

RAADSVOORSTEL

030291296

Agendapunt	.
Nr.	.
Datum college	17 maart 2020
Raadsvergadering	23 april 2020.
Datum commissie	8 april 2020
Commissie	Commissie Ruimte en Wonen
Portefeuillehouder	M.W. Storteboom.
Onderwerp	Realisatiebesluit project verbetering Stationsomgeving.

Voorstel

1. om over te gaan tot realisatie van de onderdoorgangen overeenkomstig bijgevoegd uitwerkingsplan met bijbehorende kostenramingen. Een en ander overeenkomstig de eisen die de van de Minister van I en W heeft verbonden aan het intakebesluit (raming met variatiecoëfficiënt van 15%).
2. om het voor het totale project een aanvullend krediet van 19,25 miljoen euro beschikbaar te stellen om te komen tot de aanleg van twee gescheiden onderdoorgangen en het inrichten van het stationsgebied, waarbij de overweg aan de Elspeterweg in zijn geheel wordt opgeheven. De benodigde dekking geschiedt door structurele dekkingsmiddelen zoals voorgesteld in het financiële deel van de oplegnotitie.
3. om de in de kostenramingen genoemde bedragen op basis van prijspeil 1-1-2020, met uitzondering van inflatiecorrecties en indexeringen, voor zowel de gemeente als ProRail taakstellend te laten zijn.
4. dat gemeente Nunspeet fungeert als opdrachtgever voor de verdere planstudie en realisatie.
5. om het realisatiebesluit voor 1 juni 2020 toe te sturen aan Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland en het Ministerie van I en W.
6. om op grond van artikel 25, lid 3 van de Gemeentewet juncto artikel 10 lid 2 sub b en g WOB vanwege financieel en economisch belang van de gemeente Nunspeet de door het college opgelegde geheimhouding aan raads- en commissieleden aangaande de bij het realisatie besluit gevoegde vertrouwelijke documenten en dit te bekrachtigen in de eerstvolgende raadsvergadering.

Geachte raad,

Inleiding

In het project verbetering Stationsomgeving is de laatste anderhalf jaar gewekt aan de uitwerking van de door de raad vastgestelde voorkeursvariant. De doelstelling van de uitwerkingsfase van het project is - uitgaande van de variant met twee onderdoorgangen - het opleveren een Voorlopig Ontwerp (VO+) dat een oplossing aandraagt waarbij de stationsomgeving verkeersveilig en bereikbaar is en waarbij het verkeer doorstroomt in een omgeving die aantrekkelijk, groen en uitnodigend is. De uitwerking toont aan dat het VO+ maakbaar en haalbaar is. De uitwerking vormt een gedegen basis om te komen tot realisatie. Tevens worden de kosten van het voorgestelde voorlopige ontwerp en de benodigde dekking in beeld gebracht om te kunnen voldoen aan de eisen die de Minister van I en W heeft gesteld in haar LVO-intakebesluit. Belangrijk onderdeel van de opdracht is verder om de samenleving van Nunspeet te betrekken bij de uitwerking. De beoogde uitwerking is gereed en na besluitvorming daarover start met het realisatiebesluit de volgende fase van het project.

Nr.

Doelstelling Uitwerkingsfase

Op grond van het Onderzoek Verbetering Stationsgebied heeft de Raad op 27 september 2018 besloten in te stemmen met de uitwerking van het projectgebied met daarin een gescheiden onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer en een gescheiden onderdoorgang voor langzaam verkeer inclusief een toegang naar het perron, met aandacht voor het doortrekken van de sfeer van de Veluwe naar het stationsgebied en het behouden van de aansluiting van de F.A. Molijnlaan op de Elspeterweg, waarbij variant 3 richtinggevend is.

In de uitwerkingsfase zijn alle directe stakeholders in het gebied in maart en april 2019 middels klankbord- en werkgroepen betrokken. Rond het Veluwe Transferium zijn stakeholders ook individueel benaderd. De in de onderzoeksfase geformuleerde uitgangspunten konden met dit ontwerp nagenoeg allemaal worden ingevuld.

Het betreft de volgende vier kernwaarden voor de verbetering van het stationsgebied zijn geformuleerd:

- Een goede doorstroming van het verkeer:
 - Verkeersknopen ontwarren;
 - Oplossingen per verkeerssoort;
 - Gemakkelijk en goed bereikbaar.
- Veiligheid:
 - Verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers;
 - Aantrekkelijk voor voetgangers en fietsers;
 - Mogelijk gescheiden verkeersstromen;
 - Aandacht voor sociale veiligheid;
 - Geboden toegang voor mensen met een handicap.
- Goed verblijfsklimaat:
 - Gastvrij, overzichtelijk, dorpsgroen, en uitnodigend;
 - Veluwe voelbaar;
 - Gebied waar informatie en ontmoeten voorop staat.
- Welkom in Nunspeet en op de Veluwe:
 - De stationsomgeving is de poort naar Nunspeet en de Veluwe;
 - Een heldere verbinding met het centrum en de Veluwe;
 - Karakter van het dorp voelbaar.

Met de mogelijkheid een deel van de locatie van de voormalige EMTE-supermarkt te verwerven kon de inrichting van het gebied zelfs worden verbeterd. Daarnaast kwam uit de klankbordgroep nadrukkelijk de wens om aandacht te schenken aan de sociale veiligheid rond de onderdoorgang voor langzaam verkeer. In de laatste klankbordgroep is er een aangepast ontwerp gepresenteerd waarbij deze onderdoorgang wordt verbreed en vorm gegeven wordt middels leggers in het landschap. Tevens is deze onderdoorgang voorzien van een schuin en groen talud. Deze aanpassing had ook gevolgen voor de inrichting van het Stationsplein en de ligging van de F.A. Molijnlaan. Het uiteindelijke ontwerp met genoemde aanpassingen kon rekenen op brede steun. Bij de afrondende bijeenkomst bleek dat er met behulp van de stakeholders een zeer breed gedragen plan VO+ tot stand is gekomen.

Het Ministerie I en W en de provincie Gelderland stellen aan de bijdrage Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (hierna LVO) de voorwaarde dat de raming van de kosten voor het project een nauwkeurigheid (lees: variatiecoëfficiënt) heeft van plus/min 15%¹. Hiertoe is het plan door een ingenieursbureau uitgewerkt en getoetst op maakbaarheid en haalbaarheid. Daartoe is onder andere een zeer uitgebreid geotechnisch bodemonderzoek uitgevoerd. De samenstelling

¹ De variatiecoëfficiënt zegt iets over de nauwkeurigheid van de raming (uitkomst probabilistische berekening). Dit percentage is iets anders dan het percentage dat wordt aangehouden met betrekking tot de risico's. De inschatting van de risico's heeft uiteraard wel een relatie met de uitkomst van de probabilistische berekening.

Nr.

van de ondergrond is namelijk bepalend hoe zwaar constructies moeten worden uitgevoerd. Hierbij moet worden gedacht aan het aantal en de lengte van de trektankers om tunnelbak op zijn plaats te houden, dikte van betonbodem, al dan niet gebruik van onderwaterbeton ect. Verder heeft de bodemsamenstelling ook invloed op de samenstelling van wegen (cunetten/asfalt).

Op basis van de gegevens uit de onderzoeken zijn de ontwerpen van de onderdoorgangen uitgewerkt tot een VO+ niveau. Om te komen tot de vereiste bandbreedte van de variatiecoëfficiënt zijn aansluitend risicosessies uitgevoerd. Hierbij hebben ProRail, RoyalHaskoningDHV en de gemeente de risico's in beeld gebracht en beoordeeld. Hierbij is gekeken naar de kans dat het risico optreedt, en de gevolgen daarvan in tijd en geld. Het huidige uitwerkingsniveau (VO+) is tezamen met de risicosessies voldoende gebleken om tot vereiste bandbreedte met een variatiecoëfficiënt van 15% te komen.

In de raming zijn de vastgoedkosten niet meegenomen. Inmiddels zijn met betrekking tot de benodigde gronden met alle betrokkenen aangaande de verwerving bindende afspraken gemaakt. Uitzondering vormt een gebied van circa 75 m² ter hoogte van het talud aan de zuidzijde ter hoogte van Zalencentrum Pineta. Alle vastgoedkosten zijn derhalve nagenoeg bekend. Deze worden op dit moment geraamd op 5 mio euro.

Resultaten van de uitwerking

Voor de resultaten van de uitwerking verwijzen wij u naar de oplegnotitie "Resultaten van de uitwerkingsfase" welke als bijlage is toegevoegd aan dit advies.

Financiële toelichting

Zoals in de oplegnotitie is beschreven zijn de investeringskosten in beeld gebracht op basis van de huidig beschikbare informatie. Het financiële gedeelte van de oplegnotitie en de onderliggende kostenramingen zijn als vertrouwelijk documenten aan dit voorstel toegevoegd. De uitgevoerde SSK-ramingen zijn eveneens neergelegd in de vertrouwelijke bijlagen bij dit voorstel.

De raming is opgesteld voor de scope van het gehele onderzoeksgebied. Daarnaast is een raming opgesteld gericht op de scope welke ziet op het spoorse deel. Dit deel van de aanbesteding zal namelijk op grond van de wettelijke verplichtingen door ProRail worden aanbesteed. De ramingen betreffen ook hier een zgn. SKK-raming, ofwel een raming volgens de Standaardsystematiek voor Kostenramingen. Gezien de fase waarin het project zich bevindt, wordt op advies van de kostendeskundige van RoyalHaskoningDHV een risico-marge gehanteerd van plus/min 20%².

De grondverwervingskosten en de sloopkosten Stroopstoklocatie zijn niet in deze SSK-ramingen opgenomen. De kosten voor verwerving van het vastgoed zijn bekend en worden als aparte post benoemd.

Het is van groot belang te benadrukken dat in deze ramingen nog een onzekerheidsmarge zit. Gerekend is met prijspeil 1 januari 2020. Marktontwikkeling en loonontwikkeling kunnen leiden tot prijsstijgingen. Verdere planoptimalisatie- en -uitwerking (definitief ontwerp en aanbesteding) kunnen ook tot een ander kostenplaatje leiden. Deze kostenramingen moeten in dit stadium daarom worden gezien als een basis om een verantwoord realisatiebesluit te kunnen nemen. De ramingen zijn zo opgesteld dat zij voldoende ruimte bieden om de risico's van het project af te dekken en de aanbestedingen te laten slagen. Echter er bestaat altijd een risico dat door (markt)omstandigheden de aanbesteding mislukt omdat de inschrijvingen het gereserveerde budget overschrijden.

Voor de uitwerkingsfase van het Stationsgebied zijn dekkingsmiddelen beschikbaar. De beschikbare dekkingsmiddelen dienen echter te worden aangevuld om over te kunnen gaan tot

² Het betreft hier dus het (risico)percentage van de risicoservering en objectoverstijgende risico's tezamen en niet de variatiecoëfficiënt.

Nr.

realisatie. Naast benodigde aanvulling zijn er kansen om buiten de ProRail scope (spoorse deel) subsidies aanvragen (programma Steengoed benutten) in te dienen en beperkte opbrengsten uit grondtransacties te realiseren. Deze opbrengsten zijn niet hard en worden binnen het huidige dekkingsvraagstuk buiten beschouwing gelaten.

Uitgaande van de reeds aanwezige dekking moet nog voor een bedrag van 14,25 mio dekking worden gevonden. Dit bedrag is exclusief de vastgoedkosten. Deze bedragen € 5 mio. Het Ministerie van I en W vraagt als extra zekerheid een garantstelling van 15% van de raming over de scope die valt binnen LVO. Het weerstandsvermogen van de gemeente is voldoende om als garantstelling te kunnen dienen richting het ministerie van I en W.

Voor de financiële dekking van dit project wordt verwezen naar het financiële deel van de oplegnotitie welke als vertrouwelijk bijlage bij dit advies is aangereikt.

Kader

Nu de gemeente opdrachtgever is zal zij de regie voeren en afspraken met ProRail maken over de samenwerking.

In het realisatiebesluit wordt - voor zowel het deel van de gemeente als het deel van ProRail – uitgegaan van taakstellende bedragen prijspeil 1-1-2020 met uitzondering van inflatiecorrecties en indexeringen. Van de scope voor het gehele projectgebied geldt dat tegenvallers moeten worden opgevangen binnen het taakstellende budget.

In dit verband wordt opgemerkt dat er op basis van het realisatiebesluit een bestuurs-overeenkomst met het Rijk zal worden gesloten over de LVO-bijdrage. Het taakstellende budget zal naar oordeel van de gemeente onderdeel moeten uitmaken van deze overeenkomst.

Vervolgtraject

Uitgaande van een besluit waarbij overgegaan wordt tot realisatie zal het vervolgtraject in beeld moeten worden gebracht. Voor deze nieuwe fase (Realisatiefase/Aanbestedingsfase) zal ook weer een startnotitie worden opgesteld waarbij (Project)Organisatie, Financiën, Planning, Informatievoorziening en Kwaleitsniveau alsmede de risico's in beeld worden gebracht.

Na het realisatiebesluit zal er een definitief ontwerp (DO) moeten worden gemaakt op basis waarvan de aanbesteding kan plaatsvinden. ProRail geeft aan dat indien alles volgens planning verloopt na de zomer 2021 kan worden gestart met de bouw. Op 31 december 2024 zouden onderdoorgangen dan exploitatief gereed zijn. De aanbesteding voor de gemeentelijke scope zal nauw op deze planning moeten aansluiten.

Vertrouwelijkheid

In het kader van het project Verbetering Stationsgebied heeft het college op 17 maart 2020 geheimhouding opgelegd aan de raads- en commissieleden. Een opgelegde verplichting tot geheimhouding met betrekking tot overgelegde stukken moet in de eerstvolgende raadsvergadering, volgend op de datum waarop tot deze verplichting door het college is besloten, door de raad worden bekrachtigd. De raad wordt voorgesteld om tot deze bekrachtiging over te gaan.

Standpunt commissie

Dit onderwerp is in de commissie Ruimte en Wonen tijdens haar vergadering van 8 april 2020 aan de orde geweest.

Nr.

Stukken ter inzage

Vertrouwelijke stukken ter inzage bij de griffie

- Financiële bijlage behorende bij oplegnotitie, incl overzicht besparingen;
- Kostenraming totale project;
- Kostenraming ProRail scope.

Bijlage(n)

- Conceptoradsbesluit;
- Oplegnotitie Resultaten van uitwerking voorkeursvariant in een Voorlopig ontwerp +);
- Inrichtingstekeningen projectgebied/profielen;
- Intakebesluit Ministerie van I en W.

ADSC

Burgemeester en wethouders van Nunspeet,
de secretaris, de burgemeester,

mr. A. Heijkamp B. van de Weerd