



De Entree

Onderbouwing uitvoerings- en kredietbesluit
v 2.0



Inhoud

1.	Samenvatting	4
2.	Inleiding: bestuurlijke achtergrond	6
3.	Voorlopig Ontwerp maaiveld De Entree	8
3.1	Ambitie: reizigersmachine en hoogwaardige Entree van de stad.....	8
3.2	Consultatie	8
3.3	Aanpassingen op het Voorlopig Ontwerp maaiveld.....	9
4.	Reikwijdte (scope) project De Entree	11
4.1	Herinrichting van de openbare ruimte.....	11
4.2	Vergroten Open Havenfront	13
4.3	Fietsparkeergarage Prins Hendrikkade	13
4.4	Vernieuwing en herinrichting traminfrastructuur	15
4.5	Verdieping van de Westertoegang	15
4.7	Overige projectonderdelen	17
4.8	Onderdelen van het VO maaiveld die nu niet uit worden gevoerd.....	17
5.	Financiële paragraaf	19
5.1	Investeringsraming en dekkingsoverzicht	19
5.2	Risicoreservering	21
6.	Beheer en onderhoud	23
6.1	Openbare ruimte	23
6.2	Fietsenstalling Prins Hendrikkade	23
6.3	Traminfrastructuur	24
6.4	Overig.....	24
7.	Risicobeheersing	25
7.1	Belangrijkste risico's tot en met de oplevering van het project	25
7.2	Risico's in de hand - risicomangement continu benutten.....	27
7.3	Regeling Risicovolle Projecten.....	27
8.	Uitvoering	29
8.1	Aanbesteding- en contractstrategie.....	29
8.2	Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid	29

8.3 Communicatie	30
8.4 Wijzigingen.....	30
8.5 Planning	30

1. Samenvatting

Project De Entree vernieuwt de centrumzijde over de hele breedte van het Stationseiland. Doel is het verbeteren van het gebied als knooppunt van openbaar vervoer en van de kwaliteit van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers. Het project vormt het sluitstuk van de metamorfose van het Stationseiland in een hoogwaardige entree van de stad.

Aangepast voorlopig ontwerp

Op 14 maart 2012 heeft de gemeenteraad het Voorlopig Ontwerp (VO) maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade vastgesteld. Als gevolg van een aantal raadsbesluiten (april 2013, maart 2014 en april 2015) is het ontwerp aangepast. De belangrijkste aanpassingen zijn het inpassen van de fietsenstalling onder het open Havenfront, het beperken van de onderdelen die met het project worden uitgevoerd, tweerichtingsverkeer in plaats van eenrichtingsverkeer op de Martelaarsgracht en het scheiden van auto en tram op brug 303. Het aangepaste voorlopig ontwerp wordt nu ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad.

Belanghebbenden (onder wie bewoners en ondernemers in het gebied) zijn over het aangepaste voorlopig ontwerp geconsulteerd. Een verslag van de consultatie is bijgevoegd. Als gevolg van de consultatie is het aantal touringcarhaltes aan de Prins Hendrikkade teruggebracht van 13 naar 12. Ook werkt de gemeente inmiddels samen met de touringcarbranche aan een geleidelijk transitieplan en is besloten de evaluatie van het touringcarbeleid te vervroegen naar 2016.

Aangepaste scope

In de aangepaste scope realiseert project De Entree de volgende onderdelen:

- Vernieuwing en herinrichting van de openbare ruimte en weginfrastructuur
- Vergroten Open Havenfront
- Ondergrondse fietsenstalling Prins Hendrikkade
- Vernieuwing en herinrichting van de traminfrastructuur
- Verdieping van de Westertoegang
- Vernieuwing van steigers en voorzieningen rederijen

Drie andere onderdelen (herinrichting maaiveld Prins Hendrikkade west, Singel en kruising Droogbak) worden als optie meegenomen in de aanbesteding en uitgevoerd als daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn.

Aanbesteding- en contractstrategie

De gemeenteraad heeft in maart 2014 besloten de verschillende werkzaamheden in één geïntegreerd contract aan te besteden. Doel is de uitvoeringscoördinatie te vereenvoudigen en de markt beter in staat te stellen slimme oplossingen te bedenken in de fasering en doorlooptijd. De opdrachtnemer mag pas gaan uitvoeren als het ontwerp door de opdrachtgever (gemeente) is goedgekeurd. Dit geldt voor de uitwerking van het ontwerp en voor de uitwerking van de uitvoering en fasering. In het contract worden eisen gesteld aan de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) tijdens de uitvoeringsperiode. Het uitgangspunt is dat 'de winkel open moet blijven'.

Financiën

De totale kosten voor project De Entree zijn, inclusief indexering en voorbereidingskosten, geraamd op € 145,5 miljoen. De kosten en dekking zijn in evenwicht. Deze zijn opgenomen in de raadsvoordracht.

Planning

Na het uitvoerings- en krediet besluit start de aanbesteding. Gunning is voorzien tussen eind 2016 en tweede helft van 2017. Voorwaarde voor gunning is dat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Start uitvoering: circa één jaar na gunning. Bouwtijd circa 5 jaar.

2. Inleiding: bestuurlijke achtergrond

Project De Entree

Het Stationseiland en Amsterdam Centraal ondergaan momenteel een ingrijpende metamorfose. Deze waarborgt dat het gebied ook in de toekomst een hoogwaardige entree van de stad is, waar bijna alle vormen van (openbaar) vervoer te vinden zijn; trein, tram, bus, metro, auto, taxi, fiets en pontveer. De ontwikkeling van het Stationseiland vormt het sluitstuk van de ontwikkeling van de Zuidelijke IJ-oever en zorgt ervoor dat de verbinding tussen de stad en het water wordt hersteld, conform het Masterplan Stationseiland uit 2005.

De vernieuwing van het Oosterdoks- en Westerdokseiland is nagenoeg gereed. Op het Stationseiland zelf is ondergronds de Noord/Zuidlijn binnenkort rijklaar. Aan de IJzijde zijn het nieuwe busstation en de autotunnel geopend en wordt gewerkt aan de herinrichting van het maaiveld. Project De Entree is het slot van de metamorfose van het gebied.

Project De Entree vernieuwt de centrumzijde over de gehele breedte van het Stationseiland. De Prins Hendrikkade wordt aangepakt tussen de Schreierstoren en de Martelaarsgracht. De Westertoegang, de weg die onder de treinsporen loopt aan de westkant van het Stationseiland, is ook onderdeel van het project. Project De Entree sluit aan op project Rode Loper en samen vormen zij dé entree van Amsterdam.

De afgelopen jaren zijn op verschillende momenten besluiten genomen over de ontwikkeling van het Stationseiland; onder andere door vaststelling van het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) in 2001, het Masterplan Stationseiland in 2005 en het voorlopig ontwerp (VO) Maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade in 2012 (zie ook het Informatiedocument, bijlage 4).

Herijking – van losse projecten naar geïntegreerde aanpak

Naar aanleiding van de '10 wegen naar innovatiever aanbestedingsbeleid en professioneler opdrachtgeverschap' is in 2013 een herijking gedaan van de projecten aan de centrumzijde van het Stationseiland. In de oorspronkelijke plannen zouden de werkzaamheden in een aaneenschakeling van kleinere afzonderlijke projecten worden gerealiseerd. Deze aanpak kende een lange doorlooptijd, een grote volgordelijkheid en zeer veel afhankelijkheden. Als één onderdeel zou vertragen, zou dat ook gelden voor de rest.

Als gevolg van deze herijking is er een aantal aanpassingen doorgevoerd in de scope van het project en in de wijze van aanbesteden. De verschillende werkzaamheden worden in één geïntegreerd contract aanbesteed waardoor de opdrachtnemer meer en eerder in positie wordt gebracht. Het doel hierbij is de uitvoeringscoördinatie te vereenvoudigen en de markt beter in staat te stellen slimme oplossingen te bedenken in de fasering en doorlooptijd. In maart 2014 heeft de gemeenteraad ingestemd met deze gewijzigde projectaanpak. In hoofdstuk 8 vindt u een verdere toelichting op deze werkwijze.

Fietsenstalling

Onderdeel van de transformatie van het Stationseiland vormt de opgave om 18.000 hoogwaardige fietsparkeerplekken te realiseren voor 2020, oplopend naar 22.000 in 2030. In maart 2014 heeft de gemeenteraad een amendement aangenomen om verschillende varianten voor de fietsenstalling ter hoogte van de Prins Hendrikkade te onderzoeken.

Aanvullend voorkeursbesluit – aangepaste scope en fietsenstalling Prins Hendrikkade

Op 1 april 2015 heeft de gemeenteraad unaniem ingestemd met het aanvullend voorkeursbesluit van project De Entree. In dit besluit is onder andere de aangepaste scope vastgesteld en is een keuze gemaakt voor de fietsenstalling Prins Hendrikkade onder het water van het Open Havenfront met een capaciteit van 7.000 fietsparkeerplekken.

Uitvoerings- en kredietbesluit

Met deze serie besluiten zijn gegeven de integrale aanbesteding de fasen van het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) doorlopen. Wat nu rest is de vaststelling van het krediet door middel van het uitvoerings- en kredietbesluit. Het uitvoerings- en kredietbesluit is (in principe) het laatste besluit van de gemeenteraad voor de start van de uitvoering. Bij het besluit wordt een totaaloverzicht van het project gegeven en wordt o.a. ingegaan op het ontwerp, de investeringskosten en dekking en de aanbesteding- en contractstrategie. Een positief besluit leidt tot het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet. Deze notitie geeft een toelichting op het uitvoerings- en kredietbesluit.

Besluitvorming bestemmingsplan en verkeersbesluit

Naast het uitvoerings- en kredietbesluit wordt ook het bestemmingsplan Prins Hendrikkade tussen Droogbak en Oudezijds Kolk voorbereid en begin 2016 aan u voorgelegd. Het verkeersbesluit De Knip Prins Hendrikkade e.o. wordt gecoördineerd met het bestemmingsplan en wordt ook begin 2016 vastgesteld door het college van B en W.

3. Voorlopig Ontwerp maaiveld De Entree

3.1 Ambitie: reizigersmachine en hoogwaardige Entree van de stad

Het voorlopig ontwerp van De Entree is gebaseerd op de principes die zijn vastgelegd in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) uit 2001 en het Masterplan uit 2005. In het ontwerp staat de relatie tussen het functionele concept van "reizigersmachine" en de stedenbouwkundige opwaardering van het gebied, gericht op het versterken van de verbinding van de stad met het IJ, centraal. Primair doel is het verbeteren van de kwaliteit van het gebied als knooppunt van openbaar vervoer voor de reiziger en van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers in het algemeen. Het gebied wordt getransformeerd tot het domein van het langzame verkeer. Bussen en taxi's worden naar de IJzijde verplaatst en het gedeelte tussen Martelaarsgracht en Damrak wordt autovrij (de zogenaamde 'knip'). Daarnaast worden circa 7.000 ondergrondse fietsparkeerplaatsen gebouwd als onderdeel van de integrale fietsparkeeropgave in het gebied en worden de tramemplacements vernieuwd en de toegankelijkheid vergroot.

Het geactualiseerde Voorlopig Ontwerp (VO) maaiveld De Entree (Stationseiland: centrumzijde + Prins Hendrikkade - ambitietekening) geeft bovenstaande ambitie voor de ontwikkeling van de centrumzijde van Amsterdam Centraal weer en is opgenomen in bijlage 2. Het informatiedocument (bijlage 4) geeft een toelichting op deze ambitie en een onderbouwing van de gemaakte (beleids)keuzes.

Een groot deel van deze ambitie wordt gerealiseerd in het project de Entree, zoals wordt beschreven in hoofdstuk 4. Op enkele onderdelen wordt de ambitie voor het gebied nu nog niet uitgevoerd. In paragraaf 4.8 wordt een toelichting gegeven op welke elementen geen onderdeel vormen van het project.

3.2 Consultatie

Bij vaststelling van het aanvullend voorkeursbesluit in april 2015 is afgesproken omwonenden, ondernemers en omgevingspartijen te consulteren en hen in de gelegenheid te stellen te reageren op de geactualiseerde plannen. Op 1 juli 2015 is een informatiebijeenkomst gehouden, waarin (de procedures rond) het aangepaste maaiveldontwerp, ontwerpbestemmingsplan en verkeersbesluit zijn toegelicht. Aansluitend zijn alle belanghebbenden schriftelijk en digitaal geïnformeerd over de plannen, de besluitvorming en de mogelijkheid een reactie te geven op het aangepaste VO maaiveld. Het concept aangepaste VO maaiveld is hiervoor meegezonden. Tot de belanghebbenden behoorden ook de mensen die in 2013 een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Hiernaast is met diverse ondernemers gesproken om reacties op het VO maaiveld op te halen. In totaal zijn 170 vragen/opmerkingen opgehaald. De reacties zijn, voorzien van een antwoord, opgenomen in het consultatieverslag, in bijlage 5.

Een aantal reacties op hoofdlijnen:

- Ondernemers stellen vragen of het laden en lossen voldoende geregeld is
- Zorgen van parkeergarage P1 over de gevolgen van de knip voor de bereikbaarheid van de garage
- Bezwaren tegen de touringcarhaltes aan de oostzijde van de Prins Hendrikkade
- Zorgen over de capaciteit van de fietspaden
- Vragen over de routes na het instellen van de knip
- Planningsvragen over werkzaamheden die nu niet uitgevoerd worden
- De Fietsersbond stelt vragen over materialisering van de fietspaden en de toegankelijkheid van de Prins Hendrikstalling
- Vragen over de uitwerking van de motie over de Munt op de stadshartlus

Een aantal aanpassingen op het VO maaiveld De Entree naar aanleiding van de consultatie:

- *Steiger noordzijde middenkom*
Voor een goede (gescheiden) afwikkeling van bezoekersstromen zijn twee trappen naar de steiger nodig (aan de west en oostzijde). In het VO maaiveld van 2012 waren deze beide opgenomen. Op de consultatietekening in juli 2015 was maar een trap getekend. In het aangepaste voorstel zijn weer twee trappen opgenomen.
- *Kiosk bij entree fietsenstalling*
De kiosk bij de inrit naar de fietsenstalling hindert op de aangewezen plek mogelijk de doorstroming voor fietsers dan wel hinderen de fietsers de doorstroming een mogelijke wachtrij voor de kiosk. Er wordt een zoekgebied voor de kiosk opgenomen. De uiteindelijke locatie wordt nader bepaald.
- *Daglichttoetreding in de ondergrondse ruimtes voor rederijen*
Daglicht is toegevoegd aan de ondergrondse ruimten ten behoeve van de rederijen.
- *Touringcarhalte Prins Hendrikkade oost* - Als gevolg van zienswijzen op het bestemmingsplan van bewoners en de al langer bestaande klachten over overlast is het voorlopig ontwerp aangepast. Aan de Prins Hendrikkade Oost worden zoals oorspronkelijk gepland zes, in plaats van de bij de ter inzage legging van het verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld.

3.3 Aanpassingen op het Voorlopig Ontwerp maaiveld

Op 14 maart 2012 is het Voorlopig Ontwerp (VO) maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade vastgesteld door de gemeenteraad. Dit ontwerp is als gevolg van een optimalisatie van het ontwerp (besluit gemeenteraad april 2013), de herijking (besluit gemeenteraad maart 2014) en het aanvullend voorkeursbesluit (besluit gemeenteraad april 2015) op verschillende punten aangepast. Het Voorlopig Ontwerp wordt in aangepaste vorm nu opnieuw aan u voorgelegd.

Vastgestelde wijzigingen

In april 2013 heeft de gemeenteraad ingestemd met een optimalisatie van het VO maaiveld op twee punten:

- Tweerichtingsverkeer op de Martelaarsgracht in plaats van éénrichtingsverkeer, om o.a. te zorgen voor een betere doorstroming bij de Munt, betere afwikkeling van touringcars

op de Nieuwezijds Voorburgwal en afname van het verkeer op de Raadhuisstraat en Rozengracht.

- Het scheiden van de auto en de tram (ontvlechting) op brug 303, om te zorgen voor minder wachttijd voor fietsers en voetgangers en betere doorstroming van tram en autoverkeer.

Als gevolg van de herijking (maart 2014) en het aanvullend voorkeursbesluit (april 2015) is de ondergrondse fietsenstalling Prins Hendrikkade ingepast onder het water van het Open Havenfront.

Aanvullende wijzigingen

Naast deze vastgestelde wijzigingen wordt een aantal aanvullende wijzigingen voorgesteld, die voortkomen uit een verdere optimalisatie van het ontwerp en reacties uit de consultatie. Deze wijzigingen worden verder toegelicht en onderbouwd in hoofdstuk 4.

- Inpassing van voorzieningen voor de rederijen;
- Optimalisatie van het tramsporenplan;
- Behoud van het fietspad aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade west;
- 6 in plaats van 7 touringcarhaltes aan de Prins Hendrikkade Oost;
- Aanpassing van de materialisering van het fietspad in het gebied van de knip van asfalt naar klinkers;
- Vervallen van het fietspad op de langzaam verkeersbrug tussen het Oosterdokeiland en Stationseiland om een onveilige oversteek over de tram- en rijbaan te voorkomen;
- Aanpassing van de kade voor Sint Nicolaaskerk.

Bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp (VO) maaiveld Stationseiland en Prins Hendrikkade door de gemeenteraad is ook als bijlage het ontwerpboek Stationseiland en Prins Hendrikkade vastgesteld. Dit ontwerpboek wordt niet geactualiseerd en opnieuw voorgelegd aan de gemeenteraad. In plaats daarvan wordt een vormgevingsdocument als bindend document aan het contract met de opdrachtnemer toegevoegd waarin specificaties zijn opgenomen ten aanzien van materiaalgebruik en ook belangrijke vormgevingseisen nader zijn gedetailleerd. Hiermee is het ontwerpboek uit 2012 niet meer van toepassing.

4. Reikwijdte (scope) project De Entree

De belangrijkste onderdelen van project De Entree zijn:

- Vernieuwing en herinrichting van de openbare ruimte en weginfrastructuur
- Vergroten Open Havenfront
- Ondergrondse fietsenstalling Prins Hendrikkade
- Vernieuwing en herinrichting van de traminfrastructuur
- Verdieping van de Westertoegang
- Vernieuwing van steigers en voorzieningen rederijen

4.1 Herinrichting van de openbare ruimte

De openbare ruimte en weginfrastructuur aan de centrumzijde van het Stationseiland en op de Prins Hendrikkade wordt in het kader van project De Entree vernieuwd en heringericht. Het stationsplein krijgt een hoogwaardige inrichting en wordt uitgevoerd in grijs graniet, aansluitend op de Rode Loper. De Prins Hendrikkade wordt verkeersluw en er komt substantieel meer ruimte voor de voetganger. De Prins Hendrikkade oost wordt rechtgetrokken, veel asfalt voor snelverkeer verdwijnt en trambaan, rijbaan en fietsroute komen verder van de gevels vandaan te liggen.

De knip

Om ten zuiden van het Amsterdam Centraal ruimte te geven voor langzaam verkeer en openbaar vervoer wijzigt de verkeerscirculatie in de binnenstad de komende jaren ingrijpend. Er komt een knip voor het autoverkeer op de Prins Hendrikkade. Door deze knip aan de zuidkant van het Amsterdam Centraal ontstaat voor de voetganger een veilige en ongestoorde route vanaf de Munt naar het Damrak en vervolgens naar het Amsterdam Centraal en het IJ.

De knip zal zo snel mogelijk worden ingesteld, maar wel pas nadat de werkzaamheden aan de Westertoegang zijn afgerond. Er wordt hiervoor gekozen omdat het instellen van de knip zonder een verdiepte Westertoegang tot nadelige effecten leidt, o.a. een intensivering van het hoge touringcar- en vrachtverkeer op de Rode Loper en de Haarlemmerweg (zie ook paragraaf 8.5).

Touringcars

In het VO maaiveld uit 2012 waren 13 touringcarhalteplekken voorzien; zeven aan de Prins Hendrikkade west en zes aan de Prins Hendrikkade oost. Het aantal van 13 haltes kwam voort uit afspraken die zijn vastgelegd in het touringcarbeleid 2012-2020.

Als gevolg van zienswijzen op het bestemmingsplan van bewoners en de al langer bestaande klachten over overlast is het voorlopig ontwerp aangepast. Aan de Prins Hendrikkade Oost worden zoals oorspronkelijk gepland zes, in plaats van de bij de ter inzage legging van het verkeersbesluit getoonde zeven touringcarhaltes voorgesteld. Dit betekent dat in totaal 12 in plaats van 13 haltes worden gerealiseerd. De 7e halte die in West niet mogelijk is, wordt niet gecompenseerd in Oost. Daarnaast is de gemeente met de touringcarbranche in gesprek. Het verplaatsen of het wijzigen van touringcarlocaties in het gebied rondom Amsterdam Centraal vindt plaats conform de Uitvoeringsagenda Mobiliteit en vormt een onderdeel van een geleidelijk transitieplan dat

gemeente samen met de touringcarsector opstelt. Eventuele verdere afname kan pas aan de orde zijn bij het beschikbaar komen en in gebruik zijn van voldoende alternatieven in de nabijheid van Amsterdam Centraal. Daarnaast wordt, vervroegd, in 2016 het touringcarbeleid (tot 2020) geëvalueerd.

Tijdens de uitvoering van project De Entree heeft de gemeente de inspanningsverplichting om de huidige afgesproken 13 haltes beschikbaar te houden. Locaties kunnen daarbij wel wisselen.

Fietspaden

In het plangebied liggen belangrijke fietspaden die onderdeel vormen van het stedelijk fietsnetwerk (Plusnet Fiets), zoals de fietscorridor pontveren – langzaam verkeerspassage – Martelaarsgracht. Deze fietsinfrastructuur wordt ingericht volgens de eisen die hieraan worden gesteld vanuit functionele kwaliteit en comfort.

Een wijziging ten opzichte van het VO maaiveld van 2012 is dat het fietspad op de Prins Hendrikkade voor het Victoria hotel (in het gebied van de knip) wordt uitgevoerd in klinkers in plaats van rood asfalt. De reden hiervoor is dat het hoofdnet fiets hier een verblijfsgebied doorsnijdt dat zich kenmerkt door een grote drukte die de komende jaren alleen maar toeneemt. Snelle verkeersstromen dienen hier te gast te zijn en zich aan te passen. Dit verschil tussen 'stromen' en 'verblijven' moet ook tot uiting te komen in de materialisering. Met de toepassing van gebakken klinkers in het fietspad wordt de snelheid getemperd. Het fietspad in gebakken materiaal sluit daarnaast aan op de materialisering van de fietspaden van de Rode Loper.

Toegevoegde werkzaamheden

Uit het oogpunt van efficiënt werken in de stad wordt voorgesteld de volgende werkzaamheden op te nemen in het project De Entree met de daarbij behorende budgetten (zie toelichting financiële paragraaf 5.1):

- Sloop brug 326 en herstel kade vanuit het project NoordZuidlijn.
- Definitieve aansluiting van het Damrak op het Stationsplein vanuit het project de Rode Loper.
- Definitieve aansluiting van de Odebrug op de Prins Hendrikkade vanuit project Oosterdok.

Prins Hendrikkade west

Het gedeelte van Prins Hendrikkade West ter plaatse van de P1 garage bevindt zich ten tijde van schrijven in een bijzondere situatie (blauw gearceerd weergegeven in de tekening). Deze plek wordt in het bestemmingsplan Prins Hendrikkade als conserverend bestemd. Hiermee wordt bewerkstelligd dat het fietspad dat nu loopt vanaf de Martelaarsgracht naar het westen (langs de kade) als verkeersbestemming behouden blijft. Dit is noodzakelijk om het kruispunt Martelaarsgracht en Prins Hendrikkade regelbaar te maken. Dit fietspad zal echter wel verbreed moeten worden. Tegelijkertijd is bekend dat de opstallen ter plaatse en de openbare ruimte aan een grondige opknapping toe zijn. Om ervoor te zorgen dat de verschillende belangen (gemeente met openbare ruimte en verkeersfuncties, ASR als belegger en vastgoedeigenaar, P1 als exploitant van de parkeergarage en Lovers als rederij) kunnen worden bediend is met partijen gezamenlijk een studie gedaan hoe de verschillende functies in te passen. Over dit schetsontwerp zal de gemeente met betrokken partijen in gesprek gaan.

4.2 Vergroten Open Havenfront

Een van de doelen uit het Masterplan is om het oude stadscentrum weer een directe link met het water te geven. Door het Open Havenfront te vergroten wordt het water beter zichtbaar en “beleefbaar” en wordt ook het Stationseiland weer beter herkenbaar als eiland in het IJ.

Sluitstuk van het vergroten van het Open Havenfront is het afgraven van een groot deel van het Prins Hendrikplantsoen. Door het instellen van de stadshartlus verdwijnt het autoverkeer uit dit gebied en is er ruimte om het water te vergroten. Het vergrote wateroppervlak krijgt naast een stedenbouwkundige betekenis ook een duidelijk verbeterde functionele betekenis. Er komt meer ruimte voor de rondvaartrederijen en de steigers van de rederijen zijn straks beter met het voetgangersgebied verbonden.

4.3 Fietsparkeergarage Prins Hendrikkade

Totaalopgave fietsparkeren Amsterdam Centraal

Op en rond Amsterdam Centraal is al jaren sprake van een ernstig tekort aan fietsparkeercapaciteit. Onderdeel van de transformatie van het Stationseiland is de opgave om 18.000 hoogwaardige fietsparkeerplekken te realiseren in 2020 (oplopend naar 22.000 in 2030). Het realiseren van de fietsparkeerplekken is als een gezamenlijke opgave opgepakt door de NS, ProRail, SRA en de gemeente. In april 2015 heeft de gemeenteraad kennis genomen van de voorlopige voorkeursvariant voor de totale fietsparkeeropgave rondom Amsterdam CS. In deze voorkeursvariant worden zes mogelijke locaties aangewezen, die tezamen de fietsparkeerbehoefte van 22.000 stallingsplekken in 2030 oplossen. Het gaat om de volgende locaties:

- Noord-West (1.300 plekken)
- IJ-West en IJ-Oost (4.000 plekken)
- Oost-Groot (5.000 plekken)
- Prins Hendrikstalling (7.000 plekken)
- West-Nieuw (4.200 plekken)

Prins Hendrikstalling

Op 1 april 2015 heeft de gemeenteraad gekozen voor een fietsenstalling onder het water van het Open Havenfront (variant A1 Waterfront), de Prins Hendrikstalling. Met de keuze voor deze stalling wordt een substantieel deel van de fietsparkeeropgave opgelost en wordt tevens het Open Havenfront verder ontgraven, een belangrijke doelstelling uit het Masterplan uit 2005. De stalling voorziet in 7.000 fietsparkeerplekken, waarvan 8% bestemd is voor buitenmodelfietsen en 10% voor OV-fietsen. Brommers en scooters kunnen niet in de Prins Hendrikstalling worden gestald. Binnen de totaalopgave fietsparkeren Amsterdam Centraal wordt een voorstel gedaan waar brommers en scooters op en rondom het Stationseiland gestald kunnen worden.

Toegankelijkheid van de stalling

De ingang van de stalling (voor fietsers) is gepositioneerd aan de zuidwestzijde bij het kruispunt Prins Hendrikkade en Martelaarsgracht. De toegang sluit daarmee goed aan op de belangrijkste herkomst van de fietsers en de fietsroute door de nieuwe fiets- en voetgangerstunnel.

Aan de stationszijde wordt de stalling ontsloten met een ondergrondse verbinding naar de metrohal. Deze verbinding is de afgelopen periode samen met de Stadsregio Amsterdam en verschillende gemeentelijke partijen onderzocht en haalbaar bevonden. Als gevolg van de ondergrondse verbinding met de metrohal worden eisen gesteld die de veiligheid van het metrosysteem waarborgen. Een voorbeeld hiervan is het op het gebied van brandveiligheid scheiden van beide objecten door compartimentering en gescheiden vluchtwegen.

Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan de waterveiligheid bij het verbinden van de systemen fietsenstalling en metro. Door de verbinding wordt de toegang van de fietsparkeergarage direct verbonden met de doorgangen door primaire waterkeringen die metrotunnels feitelijk vormen. Dat leidt tot aanvullende eisen voor de hoogte van de toegangen tot de fietskelder en wellicht voor afsluitbaarheid van de verbinding. Hierover vindt overleg plaats met Waternet en het Waterschap.

Een goede ontsluiting van de stalling is erg belangrijk voor het toekomstig gebruik. Daarom zijn voor de beide in- en uitgangen van de stalling simulaties gedaan om te verifiëren of de verwachte gebruikers intensiteiten (in de maatgevende ochtendspits) goed kunnen worden verwerkt. De simulaties wijzen uit dat dit het geval is.

De verdere uitwerking van de ingang van de stalling zal – ook in relatie tot de positionering van mogelijke kassahuisjes voor rederijen - tot op het laatste moment aandacht vragen om een uiteindelijk goed functionerend uitvoeringsontwerp te behouden. De opdrachtnemer die het ontwerp verder uitwerkt wordt gevraagd hier met speciale aandacht naar te kijken.

Exploitatie

De fietsenstalling wordt eigendom van de gemeente Amsterdam. Het uitgangspunt voor de exploitatie van de bewaakte stalling is het zogenaamde fietspuntconcept. De stalling is 24 uur per dag, 7 dagen per week open. De eerste 24 uur kunnen gebruikers hun fiets gratis stallen, voor de volgende dagen moet een vergoeding worden betaald. De stalling wordt voorzien van een in- en uitchecksysteem en een fietsdetectiesysteem, waardoor de stalling optimaal gebruikt kan worden.

Eisen en randvoorwaarden

De bouw van de fietsenstalling is onderdeel van het geïntegreerde contract van het project. De opdrachtnemer maakt op basis van eisen die in het contract worden meegegeven een ontwerp voor de stalling (zie ook paragraaf 8.1).

De eisen waaraan de fietsenstalling moet voldoen worden in nauw overleg met de projectpartners vastgesteld. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu, dat via het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) een financiële bijdrage levert aan deze fietsenstalling, heeft als eis gesteld dat de fietsenstalling minimaal dient te voldoen aan de fysieke eisen die ProRail,

namens het Rijk, in algemene zin aan stationsgebonden fietsenstallingen stelt. Dit programma van eisen draagt zorg voor een goed functionerende fietsenstalling.

Daarnaast wordt een aantal locatie specifieke eisen toegevoegd aan de ProRail eisen. Deze eisen worden vanuit het programma Fiets van de gemeente Amsterdam geleverd en hebben vooral betrekking op de exploitatie van de fietsenstalling. Het gaat hier over de wijze van registratie en betaling van gebruikers, beheer (met daarbij behorende fysieke ruimte) en eventueel ruimte voor een fietsreparatiewinkel. Gemeente Amsterdam stelt deze eisen op in samenwerking met NS en de Stadsregio Amsterdam. Alle eisen worden door middel van een intensieve review door de betrokken partijen getoetst in het kader van de voorbereiding van de aanbesteding.

Beleving en ruimtelijke kwaliteit

De interne uitstraling (beleving) en ruimtelijke kwaliteit van de fietsenstalling is van groot belang voor de gebruiksvriendelijkheid en sociale veiligheid. Daarom wordt, naast de eisen die worden meegegeven in het contract, gebruik gemaakt van een beeldkwaliteitsplan. Dit beeldkwaliteitsplan geeft richting aan de minimaal gewenste uitvoeringskwaliteit en het afwerkingsniveau van de fietsenstalling.

4.4 Vernieuwing en herinrichting traminfrastructuur

De traminfrastructuur op het Stationseiland wordt vernieuwd en krijgt een nieuwe lay-out. In deze lay-out blijft de totale capaciteit voor het aantal halterende trams bij de twee emplacementen gelijk (16), maar worden de perrons geoptimaliseerd zodat twee trams beter achter elkaar opgesteld kunnen worden.

Het plan voorziet in een hoogwaardige inrichting van de haltes, waarbij de functionele kwaliteit voldoet aan de Handboeken R-net of gelijkwaardig. Het comfort voor wachtende trampassagiers wordt verbeterd door onder andere voldoende beschuttingsvoorzieningen, brede perrons en veilige, brede oversteekplaatsen. Daarnaast is het plaatsen van voorzieningen voor reisinformatie en perrontoewijzing binnen het gebied onderdeel van het project De Entree.

4.5 Verdieping van de Westertoegang

Zowel het verdiepen van de Wester- als de Oostertoegang waren oorspronkelijk onderdeel van de stadshartlus. In 2006 is de dekking voor de verdieping van de Oostertoegang komen te vervallen, waarna de verdiepte Westertoegang als onderdeel van de stadshartlus nog de enige hoge toegang onder het spoor is in de buurt van het station. De volgende volwaardige hoge onderdoorgangen zijn pas bij de Zeeburgerdijk en de Houtmankade.

Deze verdieping is nodig om vrachtverkeer en touringcars een voldoende hoge onderdoorgang te bieden naar de touringcarhaltes aan de centrumzijde van het station en het kernwinkelgebied. In 2013 zijn twee reviews gehouden waarin ook is gekeken naar nut en noodzaak van het verdiepen van de Westertoegang. Hierin is onder meer gekeken naar de opbrengsten, kosten en de haalbaarheid van het (niet) verdiepen. De conclusie was dat verdiepen noodzakelijk is voor een goede bereikbaarheid van de binnenstad.

Er is een (planning)relatie tussen het verdiepen van de Westertoegang en het instellen van de knip. De knip kan pas ingesteld worden nadat de Westertoegang is verdiept (zie toelichting bij planning, paragraaf 8.5).

4.6 Vernieuwing steigers en voorzieningen rederijen

De vernieuwing van de steigers voor rederijen in de middenkom van het Open Havenfront is onderdeel van project De Entree. Door de inpassing van de fietsenstalling onder het water van het Open Havenfront, is er ruimte gevonden voor het accommoderen van toekomstige voorzieningen voor rondvaartrederijen. Er wordt voorgesteld om het ontwerp en de (casco) realisatie van deze ruimtes op te nemen in de scope van het project, omdat deze ruimtes onder het te realiseren maaiveld liggen en ontwerptechnisch sterk verbonden zijn met de fietsenstalling en de steigervoorzieningen.

Steigers

In de middenkom van het Open Havenfront worden 5 steigers aangelegd. De steigers moeten volgens het vigerende beleid 3 meter breed zijn om vergund te worden binnen de vigerende kaders van de Keur 2011. Er is echter nieuw steigerbeleid in de maak, waarbij de nu getekende steigers van 5 meter vergund zouden kunnen worden. Het is op dit moment onduidelijk wanneer dit nieuwe beleid van kracht wordt. Het project zal hierover met Waternet en het Waterschap nadere afspraken maken.

Ondergrondse voorzieningen

Om optimaal gebruik te maken van de beschikbare ruimte is een gestapelde - en grotendeels ondergrondse - ruimte ontworpen tussen de fietsenstalling en het maaiveld. Deze ondergrondse ruimte kan als bedrijfsruimte worden ingericht voor zich ter plaatse vestigende rederijen. Om deze ruimte mogelijk te maken is een aanvullende investering nodig voor de bouw van het casco. De geraamde meerkosten voor het casco zijn circa €1 miljoen. De bouw van het casco vormt onderdeel van project De Entree en de kosten zijn opgenomen in de raming. Met de gemeentelijke vastgoedafdeling worden gesprekken gevoerd om deze meerkosten via een huurconstructie te financieren. Hiermee zou de investering voor de realisatie van de casco ruimtes via de exploitatie van rederijen worden gefinancierd in de vorm van een basishuur.

Bovengrondse voorzieningen

Daarnaast houdt het maaiveldontwerp rekening met de mogelijkheid om bovengrondse voorzieningen voor de rederijen te faciliteren. Deze voorzieningen zijn echter geen onderdeel van project De Entree. Wel wordt in het bestemmingsplan en met aansluitingen van kabels en leidingen rekening gehouden met de eventuele komst van deze voorzieningen.

Tijdelijke verplaatsing rederijen

Om de bouw van de ondergrondse fietsenstalling mogelijk te maken is het noodzakelijk dat de huidige reders die in de middenkom van het Open Havenfront opereren, verplaatst worden. Met deze reders is gezamenlijk een verplaatsingsplan opgesteld. Hiermee kunnen zij hun bedrijfsvoering voortzetten in de Westelijke en Oostelijke kom van het Open Havenfront. Daarnaast worden in de nabijheid van het projectgebied voorzieningen voor openbare op- en afstap plekken mogelijk gemaakt. Het project is verantwoordelijk voor de verplaatsing en de bouw

van de tijdelijke steigers en bijbehorende voorzieningen gelijk aan de huidige voorzieningen. Hiermee worden de reders waar mogelijk geholpen om zo min mogelijk overlast te ondervinden van de uitvoering van het project. De reders blijven zelf verantwoordelijk voor het blijven functioneren van hun onderneming.

De toedeling welke reder op welke plek in de definitieve situatie komt te liggen, behoort niet tot project De Entree. Het programma varen/passagiersvaart voert het vastgestelde beleid Varen uit. Dit betekent onder meer een nieuw beprijzingssysteem, meer (groene) concurrentie op het water en de introductie van elektrisch varen. Over de wijze van toekomstige toedeling en de consequenties van het nieuwe stelsel voor de huidige reders moet uiterlijk bij gunning van het contract van project De Entree duidelijkheid zijn.

Vanuit beleid Varen zou zo snel mogelijk duidelijkheid moeten komen over de terugkeer van de betreffende reders op hun huidige locaties. Tot op heden is er vanuit de gemeente geen concreet voorstel gedaan voor de terugkeer van huidige reders naar de middenkom van het Open Havenfront. Op basis van de besprekingen met de reders is het inzicht dat als de duidelijkheid er de komende periode niet komt, de reders naar verwachting niet zullen meewerken aan de tijdelijke verplaatsing die nodig is om de fietsenstalling te kunnen bouwen. Gunning van het Werk is dan zeer riskant, omdat reders succesvol hun tijdelijke verplaatsing zullen aanvechten. De opdrachtnemer zou zo een vrijwel onmogelijke opdracht meekrijgen van de gemeente. In de periode tot aan de gunning (2016) zal vanuit de gemeente een voorstel voor (een bepaalde vorm) van terugkeer gedaan moeten worden om het project de Entree te kunnen gunnen en succesvol uit te kunnen voeren.

4.7 Overige projectonderdelen

Naast bovenstaande werkzaamheden wordt er nog een aantal andere werkzaamheden door het project de Entree uitgevoerd. Dit betreft:

- Het vernieuwen van de ondergrondse infrastructuur in het projectgebied in samenwerking met de diensten en bedrijven.
- Het uitvoeren van werkzaamheden buiten het projectgebied ten behoeve van het in gebruik nemen van de knip als onderdeel van de stadshartlus.

4.8 Onderdelen van het VO maaiveld die nu niet uit worden gevoerd

Project De Entree voert niet alle werkzaamheden uit die zijn weergegeven op de ambitietekening van het VO maaiveld. De gemeenteraad heeft op 1 april 2015 ingestemd met een aantal wijzigingen op de scope van het project De Entree als gevolg van benodigde bezuinigingen. Op dat moment is besloten de volgende onderdelen nu niet uit te voeren:

- herinrichting kruising Droogbak;
- herinrichting Prins Hendrikkade west (maaiveld);
- herinrichting Singel;
- aanleg steiger Open Havenfront west noordzijde;
- vernieuwing kade Prins Hendrikkade west;
- vernieuwing kade Prins Hendrikkade oost

Om toch zoveel mogelijk kwaliteit in één keer te kunnen realiseren worden de eerste drie onderdelen; de herinrichting van het maaiveld van de Prins Hendrikkade west, het Singel en de kruising met de Droogbak (rood gearceerd in de tekening), als optie meegenomen in de aanbesteding. Deze onderdelen worden uitgevoerd zodra blijkt dat daarvoor voldoende middelen beschikbaar zijn. Deze financiële ruimte kan ontstaan uit een gunstig aanbestedingsresultaat, een beter beheersbaar risicobeeld of wanneer aanvullende middelen beschikbaar worden gesteld. Naar verwachting is effect van de uitvoering van dit deel op het benodigde budget voor beheer en onderhoud marginaal. Het areaal wordt niet groter en de kwaliteit van de openbare ruimte wordt niet verhoogd (geen natuursteen).

Wanneer deze middelen niet beschikbaar komen, wordt het maaiveld op deze plek niet vernieuwd. Wel zal er een aantal werkzaamheden worden uitgevoerd om er voor te zorgen dat deze zone goed blijft functioneren. Dit betreft:

- functionele aansluiting op de huidige en vernieuwde infrastructuur
- het realiseren van 6 (tijdelijke) touringcarplekken aan de Prins Hendrikkade west.

Deze werkzaamheden vormen onderdeel van het project en zijn opgenomen in de investeringsraming.

Daarnaast is er een aantal werkzaamheden die geen onderdeel vormen van de scope van het project De Entree, maar wel onderdeel zijn van de ambitie voor de ontwikkeling van het gebied. Voor deze onderdelen geldt dat de ambitie bestaat om deze op termijn conform het VO maaiveld (ambitietekening) uit te voeren, wanneer hiervoor middelen beschikbaar zijn. Het betreft de onderdelen:

- **Verfraaiing rondingen Middentoegangsbrug**
De Middentoegangsbrug vormt een van de belangrijkste entrees van de stad en verdient daarmee een hoog ambitieniveau. In het project van de Noord/Zuidlijn zijn hier aan de oostzijde een soort kegelvormige uitstulpingen aangebracht. Dit zijn ruimtelijk onlogische elementen die niet passen bij de andere bruggen. We stellen voor deze uitstulpingen te verwijderen zodat de brug een strak uiterlijk krijgt, met vier duidelijke hoeken en aan weerszijden kademuren.
- **Bovengrondse voorzieningen rederijen, zoals kassahuisjes, en afbouw ondergrondse voorzieningen**
Voor deze onderdelen geldt de ambitie om deze conform het VO maaiveld uit te voeren, mits passend binnen vigerend beleid en er voldoende middelen beschikbaar zijn.
- **Sloop fietsflat**
Indien er voldoende definitieve fietsparkeerplekken in het stationsgebied zijn gerealiseerd, zal op termijn de fietsflat worden verwijderd.

5. Financiële paragraaf

5.1 Investeringsraming en dekkingsoverzicht

De totale kosten voor het realiseren van het project De Entree zijn, inclusief indexering en voorbereidingskosten, geraamd op € 145,5 miljoen. Door middel van voorbereidingskredieten is reeds een bedrag van € 7,3 miljoen beschikbaar gesteld. Voor de uitvoeringswerkzaamheden resteert derhalve een bedrag van € 138,2 miljoen. Deze bestaat uit € 131,5 miljoen uitvoeringskosten (prijspeil 2016) en indexatielasten € 6,7 miljoen (voor de jaren 2017 en volgende).

In hoofdstuk 6 wordt een toelichting gegeven op de beheer en onderhoudskosten van de verschillende projectonderdelen.

Indexering

Het krediet is geraamd op prijspeil ultimo 2016. De indexatie over de jaren 2017 tot en met het eind van het project is geraamd op € 6,7 miljoen. Deze dekking zal verkregen worden door jaarlijkse indexeringskredieten (€3,8 miljoen, aan te vragen via de voorjaarsnota's) en door indexering van de bijdragen van Rijk (€ 0,7 miljoen) en de Stadsregio (€ 2,2 miljoen).

Kostenontwikkeling

De kostenraming is sinds het aanvullend voorkeursbesluit op 1 april nader uitgewerkt en door gemeentewerken Rotterdam beoordeeld. Dat levert een stabiele raming op met voldoende kwaliteit voor het nemen van het uitvoerings- en kredietbesluit.

Onder de streep groeit de omvang van het project van € 134,3 miljoen met € 11,2 miljoen naar € 145,5 miljoen (inclusief indexatie). Dit heeft een aantal redenen.

De ondergrondse fietsenstalling is in de periode na het aanvullend voorkeursbesluit nader uitgewerkt. Dit heeft geleid tot het opnemen van een risicoreservering in de bouwkosten voor de wijze waarop de bouwput wordt gerealiseerd. Ook is gebleken dat er geld gereserveerd moet worden voor het afvoeren en verwerken van de vervuilde onderwaterbodem. Voorts zijn extra roltrappen en tapis roulants bij de in- en uitgangen noodzakelijk gebleken alsmede een voorziening voor de waterveiligheid. Met deze extra voorzieningen is een robuuste configuratie van de fietsenstalling een goede basis voor het naderende realisatieproces. De bouwkosten van de fietsenstalling zijn ten opzichte van het aanvullend voorkeursbesluit met circa 30% toegenomen.

Als gevolg van het toevoegen van scopeonderdelen (o.a. projectonderdelen van de Rode Loper, sloop restdeel brug 326 en een gedeelte bij Odebrug) aan het project en door noodzakelijk geachte vergroting van een aantal risicoreserveringen zijn de verwachte bouwkosten voor het Stationsplein en de Prins Hendrikkade met € 2,0 miljoen gestegen.

De bijkomende kosten door het opnemen van een inschrijfvergoeding aan de inschrijvers tijdens de aanbesteding en extra werkzaamheden ten behoeve van de eerdere openstelling van de langzaamverkeerspassage met €1,0 miljoen gestegen.

De risicoreservering, inclusief scheefte is als gevolg van voortschrijdende inzichten in de ontwikkeling van de risico's en een afname van de scheefte gedaald met € 2,5 miljoen.

Het opnemen in de raming van de nadeelcompensatie leidt tot een stijging van de kosten met € 2,5 miljoen.

Dekking

De kosten en dekking zijn in evenwicht, o.a. door een verhoogde bijdrage van de SRA en het overhevelen van budgetten van de toegevoegde scopeonderdelen. De dekkingsbronnen zijn:

- a. € 39,2 miljoen uit de systeemreserve Stationseiland;
- b. € 31,9 miljoen Brede Doel Uitkering (BDU) subsidie van de Stadsregio Amsterdam (SRA);
- c. € 30,3 miljoen ten laste van de begrotingen 2008, 2009 en 2015 gereserveerde uitvoeringskredieten (inclusief indexeringskrediet 2015 en 2016);
- d. € 19,5 miljoen voor de fietsparkeergarage gedekt uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M) *NB: de tripartite overeenkomst voor de fietsenstalling is nog niet ondertekend;
- e. € 7,0 miljoen uit het Centraal MobiliteitsFonds (CMF);
- f. € 2,0 miljoen dekking behorende bij scopeoverdrachten :
 - i. Sloop restdeel brug 326 (vanuit project Noord/Zuidlijn) waarmee de hiervoor gereserveerde middelen van € 1,1 miljoen worden overgeheveld van de reserve "gemeentelijk aandeel Noord/Zuidlijn" naar de systeemreserve Stationseiland.
 - ii. Aansluiting van De Entree op het Damrak (vanuit project Rode Loper), waarmee de hiervoor gereserveerde middelen van € 0,4 miljoen worden overgeheveld van de systeemreserve Rode Loper naar de systeemreserve Stationseiland.
 - iii. Aansluiting van De Entree op de Prins Hendrikkade tussen de Odebrug en de kruising met de Binnenkant (vanuit project Oosterdok-West). De bijdrage vanuit de POR gelden bedraagt € 0,5 miljoen.
- g. € 6,7 miljoen dekking indexatielasten voor de jaren 2017 en volgende jaren. Deze dekking zal verkregen worden door jaarlijkse indexeringskredieten (€3,8 miljoen, aan te vragen via de jaarlijkse voorjaarsnota's) en door indexering van de bijdragen van Rijk (€ 0,7 miljoen) en de Stadsregio (€ 2,2 miljoen).
- h. € 2,0 miljoen overige dekkingsbronnen

Deze dekkingsbronnen tellen op tot een totaal van € 138,6 miljoen, zodat geconstateerd kan worden dat sprake is van een gedekt project.

Een deel van de investering, € 30 miljoen, wordt geactiveerd en afgeschreven in 30 jaar. De

hiermee gepaard gaande kosten van rente en afschrijving zijn in bovenstaand overzicht opgenomen als kapitaallasten.

Bijdrage SRA

Als gevolg van de gewijzigde scope van het project alsmede door het samenvoegen van de verschillende projectonderdelen in het project De Entree heeft de Stadsregio Amsterdam haar promotiebesluit van januari 2012 in november 2015 herzien. In dit besluit is een bijdrage van € 31,7 miljoen en een aantal (rand)voorwaarden opgenomen waaraan deze bijdrage gekoppeld wordt.

Deze randvoorwaarden betreffen op hoofdlijnen:

- Betrokkenheid SRA - De SRA wenst nauw betrokken te zijn bij de verdere voorbereiding en uitvoering van het project. Hiervoor zijn afspraken gemaakt over de rol van SRA bij het vaststellen van de contractstukken, de gunning en het risicomanagement tijdens de uitvoering.
- Mogelijkheden voor scopetoevoegingen - SRA wenst te (laten) onderzoek of in latere fase scopetoevoegingen zoals de Cuypersstrap, een definitieve keervervoering van de IJtram, voorbereidende werkzaamheden van een nieuwe fietsenstalling ter hoogte van de IBIS-stalling, de optimalisering van de toegankelijkheid fietsenstalling Prins Hendrikkade en een overkapping van de metro ingangen mogelijk zijn. Er zijn algemene afspraken gemaakt over de wijze van onderzoek en besluitvorming over dergelijke toevoegingen.
- Wayfinding - SRA stelt eisen aan de wayfinding voor reizigers, passanten en bezoekers in het stationsgebied. Deze eisen zijn bekend en wordt in overleg met SRA invulling aan gegeven.
- Verkeersregelinstallaties en Dynamische Reizigers Informatiesysteem (DRIS) - SRA stelt eisen aan de regeling van verkeersregelinstallaties om prioriteit te geven aan het openbaar vervoer en aan het DRIS. Deze onderwerpen zijn bekend en vragen nadere uitwerking tijdens de realisatie. De Entree is hierbij afhankelijk van andere projecten binnen de gemeente.

Zie voor verdere toelichting op de kostenraming en het dekkingsoverzicht bijlage 6 (kabinet).

5.2 Risicoreservering

Project De Entree kent een risicomanagementproces waardoor risico's goed in beeld zijn en in de voorbereiding al veel keuzes zijn gemaakt om risico's te vermijden of verminderen. Dat heeft geleid tot het voorliggende projectvoorstel met een realistische kostenraming. Dat betekent dat:

- Genomen en/of voorziene beheersmaatregelen integraal onderdeel zijn van de objectkostenraming;
- Risico's in beeld zijn die een impact kunnen hebben op de financiën van het project; zowel aan de kostenkant als de dekkingskant;
- In de kosten raming een risicoreservering opgenomen is die onderbouwd is met concrete risico's en met een deel voor risico's die nu nog niet kunnen worden voorzien. Het past daarmee binnen daarvoor geldende ervarings- en richtlijn getallen;

Zie voor een inhoudelijke beschrijving van de risico's hoofdstuk 7.

De omvang van de totale risicoreservering (inclusief scheefte) in de raming is circa €19,2 miljoen. De omvang hiervan is onderdeel geweest van een second opinion van de raming. De onderliggende risico's en het risicomanagementproces zijn daarnaast beoordeeld in een tegenspraak-onderzoek, uitgevoerd door risicoadviseurs die ook bij de Noord/Zuidlijn projectorganisatie betrokken zijn. De omvang van de reservering is zodanig dat de realistische verwachting van op te treden risico's opgevangen kunnen worden. Dit betreffen zowel de risico's die nu in beeld zijn alsmede risico's die op moment van voorbereiding nog niet concreet in beeld zijn.

Paragraaf 7.1 bevat meer informatie over de geïdentificeerde risico's.

6. Beheer en onderhoud

6.1 Openbare ruimte

Afspraken

Het dagelijks beheer (reiniging, reparatie en groot onderhoud) van de kades en maaiveld vallen conform de Nota Stedelijke Infrastructuur onder de verantwoordelijkheid en rekening van Stadsdeel Centrum en V&OR.

Kosten en dekking

De kosten van beheer en onderhoud van de openbare ruimte zullen als gevolg van de aanpassingen toenemen met een bedrag van circa € 900.000. Dit bedrag is te splitsen in dagelijks en groot onderhoud. De kosten voor dagelijks en groot onderhoud voor kunstwerken en waterbodembodem nemen niet noemenswaardig toe. Het voorstel is om deze verhoogde kosten na 2021 als accres in de begroting op te nemen.

6.2 Fietsenstalling Prins Hendrikkade

Afspraken

De gemeente Amsterdam wordt na overleg met het ministerie en SRA de toekomstig eigenaar en exploitant van de ondergrondse fietsenstalling Prins Hendrikkade en zal het beheer en onderhoud van deze stalling op zich nemen. De gemeente Amsterdam is vrij om, indien gewenst, exploitatie, beheer en onderhoud uit te besteden aan derden.

Kosten

Begin 2015 is door NS, Prorail, SRA en gemeente Amsterdam een principeakkoord bereikt over hoe de fietsparkeeropgave 2020/2030 rond Amsterdam Centraal vorm te geven. Daarbij zijn ook de uitgangspunten voor beheer en exploitatie vastgelegd.

Op basis van deze uitgangspunten worden de totale netto jaarlijkse kosten voor het exploiteren, beheren en onderhouden van de Prins Hendrikstalling thans geraamd op netto circa € 500.000,- tot € 600.000 per jaar. Daarnaast worden kosten gemaakt voor de handhaving van het fietsparkeerverbod op het maaiveld van het gehele Stationseiland. Deze kosten bedragen naar verwachting circa € 200.000,- per jaar, gebaseerd op 80 uur handhaving per week. Deze kosten maken onderdeel uit van de totale kosten voor exploitatie beheer en onderhoud van de Totale Opgave Fietsparkeren Stationseiland.

Dekking

De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de exploitatie en het beheer en onderhoud van de Prins Hendrikkade. Het streven is om, voordat de stalling in bedrijf wordt genomen, tot overeenstemming te komen met de NS en Stadsregio Amsterdam over het gezamenlijk exploiteren van alle Amsterdamse fietsenstallingen bij treinstations om zo tot een evenredige kostenverdeling te komen van de exploitatiekosten (1/3-1/3-1/3). Dit zoals ook overeengekomen in de concept ambitie-overeenkomst tussen Gemeente Amsterdam en NS. Voor de fietsenstallingen

Mahler, RAI (vergroot) en Amstel wordt reeds aan dergelijke exploitatieovereenkomsten gewerkt met NS en SRA. Alhoewel er dus nog geen zekerheid is over het sluiten van een exploitatieovereenkomst tussen NS en SRA is het wel de verwachting dat deze wordt afgesloten.

Bij de samenvoeging van de stadsdeelparkeerbudgetten en het Mobiliteitsfonds wordt een voorstel gedaan voor dekking van het gemeentelijke deel van de kosten van exploitatie, beheer en onderhoud voor de Prins Hendrikstalling. Er wordt momenteel gewerkt aan de samenvoeging. De eerste nieuwe bestedingsvoorstellen in het samengevoegde parkeer- en mobiliteitsfonds worden in de Voorjaarsnota 2016 verwacht. De stalling kan niet eerder in gebruik worden genomen dan nadat de dekking is vastgesteld. De fietshandhaving bovengronds wordt momenteel gedekt uit incidenteel vrijgemaakte budgetten voor gebiedsregie op het Stationseiland. Conform vastgesteld krediet voor gebiedsregie loopt dit door tot in 2018. Het voorstel is om de kosten voor handhaving na 2018 als structureel accres op te nemen in de begroting.

6.3 Traminfrastructuur

De kosten voor beheer en onderhoud van de traminfrastructuur zullen na realisatie van De Entree niet veel afwijken van de kosten in de bestaande situatie. De bestaande beheer en onderhoudsbudgetten zijn hiervoor toereikend.

Voor de periode tijdens de uitvoering van project De Entree is Metro en Tram, die verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de traminfrastructuur, voornemens om opdracht te verlenen aan project De Entree om het vervangingsonderhoud van enkele spoorsecties te verzorgen. Deze taak zal te zijner tijd als voorziene scopewijziging in het project opgenomen worden en in het contract van de opdrachtnemer van De Entree worden meegenomen. De precieze details hiervoor worden de komende periode verder uitgewerkt. Voor dit vervangingsonderhoud zal Metro en Tram budget overdragen aan project De Entree. Hierover volgt nog een formeel besluit.

6.4 Overig

Met betrekking tot de beheerarealen verkeersregelinstanties, openbare verlichting en kabels & leidingen verschilt de toekomstige situatie niet significant ten opzichte van de huidige situatie. Op grond hiervan is dan ook door het realiseren van het project De Entree geen significante toename van onderhouds- en vervangingskosten te verwachten.

Het onderhoud van de waterbodem zal licht toenemen, omdat een iets hogere bodemligging een hogere baggerfrequentie tot gevolg zal hebben om de nautische vaardiepte te garanderen. In het licht van het totaal te beheren areaal is dit te beschouwen als een niet noemenswaardige toename die valt binnen de onzekerheidsmarge van de benodigde middelen voor dit beheer.

7. Risicobeheersing

Project De Entree kent een risicomanagementproces dat de projectorganisatie continu een actueel beeld geeft van de relevante risico's en mogelijkheden deze te beheersen. In de voorbereiding zijn al veel keuzes gemaakt om risico's te vermijden of verminderen. Op basis hiervan is een realistische kostenraming en planning opgesteld, waarin rekening is gehouden met beheersmaatregelen en buffers in geld en tijd.

7.1 Belangrijkste risico's tot en met de oplevering van het project

De risico's voor het proces na het uitvoerings- en kredietbesluit zijn in beeld en worden continu geactualiseerd. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste risico's zoals deze op dit moment in beeld zijn op het gebied van planning, kosten en BLVC en hoe deze beheerst worden..

Planningsrisico's

- *Wijziging planning omgevingsprojecten* - Als ondanks nauwgezette afstemming en doordachte fasering, de omvang, fasering en/of planning van omgevingsprojecten (zoals spoorviaduct, verbouwing Amsterdam Centraal en de De Ruijterkade West) wijzigt, kan dit impact hebben op de bouwstromen en BLVC van het totale gebied. De complexe uitvoeringsfasering en het intensieve gebruik van het gebied is hier oorzaak van. Beheersing vindt plaats door actieve afstemming en het hanteren risicobuffers in de planning om variaties op te vangen;
- *Bezwaar en beroep op Bestemmingsplan en vergunningen* - Als omgevingspartijen die zich niet kunnen vinden in de plannen succesvol beroep doen, vertraagt het Bestemmingsplan en/of vergunning. Daarvoor zijn reële termijnen in de planning opgenomen. Het project is intensief in gesprek met alle relevante omgevingspartijen om hun belang en wensen te kennen, en daar waar mogelijk rekening mee te houden;
- *Aanpassingen fasering* - Het Stationseiland wordt intensief gebruikt door vele modaliteiten. Als, ondanks doordachte faseringen en overige maatregelen, de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of veiligheid van verkeer (omwonenden, ondernemers, voetgangers, fietsers, trams, auto's) in gedrang komt, vraagt dit mogelijk om aanpassing in fasering en verlenging van doorlooptijden;
- *Instabiliteit van de omgeving* - Door forse bouwwerkzaamheden (ondermeer op diepte, bij het aanleggen van de bouwkuip van de fietsparkeergarage) is er een kans dat instabiliteit van de omgeving optreedt. Mogelijk dreigende verzakkingen kan leiden tot stilleggen en vertragen van werkzaamheden. Met name de traminfrastructuur is gevoelig hiervoor. De opdrachtnemer wordt mede geselecteerd op de beheersing van dit risico en tijdens de uitvoering wordt een nauwgezette monitoring geëist. Voor de realisatie van de fietsenstalling is een referentiefasering opgesteld waarin de bouwkuip gefaseerd wordt aangelegd.
-

Kostenrisico's

- *Hogere proceskosten* - De bovengenoemde vertragingsrisico's kunnen leiden tot een langere doorlooptijd en een duurdere fasering. Dit verhoogt zowel de kosten van de projectorganisatie als van de aannemer. Voor het laatste wordt, door het integrale contract, zoveel mogelijk risicoverantwoordelijkheid bij de opdrachtnemer belegd.
- *Extra kosten BLVC* - Het intensieve gebied vraagt een nauwgezet en flexibel plan voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid (BLVC), waarvoor een duidelijke ondergrens wordt voorgesteld in het contract. Het dynamische gebied kan aanleiding zijn tot noodzakelijke wijzigingen in het werk, een hogere nadeelcompensatie of meer tijdelijke maatregelen. De opdrachtnemer wordt verantwoordelijk gesteld voor de ondergrens aan BLVC in de invloedssfeer van project De Entree;
- *Conflicterende eisen fietsenstalling* - De ondergrondse fietsenstalling is minder gedetailleerd uitgewerkt dan de overige projectonderdelen. De verantwoordelijkheid voor de verdere uitwerking ligt bij de opdrachtnemer, waarmee tevens ontwerp- en uitvoeringsrisico's voor verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer zijn. Het gaat hier bijvoorbeeld om het combineren van de generieke fysieke eisen van ProRail met de locatie specifieke eisen (die vooral betrekking op de exploitatie van de fietsenstalling). Ondanks de te houden intensieve review door de betrokken partijen bestaat de kans dat tegenstrijdigheden in de eisen worden meegegeven aan de opdrachtnemer. Dit zou kunnen leiden tot hogere kosten voor de opdrachtgever. Tegenover dit risico staat het voordeel dat op deze manier de ontwerp- en uitvoeringsverantwoordelijkheid bij de opdrachtnemer gelegd kan worden. Dit zal een goede aansluiting tussen ontwerp en uitvoering geven waardoor de kansen op tijdsvertraging en kwaliteitsverlies en daarvan afgeleide negatieve financiële effecten, naar verwachting aanzienlijk kleiner zijn.
- *Uitblijven exploitatieovereenkomst NS, SRA en gemeente* – Indien in tegenstelling tot de gezamenlijk afgesproken ambitie er geen exploitatieovereenkomst wordt afgesloten met de NS en de SRA komen de volledige exploitatiekosten voor rekening van de gemeente. Voor de Prins Hendrikstalling betekent dit een extra kostenpost van circa € 200.000,- per jaar. Daar staat tegenover dat de gemeente in dat geval ook niet zou mee betalen in de exploitatie van NS stallingen elders in de stad. De gemeente trekt samen met de SRA op om binnen bestaande overlegstructuren met NS en ProRail tot afspraken te komen.

Risico's op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC)

Als vanuit de omgeving en/of aansturing van het project een druk ontstaat om te versnellen of onderdelen eerder op te leveren, vergroot dat het risico voor de BLVC van het gebied. Het project hanteert een strikte wijzigingsprocedure om eventuele aanpassingen goed af te wegen.

Als één van bovengenoemde risico's zich voordoet, krijgt het project naast de directe gevolgen mogelijk ook te maken met reputatieschade en/of een verstoring van de relatie met één of meer stakeholders. De reputatie van de gemeente is een groot goed. Een goede relatie met de stakeholders is van groot belang voor het slagen van het project. De risico's worden ook daarom zorgvuldig gemonitord. Als een risico zich dreigt voor te doen, wordt, indien nodig, een (crisis)communicatieaanpak geformuleerd om negatieve gevolgen te beperken.

Bijlage 6 (kabinet) bevat meer informatie over de risicokwantificering, de beheersmaatregelen en de beoordeling van de risicoreservering.

7.2 Risico's in de hand - risicomanagement continu benutten

De projectorganisatie kent een systeem van risicomanagement, waarmee ook de komende tijd gestuurd wordt op het verkleinen van risico's dan wel het borgen dat risico's opgevangen kunnen worden binnen de kaders van het voorliggende uitvoeringsbesluit. Dat gebeurt bijvoorbeeld door concrete afspraken te maken met stakeholders en betrokkenen mee te nemen in de marktbenaderingsfilosofie en daaruit volgende stappen.

Een wezenlijk onderdeel van de risicobeheersing ligt in de keuze van een integrale marktbenadering. De wijze van aanbesteden van het project is sterk risico gestuurd. Door raakvlakken te minimaliseren en verantwoordelijkheid op één plek te leggen, worden risico's vermeden én beheersing duidelijker. De opdrachtnemer neemt een belangrijk deel van de risico's in de uitwerkings- en uitvoeringsfase voor zijn rekening. In de aanbesteding wordt de opdrachtnemer (onder meer) expliciet geselecteerd op de mate waarin hij (bovenstaande) risico's kan verlagen en een goed risicomanagementproces hanteert in zijn werkzaamheden.

7.3 Regeling Risicovolle Projecten

Het project De Entree is opgenomen in de Regeling Risicovolle Projecten (RRP) middels een collegebesluit op 24 november 2015 . In het kader van de RRP zal tweemaal per jaar aan College en Raadscommissie worden gerapporteerd. Het voorliggende besluit dient als basisrapportage. Bij de halfjaarlijkse rapportages zijn de volgende elementen opgenomen:

1. Bestuurlijke informatievoorziening
2. Planning
3. Kosten en dekking
4. Voortgang en scope
5. Ontwikkelingen projectorganisatie
6. Risicomanagement
7. Communicatie en omgevingsmanagement
8. Tegenspraak en toetsing

Voor een groot deel komt dit overeen met de wijze van projectbeheersing zoals dat stedelijk bij projecten op het gebied van verkeer, vervoer en openbare ruimte wordt ingevuld door middel van de zogenaamde Opdracht Status Formulieren (OSF). Deze OSF-en worden vijf keer per jaar opgesteld en qua planning lijkt het de beste weg om op basis van de mei respectievelijk oktober OSF de RRP voor het project de Entree in te vullen. In dat geval kan de rapportage van de RRP voor het zomerreces respectievelijk voor de jaarwisseling in de Commissie worden behandeld.

Onderdeel van de RRP is dat voor onafhankelijk raadsonderzoek een budget beschikbaar is. Hiervoor is in de raming € 135.000 opgenomen.

De meeste onderdelen die in de voortgangsrapportagestuurgroep van de RRP worden opgenomen, zijn in dit besluit al behandeld. Op de aspecten risicomanagement respectievelijk tegenspraak en toetsing zijn er voorafgaand aan dit besluit al verschillende stappen gezet. De voorgestelde aanpak op deze aspecten is als volgt geborgd:

Risicomanagement

Risicomanagement vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de projectmanager door een risicomanager. Hij toets tenminste maandelijks de actualiteit van de risico's en rapporteert over de beheersing ervan. Te beheersen risico's worden toebedeeld aan leden van het projectteam. Meerdere keren per jaar houdt het projectteam een risicosessie om het risicodossier te actualiseren. Ook de aannemer zal een eigen risicomanagementproces hanteren dat aansluit op het gemeentelijke risicomanagementproces. Zo is ook informatie over de uitvoeringsrisico's beschikbaar bij het projectteam.

In het kader van kwaliteits- en contractmanagement voert de projectorganisatie audits uit in de eigen projectorganisatie en in de organisatie van de aannemer. Zowel op procesniveau als op productniveau wordt daarmee risico gestuurd beoordeeld in hoeverre aan de vooral vastgestelde eisen voldaan wordt.

Tegenspraak en toetsing

Voor de Entree is een project specifieke tenderboard ingericht. Leden zijn externen met relevante meerjarige ervaringen zowel van grote publieke opdrachtgevers, ook in stedelijk verband, als van de zijde van aannemers. De project specifieke tenderboard geeft advies over de projectaanpak en beoordeelt de voorstellen voor de verschillende stappen in het contracteringsproces.

Een stuurgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de RvE's Metro & Tram, Ruimte en Duurzaamheid, Verkeer en Openbare Ruimte, stadsdeel Centrum, de Stadsregio Amsterdam en het Gemeentevervoerbedrijf treedt op als adviseur van de ambtelijk opdrachtgever van V&OR. Majeure besluiten worden alleen genomen na behandeling in de stuurgroep.

Het contract bevat alle eisen over de eindsituatie en de randvoorwaarden waaronder de aannemer de uitvoering heeft te doen. Ook wordt in het contract de risicoverdeling vastgelegd. Een onafhankelijke review toetst het contract op de gestelde doelen en uitgangspunten en de gebruikelijke werkwijzen in de markt.

8. Uitvoering

8.1 Aanbesteding- en contractstrategie

Zoals eerder vermeld heeft de gemeenteraad in maart 2014 besloten om de verschillende werkzaamheden van project De Entree in één geïntegreerd contract aan te besteden, waarbij de opdrachtnemer meer en eerder in positie wordt gebracht. Doel is de uitvoeringscoördinatie te vereenvoudigen en de markt beter in staat te stellen slimme oplossingen te bedenken in de fasering en doorlooptijd.

De realisatie van het project is in technische zin geen erg complexe opgave. De omgeving waarin dat gebeurt, maakt de realisatie wel complex. De reizigersmachine – zoals de stationsomgeving beschouwd kan worden – is immers vitaal voor het functioneren van de stad. Ook voor bedrijven in en rond het projectgebied is het belang om “de winkel tijdens de verbouwing open te houden” groot.

Om die reden is gekozen voor een integraal contract waarbij de verschillende projectonderdelen in verschillende mate van detail in één contract worden onder gebracht. De kern van deze contractvorm is dat niet de opdrachtgever maar de opdrachtnemer het ontwerp verder (technisch) uitwerkt en dit in verband brengt met de eigen logistieke opgave. Zo kan de planning van uitwerking en uitvoering worden geoptimaliseerd en in elkaar worden geschoven.

In het contract wordt onderscheid gemaakt tussen de verder uitwerking en uitvoering van het maaiveld en het ondergrondse gedeelte - de 'bak'- van de fietsenstalling. Voor het maaiveld wordt gewerkt volgens het principe van Engineering & Construct (E&C). Dit betekent dat de gemeente het maaiveldontwerp heeft uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) dat als bindend kader voor de opdrachtnemer fungeert. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de verdere uitwerking van het ontwerp tot een (technisch) uitvoeringsontwerp.

Voor de bak van de fietsenstalling heeft de opdrachtnemer meer ontwerp vrijheid. Hier wordt gewerkt volgens het Design & Construct (D&C) principe. De opdrachtnemer maakt op basis van eisen die in het contract worden meegegeven een ontwerp voor de stalling.

De uitwerking van beide onderdelen wordt daarmee niet 'zomaar uit handen gegeven'. De gemeente moet als opdrachtgever de uitwerking van het ontwerp en de technische detaillering accepteren. De opdrachtnemer mag dus pas overgaan tot het daadwerkelijk uitvoeren, nadat de uitwerking van het ontwerp door opdrachtgever is goedgekeurd. Deze procedure geldt voor zowel uitwerking van het ontwerp als uitwerking van de eisen met betrekking tot uitvoering en fasering.

8.2 Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid

In het contract worden eisen gesteld aan de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC) tijdens de uitvoeringsperiode. Het uitgangspunt hierbij is dat 'de winkel open moet blijven'. Eisen hebben bijvoorbeeld betrekking op de bereikbaarheid van het

stationsgebied voor de verschillende modaliteiten, mogelijkheden voor laden en lossen, beperken van omgevingshinder, etc.

Het is vervolgens aan opdrachtnemer om deze eisen uit te werken naar een BLVC-plan. Het opstellen en toetsen van de BLVC aspecten vindt daarmee zeker plaats, maar de rol voor de opdrachtnemer en opdrachtgever is anders. Ook hier geldt dat het verkrijgen van goedkeuring op het BLVC-plan een randvoorwaarde is voor het mogen starten van de daaraan gekoppelde werkzaamheden. In aanvulling op het stellen van eisen worden in het contract prikkels ingebouwd om te kunnen sturen op essentiële onderdelen. Hierbij kan worden gedacht aan boetes/bonussen op mijlpalen in de planning.

8.3 Communicatie

De impact van het project is groot. Omgevings sensitiviteit is één van de criteria waarop de uitvoerende partij wordt geselecteerd. Omgevingsmanagement en communicatie zijn nauw met elkaar verbonden. Goede communicatie, afgestemd op de verschillende stakeholders, is van groot belang, zowel voorafgaand aan als tijdens de uitvoering. Over het project moeten realistische verwachtingen bestaan. De komende periode wordt daarom, naast de belofte van het eindresultaat en informatie over de inhoud van het project, met communicatie de aandacht gevestigd op de omvang en duur van de uitvoering. Tijdens de uitvoering komt er een samenwerkingsvorm tussen de gemeente Amsterdam en uitvoerende partij die zorgt voor integraliteit in de communicatie. Communicatie richting pers en publiek wordt zo een-op-een verbonden met communicatie over de bouw en dat wat buiten zichtbaar is.

8.4 Wijzigingen

Het besluit dat voorligt is een momentopname in een beweeglijke en dynamische stedelijke omgeving. Wat nu wordt vastgelegd is goed gedocumenteerd en leidt – met het bijbehorende krediet – tot een uitvoerbaar project. In de tijd kunnen zich echter ontwikkelingen in het projectgebied voordoen die op onderdelen aanpassingen vragen. Dat is niet te vermijden bij een projectduur van circa 5 jaar.

Er wordt daarom een gestructureerd wijzigingsproces gehanteerd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wijzigingen die enerzijds technisch/operationeel zijn en ambtelijk zijn door te voeren (bijvoorbeeld eenvoudige scopeverschuivingen tussen aangrenzende projecten) en anderzijds politiek-bestuurlijk zijn van aard (bijvoorbeeld wijziging scopedefinitie of significante uitbreidingen). Voor de laatste categorie zal in het wijzigingsproces besluitvorming in het college of gemeenteraad worden opgenomen.

8.5 Planning

Stuurplanning en communicatieplanning

Het project De Entree kent een (deterministische) stuurplanning en een communicatieplanning (gebaseerd op de probabilistische planning). Dat houdt in dat:

- de (deterministische) stuurplanning van het project gebaseerd is op de reële doorlooptijden en afhankelijkheden die nodig zijn om de projectresultaten te realiseren.

Deze stuurplanning kan daarmee alleen worden gehaald als alles 'volgens plan' gaat en er geen verstoringen (risico's) optreden;

- Als communicatieplanning wordt dezelfde onderliggende planning gehanteerd, aangevuld met risicobuffers per mijlpaal. Deze risicobuffers zijn bepaald op basis van de concrete onderliggende risico informatie uit het project;
- Concreet is er een tot aan de beoogde opleverdatum 19 maanden aan risicobuffer ingeschat, gekoppeld aan de verschillende tussenliggende mijlpalen.

Het project blijft actief sturen op het verlagen van de risico's en daarmee verhogen van de kans om de stuurplanning van het project te realiseren. In de voortgangsrapportages wordt inzichtelijk gemaakt wat de dan geldende actuele, realistische prognose is voor de communicatieplanning.

Mijlpalen

Onderstaande mijlpalen zijn op basis van de communicatieplanning.

Aanbesteding en voorbereiding

Na het uitvoerings- en krediet besluit zal verder worden gewerkt aan de voorbereiding van de aanbesteding. De aanbesteding kent verschillende fases:

- Selectiefase (deze fase is al gestart voor het vaststellen van dit uitvoerings- en kredietbesluit): geïnteresseerde marktpartijen melden zich aan. Op basis van kerncompetenties en selectiecriteria worden vijf partijen geselecteerd om een aanbidding (inschrijving) in te dienen.
- Inschrijvingsfase: deze fase start met het versturen van het inschrijvingsdossier en eindigt met de gunning van het werk. Uiterlijk in het derde kwartaal van 2016 wordt de officiële inschrijving gestart. Voorwaarde voor het starten van de inschrijvingsfase is dat het voorliggende uitvoerings- en kredietbesluit is vastgesteld.
- Gunning is voorzien tussen eind 2016 en tweede helft van 2017. Tijdig voor gunning zal een go/no-go afweging plaatsvinden op basis van een afweging van de op dat moment resterende risico's, bijvoorbeeld in het planologisch-juridische kader.

Uitvoering

De uitvoeringsplanning wordt voorbereid door de opdrachtnemer en ter acceptatie voorgelegd aan de gemeente als opdrachtgever. De volgende mijlpalen worden als richtlijn aangehouden:

- Start uitvoering: circa één jaar na gunning;
- Bouwtijd circa 5 jaar.

Uitvoeringsvolgorde en fasering

Ten aanzien van de uitvoeringsvolgorde van het project worden twee voorwaarden aan de opdrachtnemer meegegeven:

1. De knip mag pas ingesteld worden nadat de werkzaamheden aan de Westertoegang zijn afgerond (verdieping gereed).
2. Het verdiepen van de Westertoegang moet zo snel mogelijk in het project worden uitgevoerd.

Er wordt voor gekozen om deze uitvoeringsvolgorde mee te geven aan de opdrachtnemer omdat het instellen van de knip zonder een verdiepte Westertoegang tot nadelige effecten leidt, o.a. een intensivering van het hoge touringcar- en vrachtverkeer op de Rode Loper en de Haarlemmerweg. Het is echter wel wenselijk om de knip zo snel mogelijk in te kunnen stellen, omdat de daarmee voorziene positieve effecten zo vroeg mogelijk ingaan.

De planning van het project wordt hoofdzakelijk gedictieerd door twee langlopende bouwprocessen: de bouw van de fietsenstalling en de totale vernieuwing van het tramspoor, inclusief herinrichting van de twee tramemplacements. Van groot belang hierbij is het in exploitatie blijven van alle tramlijnen van en naar Amsterdam CS tijdens de realisatie. Hiertoe is een referentiefasering voor het tramwerk opgesteld die er in voorziet dat de beide tramemplacements één voor één geheel worden vernieuwd. Voorwaarden bij deze uitvoeringsplanning zijn:

- De Noord/Zuidlijn is volledig in exploitatie bij buitendienstneming van de tramemplacements voor vervangend vervoer
- De tramexploitatie, met uitzondering van lijn 26, wordt zonder inzet van extra vervangend vervoer, tijdens de uitvoering in stand gehouden op het bedieningsniveau voorafgaand aan gunning van het project. Hiervoor zijn extra (tijdelijke) traminfrastructuur voorzieningen en kosten voor nachtwerk opgenomen in het project, zodat de tramemplacements tijdelijk en zo kort mogelijk (max. 15 weken) buiten dienst kunnen worden genomen.
- De exploitatie van tram 26 wordt gecontinueerd bij buitendienststelling van het oostelijk tramemplacement, waarbij gezorgd wordt dat passagiers in- of uit kunnen stappen op het Stationseiland.

Om faseringen in de traminfrastructuur met grote impact voor de stad beheersbaar te houden dienen risicovolle faseringstappen door middel van de procedure TBGN (Tijdelijke Buiten Gebruik Name van Railinfra) ter goedkeuring voor gelegd te worden. Het is te voorzien dat project De Entree met deze procedure te maken krijgt. Dit zal op worden genomen in het contract met de opdrachtnemer.

Keervoorziening lijn 26

Tramlijn 26 naar IJburg zal in de uitvoeringsperiode waarschijnlijk tijdelijk van een keervoorziening gebruik maken. Deze keervoorziening is aan de noordoostzijde van Amsterdam Centraal geprojecteerd. Exploitanten van het tramnetwerk hebben de sterke wens om deze keervoorziening (te gebruiken bij calamiteiten of evenementen) ook in de definitieve situatie te kunnen gebruiken. Om dit mogelijk te maken is meer nodig dan een tijdelijke voorziening. De projectorganisatie onderzoekt de beste methode om deze definitieve keervoorziening te realiseren. De uitkomst van dit onderzoek zal bepalen of dit binnen of buiten het project De Entree gebeurt.