

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
Fax 020 552 4433

www.centrum.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam Stadsdeel Centrum

Sector Openbare Ruimte
Afdeling Projecten

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de stadsdeelraad Centrum

Datum 17 juli 2011 
Behandeld door A. Wellecommme
E-mail a.wellecommme@west.amsterdam.nl
Onderwerp Openbare toelichting bij kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix

Geachte leden van de stadsdeelraad Centrum,

Het kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix bevat veel informatie die niet openbaar behandeld wordt, aangezien dit de positie van de gemeente bij aanbesteding kan schaden. Het presidium van West heeft verzocht om toch in openbaarheid over het kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix van gedachten te kunnen wisselen. Daarom geven wij u in deze brief een samenvatting van de achterliggende stukken van het kredietbesluit. Op basis hiervan kan een openbare discussie op hoofdlijnen worden gevoerd in de Stadsdeelraden West en Centrum.

Besluitvormingsproces

Stadsdeel Centrum en Stadsdeel West werken samen aan de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage Marnix. De garage zal ruimte bieden voor 800 parkeerplaatsen, 400 voor stadsdeel West en 400 voor stadsdeel Centrum. Doel is de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, minder autoverkeer in de woonbuurten en de stad bereikbaar te houden.

In januari 2010 hebben beide deelraden op basis van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) het investeringsbesluit genomen. In stadsdeel West is daarbij door bewoners een verzoek voor een referendum ingediend. Dit referendum is in juni 2010 gehouden. Na de uitslag van dit referendum voor de garage heeft de Stadsdeelraad van West in juli 2010 het investeringsbesluit gehandhaafd.

De besluitvorming verloopt in een vijftal fasen overeenkomstig het Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur:

1. Initiatieffase (startnotitie, vastgesteld zomer 2008)
2. Uitgangspuntenfase (Nota van Uitgangspunten, vastgesteld juni 2009)
3. Definitiefase (Integraal Programma van Eisen, voorkeursvariant, investeringsbesluit (go-/no go), januari 2010).
4. Ontwerp- en aanbestedingsfase (kredietaanvraag uitvoering, opstellen contractstukken, start aanbesteding en gunning 2010-2014)

5. Realisatiefase (2015-2018)

Momenteel bevindt het project zich in fase 4. Onderdeel van deze fase is dat de deelraden van beide stadsdelen op basis van de gedane onderzoeken een krediet beschikbaar stellen voor de bouw van de garage. In een voorgaande fase zijn bij vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) een voorkeursvariant gekozen en kaders vastgesteld.

Inmiddels zijn de uitgangspunten verder onderzocht en is op basis daarvan de kredietraming opgesteld.

Na een positief kredietbesluit in beide stadsdelen zullen de contractstukken worden uitgewerkt om de aanbestedingsprocedure te starten. In deze fase zullen ook de RO procedures doorlopen worden. In fase 5 wordt het werk gerealiseerd.

Achtergrondinformatie bij gevraagde beslissing

Aan de raad wordt gevraagd een krediet ter beschikking te stellen ten behoeve van de realisatie van de Singelgrachtgarage Marnix.

Dit gebeurt op basis van een aantal onderzoeken, hieronder een samenvatting waarbij de geheime informatie niet meegegeven wordt:

1. Notitie Aanbestedingsstrategie, IBA en PMB, d.d.4 maart 2012 waarbij het advies luidt met een Design & Build contract te werken

Bij deze ondergrondse garage is de integratie van het ontwerp en de uitvoering een doorslaggevend uitgangspunt om een aantal risico's te vermijden, zoals verschil tussen ontwerp en uitvoeringsmogelijkheden of omissie in de ontwerpstukken. De onderlinge relatie tussen het ontwerp, de manier van uitvoeren en het beperken van de overlast tijdens de uitvoering is essentieel voor een succesvolle ontwikkeling.

In het IPVE uit 2010 is door Witteveen + Bos aanbevolen de aanbestedingsstrategie voor de aanpak van het ontwerp, de realisatie en het ontwerp, de realisatie en het onderhoud van de garage middels Design, Build en Maintain contract te doen. De aanbestedingsstrategie bepaalt welke werkzaamheden door de gemeente opgepakt gaan worden en welke door de opdrachtnemer. Het komt bij de keuze van een aanbestedingsstrategie erop neer hoe de taken, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden worden verdeeld en de risico's het best worden beheerst. Bij alle aanbestedingsstrategieën is het noodzakelijk dat de opdrachtgever een deskundige aansturing van het proces organiseert. Op deze manier kan de opdrachtgever de planning, het budget, de kwaliteit, de contracten en de besluitvorming, die als randvoorwaarden gelden voor het bouwproject, goed bewaken. Op basis van de keuze van de aanbestedingsstrategie is ook duidelijk welke vervolgwerkzaamheden nodig zijn en hoe het project verder georganiseerd dient te worden. IBA en bouwmanagement van het PMB hebben de beste methode van aanbesteden nogmaals onder de loep genomen, met de volgende opmerkingen.

Elke aanbestedingsstrategie verschilt in de manier waarop de risico's beheerst worden en door wie. Daarbij is het van belang dat de risico's bij die partij geplaatst worden die bij machte is ze het beste te beheersen. Er wordt bij afweging van de aanbestedingsstrategie gekeken naar aspecten van organisatie, vraagspecificatie (eisen aan de opdrachtnemer), ontwerp, kosten, planning en communicatie. Er zijn vele varianten voor de manier van aanbesteden. Voor de Singelgrachtgarage Marnix zijn de gangbare contractvormen, Traditioneel Contract en het Design & Build (D&B) contract,

het meest voor de hand liggend. Ze zijn principieel anders en daardoor geven ze goed inzicht in de voor- en nadelen.

Bij Design&Build is de integratie van ontwerp en uitvoering het best geborgd, omdat de verantwoordelijkheid voor deze aspecten bij dezelfde partij worden gelegd. De nadelen van deze contractvorm, zoals minder directe sturing op de esthetische kwaliteit voor de bovengrondse entrees en de directe communicatie met de omgeving, zijn op te vangen en wegen in de integrale afweging niet op tegen de voordelen van de Design&Build contractvorm. Er kan gekozen worden deze verantwoordelijkheid strakker bij de gemeente te houden. Dit betreffen uitwerkingen in de vervolgfase.

De exploitatie van de garage hoeft niet aanbesteed te worden omdat de gemeente deze zelf zal doen.

Het onderhoud van de Singelgrachtgarage kan ofwel zelf uitgevoerd ofwel bij een marktpartij gecontracteerd worden. De stadsdelen hebben ervaring met beide varianten. Een belangrijk argument om het onderhoud bij de uitvoerende partij te contracteren, is een aanname dat daardoor een hogere kwaliteit geleverd zou worden. Een hogere kwaliteit en lagere onderhoudskosten zijn in de eerder gerealiseerde projecten van de stadsdelen niet gebleken. Voor de Singelgrachtgarage is door de afdelingen Vastgoed voorgesteld het onderhoud zelf te organiseren en apart te contracteren na oplevering van de garage. Op belangrijke aspecten van de bouw zullen bijvoorbeeld wel langere garantie periodes afgesloten worden.

Het integraal aanbesteden van het ontwerp, de uitvoering sluit aan bij het advies uit het IPvE.

2. Uitgangspunten, toetsontwerp en kredietraming door IBA, d.d.23 juni 2012

a. Uitgangspunten en toetsontwerp

Bij een Design & Build contract geldt dat de eisen aan het gebouw en de uitvoering worden vastgelegd, maar dat de wijze waarop deze tot stand komen door de aannemer bedacht wordt. De gemeente controleert of het plan van de aannemer voldoet aan de eisen. Dit betekent dat het nu gemaakte toetsontwerp slechts één van de mogelijkheden is. Het is niet de manier waarop de aannemer het moet doen. Bepaalde randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld locatie van de inrit, voetgangersuitgangen, aanvoerroutes van materiaal en werkerreinen worden wel beperkt.

In de fase voor het IPvE is bij de keuze van de smalle voorkeursvariant en inrit in het Frederik Hendrikplantsoen rekening gehouden met de wens om zoveel mogelijk bomen te behouden. In de huidige kredietraming worden zoveel mogelijk voetgangersentrees in het water geplaatst, waardoor ook meer bomen kunnen blijven staan dan bij plaatsing op de kade. Het aantal voetgangersentrees is in verband met stringente brandweervoorschriften verhoogd van 6 naar 9; 4 aan Centrumzijde en 5 aan Westzijde.

In de kredietraming staat een aantal kostenposten, waar het DB een keuze gemaakt heeft:

-  *oebepassen van een sleufloze graaftechniek in het kader van behoud van bomen of alternatieven*

In het toetsontwerp gaat de inrit onder een rij van 8 beeldbepalende bomen langs de Nassaukade. Drie van deze bomen zullen hierdoor gekapt moeten worden. Om deze bomen te kunnen sparen kan de grond worden bevroren. De tunnel kan dan gebouwd worden zonder dat het maaiveld ter plaatse van de

bomen open moet. De meerkosten voor deze methode bedragen ca € 1.300.000 ex BTW. Het alternatief is een bouwmethode met een open bouwkuip, waarbij de inrit onder de grond zo min mogelijk beeldbepalende bomen aantast (slingervariant), te weten 2 van de 8. Het DB heeft door de extreem hoge kosten niet gekozen voor sleufloos bouwen, maar voor de slingervariant. De slingervariant levert geen meerkosten op. (zie bijlage kaart)

- Toepassen van de huidige NEN(advies)norm met als gevolg een kleinere parkeerbak*

Voor de inrichting van de parkeergarage spelen twee zaken: de inrichting als openbare garage versus stallingsgarage en de keuze tussen huidige en toekomstige NEN norm.

Een openbare garage is ruimer van opzet dan een stallings- (vergunninghouders) garage. Voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de garage is gekozen voor de ruimere maat van de bezoekers.

Daarnaast wordt op dit moment voor de inrichting van ondergrondse parkeergarages een zogenaamde NEN norm (2443) gehanteerd. Dit is een adviesnorm, die gaat over de maatvoering van de parkeervakken en daarmee de gebruiksvriendelijkheid. Van de NEN norm mag afgeweken worden. De huidige norm dateert uit 2000 en wordt momenteel geüpdate. In het concept van de nieuwe adviesnorm is een toename van de parkeervakken van de gehanteerde 2,4 m breedte (conform huidige norm) naar 2,5 m. De lengte zal veranderen van 5,15 m naar 5,45 m. Toepassing van de nieuwe adviesnorm zou, bij behoud van 800 parkeerplaatsen, de omvang van de parkeerbak vergroten en substantiële meerkosten opleveren. Het DB heeft gekozen de huidige NEN te hanteren en daarmee de toekomstige adviesnorm niet over te nemen.

De huidige (en gekozen) NEN maat voor bezoekersplaatsen is overigens vrijwel gelijk aan de nieuwe NEN maat voor de stallingplaatsen.
- 2 liften in plaats van 4*

Om de gebruiksvriendelijkheid van de garage te vergroten kan gekozen worden voor vier liften in plaats van twee. Zodoende kunnen parkeerdere nabij alle vier de hoeken van de garage met een lift naar het maaiveld. Vanuit **kostenoverwegingen** heeft het DB gekozen voor twee liften; één aan elk uiteinde van de parkeergarage.
- Voetgangersentrees in het water*

In de kredietraming is ervan uitgegaan dat de voetgangersentrees aan Centrumzijde op de kade worden gesitueerd. Vanuit het project Singelgrachtgarage Marnix is het wenselijk de voetgangersentrees in het water te plaatsen in plaats van op de kade: ze komen daarmee verder van de omliggende bebouwing te liggen, de bouwmethode is simpeler, de daglichttoetreding tot de garage (sociale veiligheid) wordt vergroot en meer bomen kunnen behouden blijven.

Aan Westzijde komen ze in het water. Aan Centrumzijde is op dit moment nog geen akkoord op een mogelijke oplossing voor welstandadvies. Deze kant van de gracht is beschermd stadsgezicht en valt onder de bufferzone van UNESCO. Bureau Monumentenzorg (BMA) heeft de voorkeur het water van de gracht hier zo min mogelijk te belasten met gebouwde objecten. Tijdens vooroverleg met BMA is afgesproken dat voorafgaand aan

aanbestedingsprocedure, in een formeel vooroverleg, het ontwerp aan BMA voor te leggen. Wensen van BMA, die uit dit vooroverleg komen, zullen voor zover deze redelijk zijn en passen binnen de uitgangspunten van de garage, meegenomen worden in de voorschriften aan de aannemer. Op moment van kredietbesluit kan nog geen zekerheid gegeven worden over het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor het plaatsen van de entrees in het water aan Centrumzijde. Indien het lukt om alle entrees in het water te plaatsen is er een financiële meevaller.

3. Risicoanalyse door Twynstra en Gudde d.d.4 april 2012

Twynstra en Gudde heeft een risicoanalyse uitgevoerd. Aan de hand van interviews met projectbetrokkenen en twee bijeenkomsten zochten zij naar risico's, die kunnen leiden tot een overschrijding van de kredietraming.

Overall concludeert Twynstra en Gudde dat er geen aanleiding is de post van de risicoreservering te verhogen of te verlagen.

In de aanbevelingen zijn inhoudelijke beheersmaatregelen geadviseerd voor de volgende fase, die uit de kredietraming gefinancierd kunnen worden.

4. Second Opinion door Witteveen+Bos d.d.24 mei 2012

Aan Witteveen+Bos is gevraagd een second opinion te geven op het toetsontwerp, de kostenraming en de risicoanalyse van de Singelgrachtgarage Marnix.

Witteveen+Bos heeft gekeken naar de volgende onderdelen:

de haalbaarheid van het voorliggende ontwerp en de planning, de kostenraming en onderliggende stukken en de compleetheid van het risicodossier. Het rapport onderscheidt financiële conclusies, inhoudelijke aanbevelingen zonder financiële gevolgen op de kredietraming, en aanbevelingen voor het vervolg.

Overall conclusie van Witteveen+Bos is dat het geraamde bedrag voldoende is om de parkeergarage te bouwen en een aantal risico's te ondervangen of bij optreden te kunnen betalen.

5. Notitie kostenverdeling Stadsdeel West - Stadsdeel Centrum Project Singelgrachtgarage Marnix, d.d. 8 juni 2012

In juli 2011 hebben de stadsdelen in een samenwerkingsovereenkomst afspraken over de samenwerking vastgelegd. Financieel is afgesproken dat elk stadsdeel de helft van de kosten en risico's van het project draagt voor de duur van het project.

Deze afspraken zijn ondertekend door beide DB's en nog steeds geldig. De financiële afspraak omvat alle kosten en risico's die noodzakelijk zijn om het project mogelijk te maken.

De notitie kostenverdeling is gemaakt om afspraken vast te leggen over kosten voor 'nevenprojecten' (inrichting Singelgrachtzone, herinrichting straten en Frederik Hendrik Plantsoen) en de kosten en opbrengsten, die voortkomen uit de exploitatie na realisatie. De kosten voor de 'nevenprojecten' zijn benoemd in de kredietraming, maar niet in het totaal meegenomen, omdat deze buiten de scope van het project vallen. Dit zijn de inrichting van de Singelgrachtzone als wandelboulevard, de herinrichting van straten in West en Centrum en de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen.

De post van inrichting Singelgrachtzone wordt op niveau van herstel/ aanstraten gedeeld door de beide stadsdelen en is onderdeel van de kostenraming. De meerkosten voor inrichting van wandelboulevard zijn voor Stadsdeel West en zijn geen onderdeel van het krediet.

De herinrichting van de straten betalen de Stadsdelen elk zelf.

Voor de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen wordt een bijdrage van

€1.000.000 aan stadsdeel Centrum gevraagd in het door hen te nemen kredietbesluit voor de Singelgrachtgarage Marnix. Deze bijdrage komt in stadsdeel West ten gunste van het krediet voor de Singelgrachtgarage Marnix.

Voor de exploitatie en beheerfase zijn berekeningen opgesteld. Deze dienen als basis voor het Parkeerfonds van stadsdeel West en het Garagefonds van stadsdeel Centrum om de effecten op de fondsen te bepalen. Ook het voorstel voor de kosten en opbrengsten verdeling van de exploitatie is hierop gebaseerd.

Aanleiding om een verdelingsvoorstel uit te werken is dat de wijze van gebruik door beide stadsdelen wezenlijk verschillen. Stadsdeel Centrum hanteert een verhouding tussen vergunninghouders en bezoekers van 70-30%, stadsdeel West 84-16%. De opbrengsten lopen bij de bovengenoemde percentages flink uiteen. Een gelijke verdeling van de opbrengsten is dan niet redelijk en zullen verdeeld worden via de percentages van het aantal toegestane bezoekers conform feitelijke verhouding zoals deze op straat worden gemeten in elk van de stadsdelen.

Wij hopen hiermee voldoende informatie gegeven te hebben.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum,

Stadsdeelsecretaris:

Voorzitter van het Dagelijks Bestuur:

.....
A. Eurelings

.....
J. van Pinxteren

Bijlage: kaart inrit in relatie tot bomen

