 cm ipv de standaard 37,5 cm) en 10 elektrische oplaadpunten. Voor de bijzondere fietsen en scooters worden vakken gemaakt.

Tevens wordt de stalling uitgerust met innovaties die het fietsparkeren zo efficiënt, snel en makkelijk mogelijk maken.

1. Met het "dynamisch bezettingsinformatiesysteem" krijg je informatie waarbij je weet hoe lang een fiets in het rek staat. Met dit systeem zijn de locaties van de bezette en lege plekken bekend. Er wordt een display aangestuurd die bij binnenkomst de fietser laat zien waar nog plek is. Dit draagt bij aan een kortere zoektijd en een naadloze overstap van fiets naar OV.
2. Er is sprake van een maximaal betaalgemak. Er zijn twee manieren waarop de klant toegang krijgt tot de nieuwe fietsenstalling. Klanten dienen of de parkeerduur te registreren (dagstallen) door middel van hun OV-chipkaart of ze dienen in het bezit te zijn van een abonnement (stallen op abonnement). Tijdregistratie bij dagstallen gaat door middel van check-in/check-uit met de OV-chipkaart. De eerste dag wordt gratis. Als de klant zijn fiets langer dan 24 uur heeft gestald, dient



- hij een gangbaar tarief te betalen. Hiermee wordt gebruik door dagelijkse OV reizigers gestimuleerd en wordt gebruik door langparkeerders ontmoedigd.
3. Er is een vertrektijdenbord van de treinen (en mogelijke ook de bussen) in de fietsenstalling aanwezig.
 4. Het is de bedoeling om door middel van luidsprekers mededelingen over OV hoorbaar in de stalling te maken. Dit wordt nog verder uitgewerkt ivm de akoestiek.
 5. Indeling fietsenstalling in herkenbare blokken met looproute aanduidingen naar trein en bus. Dit vergemakkelijkt de (terug)vindbaarheid.
 6. Verhuren van natransport in de stalling. Er zijn 100 openbaar vervoer fietsen.
 7. Er is een kleine reparatieruimte in de stalling aanwezig waar mensen hun fiets voor een eenvoudige reparatie kunnen afgeven.

In- en uitgang stalling voor de voetganger

Aan de Stationsgebouw zijde is een in- en uitgang voorzien uitsluitend voor de voetgangers. De voetganger kan kiezen om via de stationshal of via de noordkant van het station naar de trein/bus te gaan. Komend vanaf de trein/bus kan de voetganger via deze ingang zijn fiets of scooter ophalen en via de rolband uitgang via de middenberm van de Stationsstraat uitrijden.

Stallingsduur

De gemeente Maastricht en het NS Transferbedrijf passen een gezamenlijk uitgewerkt fietsconcept toe in de ondergrondse stalling. Dit fietsconcept wordt landelijk verder uitgerold en houdt in dat de eerste 24 uur gratis gestald kan worden. Vanaf de tweede dag wordt een nog nader te bepalen tarief geheven. In Utrecht, Amsterdam Amstel en Breda is dit concept door NS al toegepast.

NS en Gemeente gaan onderzoeken of het aanbieden van gratis stallen voor een periode langer dan 24 uur voor bepaalde doelgroepen (bijvoorbeeld studenten) nuttig en zinvol is voor een beter resultaat (klantoordeel, optimale benutting en effect op totale kosten-baten).

Stalling is toekomstvast voor een tram

In het ontwerp van de stalling is rekening gehouden met een toekomstige tramaanlanding op het Stationsplein. Hierbij is het laatste tramontwerp op het Stationsplein als uitgangspunt genomen. De daglichtopening in het dak van de stalling ligt midden voor de entree van het station. Daarmee ligt deze op voldoende afstand van het beoogde tram tracé.

De grondlaag bovenop het dak van de stalling bedraagt minimaal 1 meter. Bij de constructie van de stalling wordt rekening gehouden met al het verkeer dat momenteel over deze stalling heen gaat. Met de huidige verkeersintensiteit moet toch al worden uitgegaan van de zwaarste belastingklasse. Hiermee is de stalling direct ook toekomstvast voor de tram.

Een tram kan laag frequente trillingen veroorzaken, met eventuele overlast voor gebruikers van de stalling en voor omwonenden tot gevolg. Om trillinghinder tegen te gaan dienen de tramsporen opgelegd te worden op een baan of strook met veel massa. De beschikbare grondlaag van 1 meter is ruimschoots voldoende om deze voorzieningen in de toekomst op te nemen.

Op het moment dat duidelijk waar de tram precies komen gaat, dient vooraf met een trillingsonderzoek bepaald te worden waar deze voorzieningen moeten komen. De gronddekking kan, daar waar nodig, verwijderd worden om deze voorzieningen aan te brengen. Deze werkwijze heeft een aantal voordelen:



- Eventuele wijzigingen in tracé en uitvoering tramlijn kunnen optimaal meegenomen worden in het ontwerp en uitvoering van het werk.
- Benodigde voorzieningen worden budgettair toegekend aan het juiste project.

Herinrichting Stationsplein

In eerste instantie zou vanuit het tramproject de herinrichting van het gehele Stationsplein (vanaf het busstation tot en met de Colonel) opgepakt worden. Op dit moment wordt er een variantenstudie uitgevoerd naar een mogelijke tijdelijke eindhalte voor de tram met "zicht" op eindhalte station. Deze studie is gereed in september 2015. Daarom zal vanuit het stallingproject de bouwput minimaal moeten worden gedicht. Deze kosten zijn in een eerder stadium niet aan het project toegerekend (zie ook onder het kopje financiën).

Omdat de inrichting van het Stationsplein aantrekkelijker te maken, wordt ook gekeken naar de mogelijkheden om binnen dit project een gehele of gedeeltelijke herinrichting van het Stationsplein op te pakken.

Komende maanden, tot aan het op de markt zetten van het contract richting de aannemer, wordt uitgezocht wat de mogelijkheden hiervan zijn. Uitgangspunt is dat een eventuele herinrichting binnen de 13 miljoen gerealiseerd moet worden. Ook moet in de toekomst de komst van de tram mogelijk blijven.

Aanpak weesfietsen

Door het registratiesysteem in deze stalling kunnen weesfietsen eenvoudig verwijderd worden. Momenteel is 10-20% van de gestalde fietsen (300 tot 600) een weesfiets die capaciteit inneemt voor potentiële treinreizigers. Door het beter benutten van de bestaande capaciteit neemt de capaciteit dus toe met circa 300 plaatsen.

Uitbreiding oostzijde station

Aan de oostkant van het station (Meerssenerweg) wordt, voorafgaand aan de bouw van de stalling aan de westzijde, de capaciteit van de fietsenstalling bijna verdubbeld (van 350 naar circa 615 plaatsen).

Het gaat hier weliswaar om onbewaakt stallen op maaiveld. Deze maaiveldlocatie zal tevens sociaal veiliger worden ingericht, zodat reizigers ook aan deze zijde hun fiets of scooter kunnen stallen. Zeker tijdens de bouw aan de westzijde heeft dat grote voordelen.

Deze uitbreiding wordt door Prorail geregisseerd en de gemeente draagt voor 50 % bij in de kosten. Dit wordt vanuit een aparte financiering bekostigd, de BDU en het mobiliteitprogramma 2015..

Uitvoering van de bouw

De omgeving is uiterst bepalend voor de uitvoering van de werkzaamheden. Aan de uitvoeringsmethode worden zeer strenge eisen gesteld. Zo moet er spatvrij, zettingsvrij, trillingsvrij en geluidsvrij gewerkt worden of moeten voorzieningen worden getroffen die deze overlast tegengaan.

Grontmij heeft een referentieontwerp gemaakt waarbij wordt uitgegaan van diepwanden. Dit referentieontwerp is gemaakt om te zien of het bouwen van een stalling überhaupt technisch en financieel mogelijk is in deze complexe stationsomgeving. Uiteindelijk is het aan de aannemer om te werken met diepwanden of om voor een andere bouwmethode te kiezen die voldoet aan de eisen die gesteld zijn.



Het referentieontwerp gaat uit van het plaatsen van de diepwanden in 1 fase en het uitgraven van de bouwput in drie fasen. Dit heeft te maken met de eisen die vanuit de hulpdiensten, de bereikbaarheid van het station, verkeersveiligheid, de bevoorrading van het station en aanliggende horecavoorzieningen, de busmaatschappij, NS en Prorail worden gesteld. Het uitgraven in 3 fasen is geraamd op "slechts" circa 2 ton duurder ten opzichte van het uitgraven in 1 fase. De bouwtijd zal ook enkele maanden toenemen ten opzichte van het uitgraven in 1 fase. Daar staat tegenover dat het gefaseerd uitgraven grote voordelen heeft ten aanzien van de gestelde eisen vanuit bijvoorbeeld de hulpdiensten. Van deze fasering kan de aannemer afwijken als er maar wordt voldaan aan de eisen.

Tijdens de bouw zullen de huidige fietsstallingen (tegen de gevel circa 100 stuks, op het plein circa 500 stuks, 400 half verdiepte fietsstallingen bij het busstation, 1000 bewaakte plaatsen in Aon de Stasie) grotendeels behouden blijven. Door het plaatsen van tijdelijke fietsstallingen, zal ervoor gezorgd dat vervallen plaatsen gecompenseerd worden. Vlak voor en tijdens de bouw zal er intensief gehandhaafd worden op weef fietsen en wrakken.

Er wordt een verkeersplan opgesteld waarin alle verkeersstromen op een verkeerveilige manier een plaats krijgen tijdens de bouw. De aannemer moet zich aan dit plan houden.

Het stadsbusstation komt tijdens de bouw te vervallen. Alle bussen worden via de Sint Maartenslaan in- en uitgeleid. Om dit mogelijk te maken wordt het streekbusstation aangepast. Dit plan is met Veolia, De Lijn, NS en provincie besproken en goed bevonden.

Aon de Stasie

NS heeft een contract met de exploitant van Aon de Stasie. Met NS is afgesproken dat Aon de Stasie open blijft tot aan de opening van de nieuwe stalling eind 2017. Contractueel blijft de ruimte van Aon de Stasie tot 1 jaar na opening van de stalling, gereserveerd voor het stallen van

6. Duurzaamheid en gezondheid

De fiets is bij uitstek een duurzaam vervoermiddel en de gemeente Maastricht zet hier dan ook vol op in. Door de aanleg van een centraal gelegen fietsstalling nabij het Centraal Station wordt de fietser gefaciliteerd en zal het gebruik van het openbaar vervoer nog verder toenemen. Dit komt enerzijds de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de binnenstad ten goede maar anderzijds ook de gezondheid van de burgers.

Er wordt rekening gehouden met klimaat adaptatie en als gevolg daarvan extreem hoge waterstanden en hittestress. De stalling heeft een levensduur van meer dan 50 jaar en is altijd beschikbaar en toegankelijk.

Voor de stalling zelf zijn de materiaalkeuze en energiezuinigheid belangrijke onderdelen op het gebied van duurzaamheid. Binnen het vastgestelde budget wordt getracht een klimaatneutrale stalling te realiseren.

De bovengrondse inrichting van het stationsgebied biedt echter nog meer kansen voor zichtbare verduurzaming. Gekeken wordt hoe duurzaam de stalling en de herinrichting van het stationsplein Maastricht anno 2015 feitelijk is. Als basis dient volledig hergebruik van de vrijkomende materialen ter plaatse van het Stationsplein. Vervolgens zullen ideeën en mogelijkheden voor het toepassen van het Smart City concept worden meegenomen.



Vergelijkbaar met de werkwijze van het A2 project zal, langs de lijnen van BREEAM-NL Gebiedsontwikkeling, alle beschikbare en relevante informatie worden geanalyseerd. Dit ten aanzien van het ontwerp voor de herinrichting van het Stationsplein en de invloed van de stalling daarop. Ook worden één of twee interviews afgenomen om dieper op een aantal zaken in te gaan. BREEAM-NL gebiedsontwikkeling wordt daarbij niet als certificeringsinstrument gehanteerd maar als een middel om de mate van duurzaamheid te 'taxeren' en kansen te identificeren.

7. Personeel
N.v.t.

8. Informatie en automatisering
N.v.t.

9. (Duurzame) aanbestedingen

Conform gemeentelijk en Europees aanbestedingsbeleid.

10. IBOR beheersparagraaf

Het voorplein waaronder de stalling komt te liggen is gedeeltelijk in eigendom van NS (circa 20%) en gedeeltelijk in eigendom van de gemeente (circa 80%). Met erfpachtconstructies wordt, afhankelijk van de uitkomst van bovenstaande, de overdracht van gronden geregeld.

De openbare ruimte bovenop de stalling wordt conform bestaande afspraken die de gemeenteraad ten aanzien van het IBOR programma heeft gemaakt beheerd en onderhouden. Er is overigens voor het Stationsplein specifiek een beheerconvenant met NS in wording. Deze is echter voorlopig nog niet compleet en vastgesteld. De openbare ruimte bovenop de stalling zal hier in worden meegenomen.

11. Financiën

Investeringskosten

In 2013 en 2014 is een bedrag van 12 miljoen genoemd. Deze raming ging uit een bandbreedte van 30 %. In de collegenota van nov 2014 is gesteld dat, mochten de investeringskosten boven € 12 miljoen uitkomen, allereerst zou worden gekeken naar bezuinigingsmaatregelen. Hierbij zou gedacht kunnen worden aan uitvoering in minder fasen, versobering in de afwerking etc. Zo nodig zou aanvullende dekking worden gezocht.

De kostenraming is, na het collegebesluit van november 2014, specifiek gemaakt. Er is meer ontwerpend onderzoek uitgevoerd, er hebben risicosessies plaatsgevonden, er is navraag gedaan bij vergelijkbare projecten in het land, er heeft een second opinion plaatsgevonden en er is veel interne en externe energie gestoken in het kritisch bekijken van de gedane veronderstellingen in de kostenraming.



Ook is de laatste maanden duidelijk geworden dat de tram niet op korte termijn op het Stationsplein zal aanlanden. Dat betekent dat het dichten van de bouwput nu geheel voor rekening van de stalling komt te vallen. Ook zou werk met werk worden gemaakt bijvoorbeeld ten aanzien van de inzet van een omgevingsmanager, het verrichten van conditionerende onderzoeken en het verleggen van kabels en leidingen. Allemaal extra kosten die voorheen niet in het geraamde budget van 12 miljoen waren verdisconteerd.

De investeringskosten voor de stalling worden definitief geraamd op € 13 mln excl. BTW.

De dekking van deze investeringskosten ziet er als volgt uit:

1) Prorail draagt bij vanuit het Actieplan Fiets Parkeren voor 50 % voor 1500 fietsen/scooters (groei ten opzichte van huidige situatie). Op basis van de huidige voorlopige afspraken, draagt Prorail € 3.214.286 miljoen bij.

Er wordt komende maanden intensief overleg gevoerd om dit bedrag op te hogen naar 3,5 miljoen. De bijdrage wordt echter pas achteraf (na realisatie) definitief berekend en toegekend.

2) Provincie draagt bij vanuit de reguliere BDU € 2,2 miljoen en € 0,8 miljoen vanuit verkeer en vervoersmanagement. Totale provinciale bijdrage bedraagt daarmee € 3,0 miljoen

3) Beter Benutten Maastricht Bereikbaar. Vanuit het programma Beter Benutten wordt € 5,5 miljoen bijgedragen. Zie hiervoor het stuurgroepbesluit Beter Benutten 2015-2017 en het raadsbesluit Beter Benutten van 27 januari 2015.

4) MJIP- Stedelijke vernieuwing – jaarschijf 2015 € 0,5 mln

5) Investeringsbudget GRP – vervanging riolen € 0,5 mln

6) Mobiliteitsprogramma 2016-2017, €285.714. Mocht blijken dat de bijdrage genoemd onder punt 1) van Prorail niet kan worden opgehoogd naar 3,5 miljoen, dan dient het mobiliteitsprogramma 2016-2017 als achtervang voor het tekort.

Exploitatie- en onderhoud/beheerkosten

De jaarlijks terugkerende lasten zijn te verdelen in twee onderdelen: exploitatielasten (kaartverkoop en veegschon houden stalling) en onderhouds/beheerslasten van de gebouwde voorziening.

De exploitatie van een fietsenstalling (eerste 24 uur gratis) is niet kostendekkend. Bij het collegebesluit van november 2014 is het ambitiedocument aangaande de exploitatiekosten tussen NS en de gemeente goedgekeurd. NS staat garant voor 1/3 van de kosten van de exploitatie. Gemeente Maastricht staat voorlopig garant voor 2/3 van de kosten. Beide partijen spannen zich, in de tussenliggende periode, in om het ministerie zover te krijgen ook 1/3 voor haar rekening te nemen. Dit is conform de landelijke gedragslijnen tussen ministerie, NS en gemeentes. Dit document zal voor opening van de stalling eind 2017 verder uitgewerkt en definitief gemaakt zijn.

In afwijking van het bovengenoemde ambitiedocument heeft NS onlangs toegezegd de opbrengsten van het stallen naar rato van de bijdrage in de kosten te verdelen. De jaarlijkse exploitatiekosten worden op basis van de ervaringen in Utrecht, Breda en Amsterdam Amstel geraamd op totaal € 220.000,- exclusief btw. De opbrengsten worden geraamd op €60.000. 1/3 deel betekent een jaarlijks bedrag van € 54.000,- exclusief btw en 2/3 deel betekent een jaarlijks bedrag van € 108.000,- exclusief btw voor de gemeente. In de bijlage is dit gespecificeerd.

De onderhouds- en beheerskosten worden op basis van ervaringscijfers van Prorail ingeschat op een bedrag rond de € 160.000. Uitgaande van de afgesproken 50/50 verdeling tussen Prorail en gemeente, draagt de gemeente jaarlijks € 80.000 bij aan onderhoud en beheer. In de bijlage is dit gespecificeerd.



Samengevat:

Jaarlijkse exploitatiekosten (na aftrek opbrengst): tussen de €55.000 (1/3 deel) en € 110.000 (2/3 deel)

Jaarlijkse onderhoud/beheerskosten: rond de €80.000

De exploitatie en onderhouds- en beheerskosten worden hiermee jaarlijks op een totaal bedrag van circa €200.000 ingeschat (uitgaande van 2/3 bijdrage in exploitatie). Dit bedrag wordt momenteel samen met NS en Prorail verder uitgewerkt. Dit bedrag wordt momenteel samen met NS en Prorail onderbouwd. Direct na afronding van de besteksfase zal aan een onafhankelijke marktpartij opdracht gegeven worden voor het opstellen van een meerjaren onderhoudsplan. De dekking van €200.000 wordt via de Kaderbrief 2015 voorgelegd aan uw Raad. Overigens vindt de daadwerkelijke verrekening van de opbrengsten en lasten op achteraf basis plaats.

In de realisatieovereenkomst tussen NS, Prorail en gemeente worden bovenstaande afspraken vastgelegd.

Fiscale gevolgen - BTW

In de kostenramingen is als uitgangspunt genomen dat de btw geen kostenpost zal worden. Uitgangspunt is dat de btw verrekend (wet BTW) of gecompenseerd (wetBCF) kan worden. Het staat vast dat compensatie mogelijk is als de gemeente eigenaar wordt van de stalling en de eerste verantwoordelijkheid draagt in de exploitatie. Momenteel wordt er samen met de belastingdienst, NS en Prorail gekeken of er nog andere mogelijkheden zijn. Zo wordt er nog onderzocht of ook NS de eerste verantwoordelijkheid kan dragen in de exploitatie. Dit uiteraard zonder negatieve consequenties voor de hoogte van de exploitatielasten.

Risico gestuurd werken

Op het gebied van de bouwtechniek zijn twee intensieve risicosessies gehouden. De top 10 bouwrisico's zijn verder uitgewerkt en op basis hiervan wordt gestuurd en aanbesteed. Ook zijn risicobrede sessies conform Rislog gehouden. De risico's zijn gekwantificeerd in tijd en geld en er is een eerste verantwoordelijke benoemd. Op regelmatige basis zullen deze sessies worden herhaald zodat eventuele problemen tijdig worden gesignaleerd en beheersmaatregelen goed worden ingezet.

12. Voorstel

1. Akkoord te gaan met het definitieve ontwerp.
2. Akkoord te gaan met het investeringsbudget en de dekking hiervan, alsmede akkoord te gaan met de jaarlijkse exploitatiebijdrage waarvan is voorzien middels een integrale afweging bij de kaderbrief 2015.
3. Het bestemmingplan ter inzage te leggen.

13. Vervolg / Planning

Na een positief besluit van Raad zal het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd. Afhankelijk van eventuele bezwaarprocedures, wordt het bestemmingsplan naar verwachting eind 2015/begin 2016 goedgekeurd. Hierna kan, direct aansluitend, de omgevingsvergunning worden aangevraagd. De bouw start na afgifte van de omgevingsvergunning, begin 2016.



VOLGNUMMER
52-2015

Er komt er een nieuwe informatiedag/avond waarvoor alle belanghebbenden worden uitgenodigd. Op deze dag zal informatie worden verstrekt met betrekking tot de bestemmingsplanprocedure en de uitvoering van de werkzaamheden.

Het contract voor de aannemer wordt door de Grontmij verder uitgewerkt en rond de zomer van 2015 op de markt gezet. Gunning zal eind 2015/begin 2016 plaatsvinden.

Ten tijde van de uitvoering zal, in overleg met de aannemer en NS, gezocht worden naar een permanent informatieloket in de Stationshal. Ook wordt een omgevingsmanager aangesteld. In de lokale bladen zal aandacht besteed worden aan de werkzaamheden. Met Maastricht Bereikbaar worden de grootschalige werkzaamheden binnen Maastricht op elkaar afgestemd.

Vanuit het project van de stalling is een eerste begin gemaakt met de haalbaarheidsstudie naar de herinrichting van de Stationsstraat. Het ontwerp van de toegang tot de stalling moet namelijk ook passen binnen het de totale herinrichtingvisie van de Stationsstraat. In een separaat project zal samen met de werkgroep kwaliteitsimpuls Wijck deze haalbaarheidsstudie verder worden uitgewerkt. Dit wordt duidelijk gescheiden van elkaar uitgevoerd om uitbreiding van de opdracht en daarmee de financiële en procedurele uitvoerbaarheid van de stalling niet in gevaar te laten komen.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

De Burgemeester,

Raadsvoorstel



VOLGNUMMER
52-2015

14. Communicatie richting raad

Belanghebbenden (omwonenden, ondernemers, Buurtplatform Wyck, O.I.W. Wyck, Fietzersbond) zijn in een vroegtijdig stadium geïnformeerd en meegenomen in de totstandkoming van voorliggend besluit.

Op 26 augustus 2014 heeft in de L' Empereur een informatiedag/avond plaatsgevonden. De dag heeft zich met name op de situering en de toegang van de stalling gericht.

Na besluitvorming in de raad op 9 juni van dit jaar, komt er een nieuwe informatiedag/avond waarvoor alle belanghebbenden worden uitgenodigd. Op deze dag zal informatie worden verstrekt met betrekking tot de bestemmingsplanprocedure en de uitvoering van de werkzaamheden.

Ten tijde van de uitvoering zal, in overleg met de aannemer en NS, gezocht worden naar een permanent informatieloket in de Stationshal. Ook wordt een omgevingsmanager aangesteld. In de lokale bladen zal aandacht besteed worden aan de werkzaamheden. Met Maastricht Bereikbaar worden de grootschalige werkzaamheden binnen Maastricht op elkaar afgestemd.

Het voorgaande collegebesluit is gecommuniceerd middels een persbericht en in de wekelijkse persbriefing door de wethouder toegelicht. De betrokken partijen zijn schriftelijk of met een gesprek geïnformeerd.

Raadsvoorstel



BIJLAGE

I

VOLGNUMMER

52-2015

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 21-4-2015 ,
organisatieonderdeel B&O-Ruimte, no. 2015-14244;

BESLUIT:

1. Akkoord te gaan met het definitieve ontwerp.
2. Akkoord te gaan met het investeringsbudget en de dekking hiervan alsmede akkoord te gaan met de jaarlijkse exploitatiebijdrage en de dekking hiervan te voorzien middels een integrale afweging bij de kaderbrief 2015.
3. Het bestemmingplan ter inzage te leggen.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 9 juni 2015 .

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit

Terpstra, Marijke

Verzonden: woensdag 21 januari 2015 14:49
Aan: Terpstra, Marijke
Onderwerp: exploitatiekosten

CONCEPT Exploitatieverwachting NS

Jaarlijkse exploitatiekosten stalling* (bemensing inclusief 15% kosten voor bedrijfsvoering, kwaliteitsbeheer, aansturing en kosten OV-chipkaart transacties)	€222.000
1/3 Financiering door NS	€74.000
2/3 Financiering door Gemeente	€148.000
1/3 financiering door gemeente en 1/3 financiering door andere partijen indien deze worden gevonden:	€74.000 gemeee €74.000 andere
Verwachte jaarlijkse exploitatie inkomsten: uit: - kaartverkoop en abonnementen - Vergoeding uren t.b.v. OV-Fiets uitgifte - Vergoeding gebruik m2 t.b.v. OV-Fiets	€60.000
1/3 inkomsten voor NS	€20.000
2/3 inkomsten voor Gemeente	€40.000
1/3 Inkomsten voor Gemeente en 1/3 inkomsten door andere partijen indien deze worden gevonden:	€20.000 gemeee €20.000 andere
Handhaving en opbrengsten uit stallen (transparant maken per jaar)	n.t.b.

Met vriendelijke groet,

Linda van der Haar
Ketendeveloper NS Stations

NS Stations
Services
Katreinetoren
Stationshal 17
Postbus 2534
3500 GM Utrecht

T 0651301573

www.nsstations.nl



