Nummer < *automatisch* >

Directie *Verkeer en OR*

Gemeente Amsterdam

Voordracht voor de Raadsvergadering van 27-03-2024

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)
Agendapunt < *automatisch* >
Datum besluit College van B en W 13-02-2024

Onderwerp
Instemmen met een lumpsum bijdrage aan ProRail voor de realisatie van de uitbreiding van de fietsenstalling Stationsplein Oost (ook wel Stalling Onder Oostelijke Sporen: SOOS), en de risico's van het project hiermee over te dragen aan ProRail

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. **In te stemmen met het budgetbesluit voor een lumpsum bijdrage van €24.404.000,- aan ProRail voor de realisatie van de uitbreiding van de fietsenstalling Stationsplein Oost. De investeringskosten zijn gedekt vanuit het programma Stadsverbetering (voormalig SMF);**
2. **Kennis te nemen van de voorlopige kosten voor exploitatie van €155.000,- per jaar en de voorgestelde dekkingsrichting.**

Wettelijke grondslag

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 en artikel 5, lid 3 van de Financiële verordening gemeente Amsterdam.
Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt. In artikel 5, derde lid van deze verordening is bepaald in welke gevallen het college een krediet vraagt aan de raad.

Bestuurlijke achtergrond

In 2005 is het **Masterplan Stationseiland** vastgesteld. Het Masterplan dient als "structuurplan" waaraan alle bouwplannen op het stationseiland worden getoetst, waardoor de samenhang is gewaarborgd. Onderdeel van het Masterplan is het bieden van een goede bereikbaarheid van de OV-knoop in combinatie met een aantrekkelijke en veilige inrichting van het publieke domein.

In de collegevergadering van 31 mei 2016 is de **Voorkeursvariant fietsparkeren Amsterdam Centraal Station** vastgesteld. In deze voorkeursvariant werd uitgegaan van een totale opgave van 21.500 plaatsen in 2030. De voorkeursvariant bestaat uit een zestal stallingen, te weten 4 inpandige bewaakte stallingen: Noordwest, Prins Hendrikkade, Stationsplein West en Oost en 2 onbewaakte stallingen (fietsflats) IJ-zijde West en Oost.

Het **Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (MJP fiets)** dat 9 november 2017 door de Gemeenteraad is vastgesteld, geeft aan dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is; vooral in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. De geconstateerde groei van de fiets gaat onverminderd door. Amsterdam wil die groei faciliteren en zorgen dat de stad goed en veilig per fiets bereikbaar blijft. Het MJP Fiets 2017-2022 geeft aan dat het hiervoor noodzakelijk is om flink te investeren, onder andere in goede fietsparkeervoorzieningen. Het MJP Fiets is inmiddels verlengd tot 2024.

In de collegevergadering van 23 juni 2020 is de **Voorkeursvariant fietsparkeren Amsterdam Centraal Station** aangepast. In deze voorkeursvariant wordt uitgegaan van een totale opgave van 22.000 fietsparkeerplaatsen in 2030. De voorkeursvariant bestaat uit een viertal inpandige stallingen, te weten: Noordwest, Stationsplein (voorheen Prins Hendrikkade stalling en onderdeel van project De Entree), IJboulevard en vergrote stalling Stationsplein Oost. De stalling Stationsplein West komt te vervallen, maar wordt wel aangehouden als reservelocatie.

Op 6 oktober 2021 heeft de gemeenteraad ingestemd met een **bijdrage voor de aanleg van de fietsenstalling Stationsplein 3e fase Amsterdam CS** (VN2021-025165). Daarbij is kennis genomen van de intentie om over te gaan op het lumpsum afkopen van risico's, het ontwerp en de planning. Daarnaast is ingestemd met een bijdrage voor de stalling aan ProRail en ingestemd met de exploitatiekosten.

Op 9 november 2021 is de **projectovereenkomst Fietsenstalling Stationsplein Oost 3e Fase (SOOS) Amsterdam Centraal Station** getekend door de directeur V&OR, op basis van een volmacht van de burgemeester aan de directeur van V&OR (d.d. 7 september 2021). Dit is een overeenkomst tussen ProRail en de gemeente Amsterdam.

Onderbouwing besluit

1. **In te stemmen met het budgetbesluit voor een lumpsum bijdrage van €24.404.000,-aan ProRail voor de realisatie van de uitbreiding van de fietsenstalling Stationsplein Oost. De investeringskosten zijn gedekt vanuit het programma Stadsverbetering (voormalig SMF).**

Het krediet is gebaseerd op de wens van het College om de risico's van het project af te kopen en is reeds gereserveerd in het Programma Stadsverbetering. Het moment van afkoop is bepaald op 2025.

In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt Amsterdam Centraal de komende jaren intensief verbouwd. Onderdeel van deze verbouwing is, onder andere, het vervangen van de spoorbruggen aan de oostzijde, omdat deze aan het einde van hun levensduur zijn. Doordat de sporen een voor een worden vervangen deed zich een unieke kans voor om de (nu ongebruikte) ruimte onder de sporen 'uit te graven'. Na onderzoek bleek dat hier meer fietsparkeerplekken haalbaar waren en de investeringskosten per fietsparkeerplek lager waren in vergelijking met een eerder onderzochte (nog nieuw te bouwen) fietsenstalling aan de westzijde van CS. In juni 2020 is daarom door het college besloten (besluit: VN2020-008366) een grote fietsenstalling aan de westzijde te laten vervallen ten behoeve van de uitbreiding van de Stationsplein Oost stalling.

De gemeente en Vervoerregio Amsterdam (VRA) zitten tot nu toe risicodragend in het project, samen met ProRail. In oktober 2021 heeft de gemeenteraad hiervoor een budget van €14.578.000,- toegekend (raadsbesluit VN2021-025165, collegebesluit VN2021-

022699) gebaseerd op een investeringsraming van circa €54 miljoen. Ook de VRA heeft in 2021 een budget toegekend van €15.103.096,- (inclusief een reservering voor indexering. Bijlage 5: kenmerk 2021/15436/MBA). De kosten voor het project worden verdeeld over ProRail, VRA en gemeente conform de voorwaarden die door het ministerie van I&W worden gesteld aan budgetallocatie voor fietsparkeerprojecten middels het Actieplan Fietsparkeren (met een verdeling van 50% Rijk en 50% lokale overheid) en Impuls Fiets (met een verdeling van 40% Rijk 60% lokale overheid).

Bovengenoemde budget is vastgelegd in een projectovereenkomst (POK) in 2021. In de POK is de intentie opgenomen om de risico's lumpsum af te kopen bij aanbesteding. In de POK (bijlage 2) is opgenomen dat *"…de Gemeente op grond van onderhavige Overeenkomst risicodragend voor haar deel bijdraagt in het Project. Partijen hebben echter de intentie om deze afspraak te wijzigen naar een lumpsum bijdrage van de Gemeente in het Project."* Een lumpsum afkoop betekent dat de gemeente een vooraf bepaald bedrag betaald en alleen een toetsende rol bij de uitvoering krijgt. Dit bespaart een bedrag van €500.000 aan proceskosten tot en met 2029.
Wanneer de gemeente risicodragend in het project blijft, dient de gemeente tot oplevering bij te dragen aan onvoorziene kosten en meerwerk. Het risico bestaat dat de kosten verder toenemen en (veel) hoger gaan uitvallen dan op dit moment voorzien. Met het betalen van een lumpsum bijdrage wordt het risico van kostenstijging door de gemeente afgekocht.

In april 2023 heeft ProRail een update van de raming opgesteld, waarbij de totale investeringsraming op circa €66 miljoen uitkwam. Als de gemeente en VRA de risico's zouden afkopen kwam de investeringsraming uit op €73,8 miljoen. Vanwege de intentie om de risico's af te kopen, is het budget voor SOOS CS in het programma Stadsverbetering daarna opgehoogd. Gezien de aanbesteding na de zomer van 2023 gepland was, is besloten het aanbestedingsresultaat af te wachten om daarna met een integraal voorstel de bestuurlijke besluitvorming voor afkoop te starten. Het aanbestedingsresultaat viel op 25 augustus 2023 echter hoger uit dan geraamd, met een stijging van de totale kosten als gevolg: €84 miljoen met gedeeld risico, met afkoop van risico's €91 miljoen. Deze twee kostenstijgingen volgden relatief snel na elkaar in 2023, waardoor het bestuur tussentijds niet op de hoogte is gesteld.

Deze prijsstijging heeft verband met de marktsituatie en de complexiteit van de opgave. De fietsenstalling onder de sporen van het Centraal Station van Amsterdam wordt gebouwd door het bestaande zandlichaam te ontgraven en daar een betonnen bak voor in de plaats te bouwen. Hier is veel beton en staal voor nodig: bouwmaterialen die sterk in prijs zijn gestegen. Voor en tijdens de aanbesteding heeft ProRail de gemeente Amsterdam en de VRA geïnformeerd over de prijsstijgingen. Daarbij is gekeken naar opties om te versoberen. Verdere versoberingen zijn niet mogelijk zonder het functioneren van de stalling aan te tasten. Die is al vrij sober en sluit aan op de architectuur die in de nieuwe Oosttunnel van het Centraal Station terugkomt.

Afkoop van risico's
De investering voor afkoop van €91 miljoen wordt verdeeld tussen de partijen: 54% voor gemeente en VRA (zijnde €48.808.000,-) en 46% voor ProRail. VRA en gemeente delen de kosten in een gelijke verhouding, waarmee de bijdrage van Amsterdam uitkomt op €24.404.000,- inclusief afkoop van risico's. Dit bedrag is gereserveerd in het programma Stadsverbetering. Ook de indexering wordt hiermee afgekocht, zodat de gemeente geen

kosten meer verwacht. De VRA heeft ambtelijk uitgesproken ook de stap naar afkoop te willen zetten, onder voorbehoud van het instemmen van hun Dagelijks Bestuur. Deze besluitvorming vindt gelijktijdig plaats.

Een investering zonder afkoop kost de gemeente €22,5 miljoen (prijspeil 2023). In die variant draagt de gemeente nog wel (gedeeld met ProRail) de risico's op meerkosten. Zonder afkoop worden alle toekomstige (onvoorziene) kosten en risico's 60/40 gedeeld tussen respectievelijk gemeente/VRA en ProRail. Verder wordt de bijdrage van de gemeente jaarlijks geïndexeerd.

Gezien de lange looptijd en het hoge risicoprofiel van dit project geeft afkoop de gemeente de meeste zekerheid. Omdat de stalling onderdeel is van het grotere Programma Hoogfrequent Spoor (verder PHS) contract van ProRail, heeft de gemeente beperkt invloed op het proces.

Het afkoopmoment is gepland in 2025. Voorwaarde voor instemmen met afkoop is dat de Vervoerregio Amsterdam ook instemt met afkoop van de risico's. Er zijn de afgelopen jaren al kosten gemaakt voor dit project. Als deze historische kosten worden meegenomen is er binnen het programma Stadsverbetering nog een budget gereserveerd van circa €23 miljoen, wat voldoende is om het restant van de €24.404.000,- af te kopen.

Wanneer wordt teruggerekend naar de gevraagde investering per fiets parkeerplek is deze stalling vergelijkbaar met de Leidseplein stalling. De kosten per plek zijn daarmee hoog, maar gezien de prijsstijgingen van de afgelopen jaren niet uitzonderlijk hoog.

Planning:

i. Aanbesteding en gunning (afgerond): september 2023;
ii. Start uitvoering en moment van afkoop: 2025 (voorbereidende werkzaamheden en uitvoering andere onderdelen contract al wel gestart);
iii. Verwachte oplevering: 2030 (was 2028).

Toelichting nut en noodzaak stalling
Op basis van gecombineerde prognoses van ProRail en gemeente is een aantal van 21.000 benodigde fietsparkeerplekken voor Centraal Station in 2035 bepaald. Dit aantal werd het uitgangspunt in de planvorming voor Centraal Station en werd mede de onderbouwing voor de uitbreiding van de Stationsplein Oost stalling. Met deze nieuwe stalling stijgt het aantal fietsparkeerplekken op Stationseiland naar 21.000 in vier stallingen, waarmee een toekomstbestendig en toegankelijk Stationseiland wordt gecreëerd.

Bezetting stallingen
De stallingen IJzijde West en Stationsplein Oost worden goed gebruikt. Deze stallingen hebben geen telsysteem, maar mensen worden vaak doorverwezen naar de IJboulevard, omdat de IJzijde West stalling volstaat. Ook Stationsplein Oost kent een hoge bezetting. De stallingen Stationsplein en IJboulevard stalling kennen een bezettingsgraad van respectievelijk 68% en 54% op piekmomenten. Van de dubbellaagse rekken in de Stationsplein stalling vult de onderste laag zich op piekmomenten tot rond de 90% (gemiddeld 75%), en de IJboulevard tot rond de 80% (gemiddeld 50%). De gemiddelde

bezetting komt uit op 40 à 50% (Stationsplein stalling) resp. 30 à 40% (IJboulevard stalling).

Groei van het aantal fietsers
We verwachten een groei van het aantal inwoners van Amsterdam. Vooral stadsdeel Noord zal snel groeien en daarmee ook het aantal fietsers en treinreizigers. Centraal Station is vanaf Noord het dichtstbijzijnde treinstation.
Daarnaast blijven we ons inzetten op handhaving van foutgeparkeerde fietsen buiten de stalling en zorgen we dat de stallingen beter vindbaar zijn door nieuwe bebording. Fietsers raken steeds meer bekend met de nieuwe stallingen en daarmee verwachten we ook een stijging in de bezetting.

2. Kennis te nemen van de voorlopige kosten voor exploitatie van €155.000,- per jaar en de voorgestelde dekkingsrichting.

Als gevolg van de capaciteitsuitbreiding per 2030 zullen de netto exploitatiekosten toenemen tot circa €465.000,- per jaar, bestaande uit bemensing, IT en backoffice kosten (prijspeil 2023: gezien de opening van de stalling gepland is voor 2030 is de verwachting dat dit de komende jaren verandert. Op een later moment worden de exploitatielasten opnieuw berekent).

Conform afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst dragen partijen (zijnde NS, VRA en gemeente) ieder gelijk bij in deze kosten: op basis van prijspeil 2023 netto circa €155.000,-. Dit bedrag valt buiten de meerjarenprognose die Amsterdam in de begroting vastlegt. Naar verwachting start de exploitatie pas in 2030/2031, hetgeen betekent dat dit op zijn vroegst in de begroting 2026 kan worden verankerd. Het ligt voor de hand dat dan een beroep zal worden gedaan op de stelpost areaalcompensatie of een vergelijkbare systematiek.

De beheer en onderhoudskosten van fietsenstalling Stationsplein Oost worden geheel door ProRail en NS gedragen.

Financiële onderbouwing

Financiële onderbouwing: Ja
Het betreft geen investering, maar een bijdrage aan derden.

Met aftrek van de reeds gemaakte kosten in de afgelopen paar jaar staat er nog circa 23 miljoen gereserveerd. Dit is voldoende voor de afkoop van de risico's: er is geen aanvullend budget nodig.
Het btw risico op gebouwde fietsenstallingen is niet afgekocht met deze afspraak. Hoe hiermee wordt omgegaan wordt hieronder toegelicht. De keuze voor wel of niet afkopen heeft geen invloed op het btw risico.

Investeringsvoorstel

Tabel: Basisgegevens investering

Investeringssom	nvt
Rentepercentage	nvt

Afschrijvingstermijn (jaar)	nvt
Kapitaallasten	nvt
Aanvang kapitaallasten	nvt
MIP nummer	nvt

Tabel: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar 2024	Jaar 2025	Jaar T+2	Jaar T+3
programma Stadsverbetering	2.1.1.	I	€ 1.785.500	€ 21.741.000	€ 10.000	€ 10.000
Vervoerregio Amsterdam	2.1.1.	I	€ 1.785.500	€ 21.741.000	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			€ 3.571.000	€ 43.482.000	€ 0,00	€ 0,00

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Bijdrage aan Ooststalling ProRail	2.1.1.	I	€ 3.571.000	€ 43.482.000	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			€ 3.571.000	€ 43.482.000	€ 0,00	€ 0,00

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja. Er is dekking voor de bijdrage aan ProRail.

Overige toelichting:
Bovenstaande tabel geeft bij benadering de daadwerkelijke uitgaven/inkomsten per jaar aan (exclusief BTW). Voor het programma Stadsverbetering en de VRA bijdrage is in de begroting rekening gehouden met indexatie tot en met eind 2030. Na het moment van afkoop in 2025 is de verwachting dat er nog maximaal € 10.000 per jaar aan proceskosten nodig zijn.

Risico's en beheersmaatregelen
- Aanpassingen fietsinfrastructuur

De fietsinfrastructuur naar de fietsenstalling dient aangepast te worden zodat deze het aantal fietsers naar de fietsenstalling in de spits veilig kan verwerken.

Beheersmaatregel:
De benodigde aanpassingen aan de fietsinfrastructuur naar de fietsenstalling lijken mee te vallen en meegenomen te kunnen worden in aankomende openbare ruimte projecten. Een deel is reeds in uitvoering. Over deze aanpassingen en de kosten voor deze aanpassingen zijn en worden afspraken met ProRail gemaakt (over medefinanciering). Het is nog onbekend of de stelpost in de raming van de fietsenstalling voldoende is.

- BTW kwestie

Er speelt een (landelijk) vraagstuk omtrent de aftrek van BTW over de investerings- en exploitatiekosten van inpandige fietsenstallingen. In de praktijk blijken verschillende structuren wenselijk, afhankelijk van de eigendomssituatie, waarvan nog niet duidelijk is of de btw wel in aftrek kan worden gebracht. De Stationsplein Oost stalling is eigendom van ProRail en ook de uitbreiding komt in eigendom van ProRail. Op basis van de verdeling van de kosten van het project kan het aandeel van de gemeente in de niet-aftrekbare BTW in het slechtste scenario oplopen tot circa €10 miljoen. De keuze voor wel of niet afkopen heeft geen invloed op de BTW kwestie.

Beheersmaatregel:
Gemeente en ProRail zetten het gesprek voort om voor de Stationsplein Oost stalling tot een fiscale constructie te komen waar beide partijen vertrouwen in hebben. Een eerste voorstel vanuit ProRail wordt door de fiscalisten van de gemeente als niet kansrijk gezien, maar zij zien wel een alternatieve fiscale structuur om te bereiken dat de BTW op de bouwkosten door ProRail kan worden teruggevraagd. Een gezamenlijk gedragen constructie zal ter beoordeling bij de Rijksbelastingdienst worden voorgelegd om zekerheid te krijgen over de juiste toepassing van de BTW-regelgeving. Een vergelijkbaar traject is doorlopen bij de IJboulevard en Stationsplein stalling (waar gemeente eigenaar is en andere afspraken gelden) waarvoor op dit moment een voorstel bij de Rijksbelastingdienst ligt ter beoordeling. Het btw risico is niet afgekocht met deze afspraak.

Conclusie:
Risico's zijn geïnventariseerd, geanalyseerd, gewaardeerd en herverdeeld. Ook zijn alle financiële consequenties gedekt (op het btw risico na).
Door de grote verwevenheid van de fietsenstalling en het Project PHS van ProRail is het voorstel om de risico's door middel van een lumpsum bijdrage af te kopen. Ook ProRail ziet liever een lumpsum bijdrage. Nu het gunningsbesluit bekend is, is er ook een beter beeld van het bedrag, de risico's, risicoverdeling en de gunningsvoorwaarden.

De omvang van de risicoreservering is voldoende om de financiële gevolgen van alle geïnventariseerde risico's op te kunnen vangen.

Geheimhouding

NVT

Welke stukken treft u aan?

Registratienr.	**Naam**
< *automatisch* >	Bijlage 1 - Collegevoordracht
	Bijlage 2 - Verleningsbeschikking VRA
	Bijlage 3 – Projectovereenkomst

< *Bijlagen moeten aan het volgende voldoen:*
- *Lever bijlagen zoveel mogelijk in PDF aan.*
- *Bekendmakingsbesluit van de gemeenteraad moeten in Word aangeleverd worden.*

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

[redacted]