

Investeringsnota

Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT) Sluisbuurt
November 2017

Inhoudsopgave

1. Inleiding en aanleiding
2. Nut en noodzaak (bijlage 1.1)
3. Maatschappelijke kostenbaten analyse (bijlage 1.2)
4. Locatie en verschijningsvorm (bijlage 1.3)
5. Technische haalbaarheid (bijlage 1.4)
6. De terminal (afval verzamellocatie) (bijlage 1.5)
7. Consultatie (bijlage 1.6)
8. Contractering en eigendom (bijlage 1.7 en 1.8)
9. Planning (bijlage 1.9)
10. Onderhouds- en beheeraspecten (bijlage 1.10)

Overzicht van te raadplegen stukken bij de Investeringsnota OAT Sluisbuurt

Bijlage 1.1. Nut en noodzaak OAT Sluisbuurt

- 1.1. Notitie nut en noodzaak
 - 1.1.1. Presentatie OAT
 - 1.1.2. Plankaart met afvalcontainers

Bijlage 1.2. Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

- 1.2. Maatschappelijke effecten OAT

Bijlage 1.3. Locatie en verschijningsvorm terminal

- 1.3. Locatiestudie terminal t.b.v. OAT

Bijlage 1.4. Eindrapportage technische haalbaarheid

- 1.4. Eindrapportage haalbaarheidsstudie
 - 1.4.1. Notitie kostenraming (KABINET)
 - 1.4.2. Kostenraming samenvatting (KABINET)
 - 1.4.3. Kostenraming (KABINET)

Bijlage 1.5. Planologisch

- 1.5. Ruimtelijke ordeningsaspecten realisatie OAT

Bijlage 1.6 Consultatie

- 1.5.1. Verslag marktconsultatie Envac
- 1.5.2. Verslag marktconsultatie Marimatic
- 1.5.3. Verslag marktconsultatie Ros Roca
- 1.5.4. Verslag LetOp dwarskijksessie

Bijlage 1.7. Contractering

- 1.7. Contractafweging OAT (KABINET)
 - 1.7.1. Presentatie contractkeuzesessie

Bijlage 1.8. Fiscaliteit

- 1.8. Memo fiscaliteit OAT

Bijlage 1.9. Planning

- 1.9.1. Notitie planning
- 1.9.2. Planproces Zeeburgereiland
- 1.9.3. Planning contractfase

Bijlage 1.10. Beheer en Onderhoud

- 1.10.1. Memo overwegingen bij B&O voor OAT
- 1.10.2. Nadere toets op inzet B&O

1. Inleiding

Met het Stedenbouwkundig Plan Sluisbuurt is gekozen voor een hoog stedelijke buurt waar in hoge dichtheden zal worden gebouwd en waar voetgangers en fietsers prioriteit hebben. Het nadenken over een alternatief afvalstelsel heeft twee belangrijke redenen. Er is een beperkte hoeveelheid openbare ruimte voor het aantal mensen dat komt te wonen in de nieuwe stadswijk. De beschikbare ruimte is nodig voor groenvoorzieningen, voetgangers en fietsers. Voor traditionele afvalinzameling voor 5.500 woningen is vrijwel geen ruimte meer over. Daarnaast volgt de Sluisbuurt de doelstellingen van de gemeentelijke duurzaamheidsagenda, waar afval als grondstof wordt beschouwd, wat vraagt om meer gescheiden inzameling.

Daarom is gekeken naar inpandig inzamelen en een Ondergronds Afval Transportsysteem (OAT). Het OAT bestaat uit een stelsel van buizen onder de grond waardoor afval wordt getransporteerd vanuit een inwerpopening naar een inzamellocatie, de terminal. Het is mogelijk om gescheiden afval in te zamelen door op verschillende tijdstippen verschillende fracties door dezelfde buizen te transporteren. Het systeem wordt hiervoor uitgerust met de benodigde meet en regeltechniek. De inwerpopeningen kunnen in de gebouwen geplaatst worden.

Hierdoor wordt het mogelijk de afvalinzameling voor een groot deel te onttrekken aan de openbare ruimte van de Sluisbuurt. Het systeem is goed te faseren. In principe kan steeds per gebouw een aansluiting op het al aanwezige systeem gemaakt worden.

Een OAT helpt bij de doelstellingen om afval te scheiden en te groeien naar de landelijke doelstellingen. Bijvangst is dat er geen rijbewegingen meer in de buurt zijn voor het inzamelen van de grootste hoeveelheid afval (OAT is niet geschikt voor grofvuil, glas en textiel). Hierdoor neemt de verkeersveiligheid ook enigszins toe. Dit alles heeft geleid tot het onderzoeken of een OAT daadwerkelijk mogelijk is.

In het afgelopen jaar is uitvoerig onderzoek gedaan naar de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van een OAT in de Sluisbuurt.

De algemene conclusie van de haalbaarheidsstudie is dat een OAT in de Sluisbuurt te realiseren is. Gesignaleerde aandachtspunten vormen geen belemmering voor uiteindelijke realisatie. Er is een inpasbare locatie voor de terminal. Er is voldoende onvoorzien opgenomen om knelpunten en risico's te beheersen.

De uitkomsten en conclusies worden hieronder per onderdeel opgesomd.

2. Nut en noodzaak van OAT

Ambities

Aan de Sluisbuurt worden hoge ambities gesteld op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en afvalinzameling. Door OAT toe te passen kan invulling geven worden aan deze ambities.

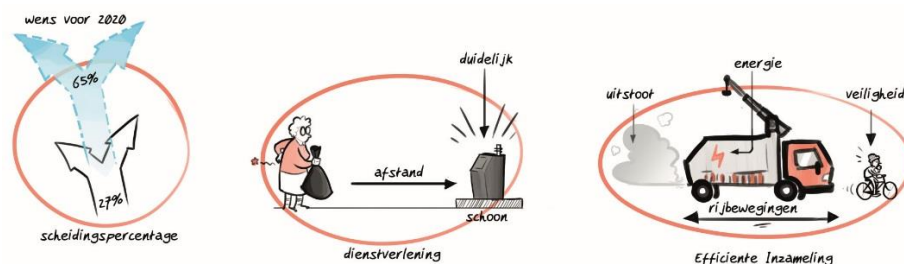
Ruimtelijke kwaliteit

Het hoog stedelijk bouwprogramma voor de Sluisbuurt en de ambitie om er een autoarme fietsbuurt van te maken, stelt hoge eisen aan de uitwerking en inrichting van de (groene) openbare ruimte. De Sluisbuurt is bedoeld voor stedelijk gerichte huishoudens. De openbare ruimte in de Sluisbuurt is zo ontworpen dat het rekening houdt met de volgende uitgangspunten:

- Bewegende stad: ruimte om je vrij te kunnen bewegen en voor verschillende sportvoorzieningen. Bijvoorbeeld door brede stoepen aan te leggen en schoolpleinen te maken die ook na schooltijd openbaar toegankelijk zijn;
- Ruimte voor verblijven (brede trottoirs, pocket park);
- Het wordt een wijk met een lage parkeernorm (0,5) waardoor fietsen en wandelen gestimuleerd wordt;
- Kwalitatief hoogwaardig. De openbare ruimte zal volgens Puccini worden ingericht;
- Gehele buurt wordt 30 km/u gebied;
- Aanwezigheid van drie grote openbare ruimtes met ieder hun eigen identiteit;
- Plantsoenen op clusterniveau die afwisselend ingericht worden met sport/spel en groen.

Afvalketen Amsterdam

Met het Uitvoeringsplan Afval heeft de gemeente de maatregelen vastgesteld die moeten bijdragen aan een scheidingspercentage van 65% in 2020. Hiervoor zet de gemeente in op een combinatie van bron- en nascheiden. Bronscheiden door een goede dienstverlening te organiseren op recyclebare grondstoffen (het makkelijk maken voor bewoners om deze aan te bieden). Nascheiden door middel van de realisatie van een nascheidingsinstallatie bij AEB Amsterdam. Naast het verhogen van het scheidingspercentage heeft de gemeente bovendien sterk ingezet om de stad de komende jaren schoon en heel te houden. Daarnaast is verkeersveiligheid ook een belangrijk thema.



Problematiek bestaande stad

In de Sluisbuurt zal per hectare gebied relatief meer afval ontstaan dan in de bestaande stad. Dit zal tot gevolg hebben dat, bij een keuze voor een traditioneel inzamelsysteem, de afvalinzameling een nadrukkelijke weerslag op de openbare ruimte zal hebben. Kwantitatief doordat er relatief meer vierkante meters gereserveerd moeten worden voor afvalcontainers. Kwalitatief omdat de kans groter wordt dat negatieve effecten als zwerfafval en bijplaatsingen optreden.

De intensieve bebouwing in de Sluisbuurt legt een extra druk op de openbare ruimte. Enerzijds omdat er meer mensen wonen in een gebied, anderzijds omdat de privé buitenruimten bij hoogbouw kleiner zijn. De openbare ruimte zal in de Sluisbuurt als woonkamer voor de bewoners gaan fungeren. Terwijl tegelijkertijd de openbare ruimte gebruikt gaat worden voor fiets- en autoparkeren en bezoekers van buiten de Sluisbuurt.

Bijdrage aan Kwaliteit openbare ruimte Sluisbuurt

Door het OAT-systeem toe passen wordt de openbare ruimte vrijgemaakt van de circa 137 ondergrondse afvalcontainers die nodig zijn bij een traditionele inzameling. Zij nemen hier ruimte in die anders voor terrasjes of andere verblijfsfuncties gebruikt zou kunnen worden. Dit zijn 78 parkeerplaatsen, 390 fietsnietjes (voor 780 fietsen) of 1.200 m² flexibele openbare ruimte.

Door afvalinzameling in pandig op te lossen met een OAT-systeem kan deze ruimte vrijgehouden worden voor deze verblijfsfuncties die bijdragen aan de kwaliteit van het gebied.

In vergelijking met een traditioneel systeem zijn er een aantal kwalitatieve verbeteringen. De mogelijkheid tot bewegen en verblijven wordt bij toepassen van OAT verbeterd doordat er ruimte beschikbaar is en stankoverlast wordt voorkomen. Mogelijk is er ook minder bijplaatsing van afval naast containers.

Bijdrage aan scheidingsdoelstellingen

Een bijdrage aan het scheidingspercentage wordt door OAT op twee manieren geleverd. In de eerste plaats kunnen aanbodlocaties op iedere gewenste plek dicht bij de bewoners worden gerealiseerd. Ten tweede maakt het systeem het scheiden van groente- en fruitafval (GF) mogelijk. Met alleen deze toevoeging wordt een bronscheidingspercentage van circa 41% haalbaar.

Bijdrage aan een betere dienstverlening

Doordat de inwerpopeningen van een OAT-systeem niet meer bereikbaar hoeven te zijn voor inzamelvoertuigen kan het systeem met minder beperkingen worden ontworpen. Op deze wijze wordt het mogelijk om de inlets te situeren op locaties waar bewoners iedere dag langs moeten (in de portiek bijvoorbeeld). Of zelfs, in combinatie met stortkokers, op iedere verdieping van een woontoren. Bijkomend voordeel van een dergelijk ontwerp is dat deze locaties niet uitnodigen tot het bijplaatsen van andere afvalstromen.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.1 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

3. Maatschappelijke kosten-batenanalyse

De bijdrage aan het behalen van de hiervoor gestelde doelstellingen kunnen ook door indirecte maatschappelijke effecten worden gekwantificeerd. De methodiek van de MKBA is in Nederland veelvuldig toegepast op infrastructuurprojecten. Een MKBA is echter in principe ook een geschikt instrument om investeringen in de openbare ruimte te onderbouwen. De kosten van de investeringen in de openbare ruimte zijn helder, maar de maatschappelijke opbrengsten zijn lastig te bepalen en te kwantificeren.

Een OAT heeft positieve maatschappelijke effecten op ruimtegebruik, kwaliteit buitenruimte en verminderde overlast in de vorm van emissies, stank, geluid en onveiligheid. Een deel van deze maatschappelijke effecten is gewaardeerd op een contante waarde van 1,3 tot 2,0 miljoen Euro. Echter, een deel van de effecten kan niet gewaardeerd worden, maar heeft wel degelijk positieve impact op de leefbaarheid in de wijk. Deze kan gewaardeerd worden via een verandering in de woningwaarde in de wijk. Er is berekend dat indien deze effecten zorgen voor een stijging van de woningwaarde van meer dan 0,3%, dat dit voldoende is om het financiële gat te dichten (zie hiervoor de kabinet financiële paragraaf). Er zijn geen kengetallen voor de impact van ondergrondse afvalcontainers op de woningwaarde. Echter op basis van eerdere analyses naar de relatie tussen woningwaarde en vrij uitzicht respectievelijk uitzicht over water, lijkt deze stijging van 0,3% haalbaar.

In de twee tabellen hieronder staat toegelicht op welke punten de analyse gemaakt is en wat de uitkomsten zijn.

Maatschappelijk effect	Toelichting	Kwantificatie
Vermindering van <i>congestie</i>	Minder vuilniswagens verminderen de filedruk	Afname verliesuren × reistijdwaardering
Vermindering van <i>emissies</i>	Minder vuilniswagens, minder schadelijke emissies	Voertuigkilometers x waardering emissies
Vermindering van <i>geluid</i>	Geen geluidshinder van vuilniswagen en gebruik/ledigen containers	Waardering van geluidsemissies
Vermindering van <i>stank</i>	Containers nooit vol, minder stankoverlast	Waardering van stankemissies
Verbetering van <i>kwaliteit buitenruimte</i>	Minder rommelig door containers en/of zwerfvuil	Waardering van ruimtegebruik (mogelijk op vastgoedprijzen)
Stijging van <i>afvalscheiding</i>	Meer mogelijkheden tot hogere voorscheiding gft-afval; reductie in CO ₂ -emissies, opwekken energie	Waardering van reductie in schadelijke stoffen × verwachte afname
Stijging van <i>veiligheid</i>	Met een OAT hoeft er minder zwaar werk te worden verricht en is er minder risico op ongevallen	Gezondheidseffecten personeel (gerelateerd aan veiligheid), effecten (verkeers-) ongevallen
Vermindering van <i>bovengronds ruimtegebruik</i>	Meer ruimte voor alternatief ruimtegebruik (bijv. groen, recreatie of vastgoed)	Waardering (bovengronds) ruimtegebruik

Effect	Euro per jaar
Vermindering van <i>congestie</i>	0/+
Vermindering van <i>emissies</i>	€ 2.500
Vermindering van <i>geluid</i>	€ 19.500
Vermindering van <i>stank</i>	+
Verbetering van <i>kwaliteit buitenruimte</i>	++
Stijging van <i>afvalscheiding</i>	€ 18.000
Stijging van <i>veiligheid</i>	0/+
Totaal per jaar	€ 40.000
NettoContanteWaarde (50 jaar), rekenrente 3%	€ 1,0 miljoen Euro
(Vermindering van <i>bovengronds ruimtegebruik</i>) <i>Contante waarde ruimtegebruik</i>	€ 0,3 tot € 1,0 miljoen Euro
Totaal NCW	1,3 tot 2 miljoen Euro

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.2 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

4. Locatie en verschijningsvorm OAT

Een OAT heeft een terminal, een afvalinzamelingslocatie, die als een soort stofzuiger functioneert en de verschillende afvalfracties door de buizen zuigt. Er is een vijftal locaties onderzocht waarbij de locatie in de Bedrijvenstrook vanuit planologisch en stedenbouwkundig oogpunt als meest geschikt naar voren komt. Echter, de locatie in de Bedrijvenstrook is verder van de Sluisbuurt en vraagt een hogere investering. Door de grotere afstand beperkt deze locatie de uitbreidingsmogelijkheden voor de Baaibuurt. De planning voor de Bedrijvenstrook loopt achter de Sluisbuurt aan. Aan het bestemmingsplan voor de Sluisbuurt is een MER gekoppeld voor het gehele Zeeburgereiland. Pas wanneer het bestemmingsplan Sluisbuurt is vastgesteld kan de procedure tot vaststellen van het bestemmingsplan voor de Bedrijvenstrook worden gestart. Om deze redenen valt de locatie Bedrijvenstrook af.

De locatie ten zuiden van de tunnel is een gunstige plek ten opzichte van het buizenstelsel van het OAT. De Piet Heintunnel is een zone van geluidshinder waarin er ruimte is voor de terminal.

De centrale ligging maakt de terminal geschikt om in de toekomst de Baaibuurt aan te sluiten op het OAT. Ten opzichte van de toekomstige Baaibuurt-West ligt de terminal aan de noordgevel van bebouwing. Deze gevel is vanwege geluid van de Piet Heintunnel en oriëntatie ongunstig voor woningen. Belangrijk van deze locatie is dat er bij de terminal maatregelen worden getroffen om geluids- en geurhinder tot het minimum te beperken zodat de afstand tot woningen geminimaliseerd kan worden.

Andere locaties voor de terminal zijn niet geschikt vanwege stedenbouwkundige of planologisch-juridische redenen. Daarom wordt voorgesteld de terminal te situeren ten zuiden van de Piet Heintunnel.

De expeditie (het inzamelen van afval) van en naar de terminal zal door de Baaibuurt-West gaan. Een goede routing is van belang om de overlast te minimaliseren.

Vanaf de terminal rijden een paar keer per dag vrachtwagens om containers te wisselen. Deze vrachtwagens kunnen vrij snel de S114 opdraaien en vormen geen veiligheidsrisico of hinder in de Sluisbuurt.

De locatie ligt deels op de P+R. De P+R zal in de toekomst elders een nieuwe plek krijgen maar dat zal pas gebeuren nadat de terminal in gebruik is genomen. In tijdelijke situatie zou de P+R gebruikt kunnen worden voor de route naar de terminal toe.

De terminal zal compact gebouwd worden. Door gebruik te maken van een kraan waarmee containers op de vrachtwagens geplaatst kunnen worden wordt het ruimtegebruik geminimaliseerd, waardoor een park op en rond de tunnel goed mogelijk blijft.

Het perceel waar de locatie voor de terminal gepland is, is eigendom van de gemeente. Op dit moment (oktober 2017) is het terrein, op basis van een gedoogsituatie, in gebruik door de economaden. Na vaststelling van het Investeringsbesluit zullen de benodigde acties in gang worden gezet om het terrein geheel en tijdig beschikbaar te hebben.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.3 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

5. Technische haalbaarheid OAT

- I. De voorgestelde locatie voor de afval verzamellocatie (terminal) nabij de Piet Heintunnel is technisch haalbaar. In vervolgfase zal in overleg met de tunnelbeheerder aangetoond worden dat realisatie van de terminal geen negatieve invloed heeft op de tunnelconstructie en tunnelveiligheid. Gebleken is dat met standaard technische oplossingen een terminal te realiseren is zonder nadelige gevolgen te hebben op de Piet Heintunnel. Oplossingen worden in de contractfase verder uitgewerkt.
- II. Verkennende studies tonen aan dat OAT leidingen inpasbaar zijn in de Sluisbuurt. Nadere uitwerking en detaillering zal plaatsvinden gedurende reguliere kabel en leiding procedure.
- III. Het dalen van de bodem op de Sluisbuurt is een aandachtspunt voor kabels en leidingen, waaronder de OAT-leiding. Hiervoor zijn bevredigende oplossingen in beeld gebracht. Door ophogingen en zettingversnellende maatregelen ontstaat er geen ontoelaatbare zettingen voor het OAT. Nadere uitwerking hiervan volgt in de contractfase.
- IV. Uitrol van het OAT-netwerk kan de fasering van de Sluisbuurt volgen. De terminal en de hoofdbuis in de hoofdstraat worden als eerste gerealiseerd. De aftakkingen naar de dwarsstraten en aansluitingen van gebouwen kunnen gefaseerd aangelegd worden.
- V. De capaciteit van het systeem is bepaald o.b.v. het Stedenbouwkundig Plan van de Sluisbuurt. Uitbreiding van het systeem is mogelijk met ongeveer 20%. Dit is voldoende voor het programma van Baaibuurt-West.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.4 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

6. De terminal (afval verzamellocatie)

- I. De bestemming voor de terminal kan juridisch-planologisch ingepast worden.
- II. Er is voldoende tijd om voor de OAT-terminal het bestemmingsplan te wijzigen. Wijziging kan door een nieuw (postzegel) bestemmingsplan op te stellen, of door de huidige bestemming te wijzigen door middel van een afwijkingsbesluit (uitgebreide omgevingsvergunning).
- III. Om de marktpartijen zekerheid te geven, wordt ervoor gekozen om voor OAT een bestemmingsplanwijziging voor te bereiden voorafgaand aan de opdrachtverstrekking voor realisatie van het systeem door een marktpartij.
- IV. Omdat de ambitie is ook bedrijfsmatig afval in te zamelen zal een milieu vergunning aangevraagd moeten worden.
- V. De verwachting is dat volstaan kan worden met een afstand van 50 meter tussen de terminal en woningen. Dit levert geen belemmeringen op voor de bebouwing Baaibuurt.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.5 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

7. Consultatie

Marktconsultatie

Er is met meerdere marktpartijen gesproken over een OAT in de Sluisbuurt. Het risicodossier is aan de marktpartijen voorgelegd met de vraag of de risico's door de partij te dragen zijn en of er belangrijke risico's missen. Hieruit is gekomen dat de risico's die logischere wijs (vanuit de contractvorm) bij de marktpartij gelegd zullen worden, ook gedragen kunnen worden door de markt.

Belangrijkste punt gaat over afrekening. Daarin is door gemeente voorgesteld en door de meeste partijen geaccepteerd dat:

- I. Afrekening zal bestaan uit 2 onderdelen. 1) afrekening van de vast onderdelen (terminal en hoofdtracé). 2) afrekening van de variabele onderdelen (afrekening per gemaakte aansluiting).
Daarmee wordt de markt getriggert zoveel mogelijk aansluitingen te realiseren.
Verder is de markt geïnformeerd over de slechte ondergrond in het gebied. Iets waar de meeste partijen geen ervaring mee hebben. Dit zal er naar verwachting toe leiden dat partijen gezamenlijk met een Nederlandse aannemer zullen inschrijven.
- II. Beheer en onderhoud van het OAT komt bij de marktpartij te liggen voor een periode van 50 jaar. Er kan voor gekozen worden dit in verschillende termijnen op te delen. Een aantal partijen heeft op dit moment al ervaring met dergelijke onderhoudscontracten. Andere staan er positief in.
- III. De ontwerpopgave komt bij de marktpartij te liggen. Partijen zijn beter in staat een goed ontwerp te maken dan gemeente. Gemeente zal aangeven waaraan de afvalinzameling moet voldoen.

Consultatie OAT Almere en Arnhem

In Nederland zijn twee OAT's in gebruik. Gemeente Almere en gemeente Arnhem hebben een OAT. Leerpunten zijn opgehaald en opgenomen in de plannen.

- I. Belangrijkste leerpunt bij Almere gaat over beheer en onderhoud. Almere had dit in beginsel in eigen beheer. Door beperkte kennis en budget ontstonden er een veelvoud van storingen. Door beheer uit te besteden zijn er nagenoeg geen storingen meer en is gemeente Almere tevreden. Almere overweegt uitbreiding.
- II. In Arnhem zijn op dit moment vooral bedrijven aangesloten. Bedrijven in nabijheid van het systeem zijn aangesloten en wordt een aansluitbijdrage gevraagd. Aansluiting op OAT is het resultaat van onderhandelingen. Gemeente is eigenaar van het systeem tot aan de bouwgrans.

LetOp dwarskijksessie

In de dwarskijksessie geven externe experts/vakgenoten kritische reflectie op de aan hen voorgelegde documenten. Het doel van dwarskijken is advies te ontvangen op verbeterpunten en zwakke plekken bloot te leggen, zodat het projectteam en het gemeentebestuur zich daarvan bewust zijn en de juiste besluiten en acties hierop kunnen nemen. De volgende conclusies en aanbevelingen zijn geformuleerd:

- I. Er is geen geconstateerd probleem, waar een OAT de oplossing voor is. Er is een prijzenswaardige ambitie geformuleerd, maar pas op voor de doelredenering. Ruimte besparen en afvalscheiding zijn doelstellingen voor de Sluisbuurt. Gebouwwerichte oplossingen zijn minder voor de hand liggend. De begane grondruimte is schaars en bestemd voor andere functies.

- II. Het aanbiedgedrag van de bewoner is van groot belang, maar dit is nu niet in beeld. Beïnvloeding, verleiding en beloning zijn aspecten om rekening mee te houden.
- III. Voor welk afval is dit systeem de oplossing? Een OAT biedt kansen voor bewuster en beter afval scheiden. Het wordt interessanter als extra functies toegevoegd kunnen worden.
- IV. De gekozen aanbestedingsvorm is te star, meer verdieping is wenselijk.
- V. Grof vuil is een aandachtspunt. Het is niet te verwachten dat bewoners grof vuil zelf naar een afvalpunt gaan brengen.
- VI. Een OAT wijkt af van staand afvalbeleid.

De adviezen zijn verwerkt in de voorliggende stukken en worden meegenomen in de vervolgitwerking. Ten aanzien van het advies over de aanbestedingsvorm heeft een verdiepend gesprek plaats gevonden waarbij geconcludeerd is dat het aanbestedingsadvies terecht is maar dat er in de vervolgfase aandacht moet zijn voor het zelf inschakelen van kennis. Een goede verdeling van de risico's tussen markt en gemeente Amsterdam behoeft nadere uitwerking.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.6 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

8. Contractering en eigendom OAT

Op basis van de geïnventariseerde risico's voor OAT en de gesprekken met bedrijven die OAT kunnen leveren is bepaald welke rolverdeling tussen Amsterdam en opdrachtnemer optimaal zou zijn en welke aanbestedingsprocedure en welke contractvorm hier (op hoofdlijnen) optimaal invulling aan zou geven.

- I. Eigenaarschap OAT systeem onderbrengen bij gemeente Amsterdam
Van belang is dat gemeente Amsterdam te aller tijde een eindverantwoordelijk houdt voor inzamelen van het huishoudelijk afval. Daarom is het verstandig dat Amsterdam eigenaar wordt van het systeem in de openbare ruimte. Indien de opdrachtnemer niet meer aan zijn verplichtingen zou kunnen voldoen zou er in ieder geval geen discussie ontstaan over eigenaarschap van het systeem en zou gemeente Amsterdam inzameling zelf ter hand kunnen nemen. Ook voor het verrekenen van de BTW is het nodig dat Amsterdam eigenaar van het OAT systeem is. De komende periode zal nagegaan worden bij welk gemeentelijk onderdeel het eigenaarschap kan worden ondergebracht;
- II. Vanuit financiering vanuit gedeelde opbrengsten in de grondexploitatie (als gevolg van een lagere residuele grondwaarde bij de gronduitgifte aan marktpartijen) en risico's die gemeente loopt bij vertraging van het bouwproces van de gebouwen door OAT is dit niet wenselijk het deel van OAT binnen de kavel in eigendom te hebben. Gemeente wordt eigenaar van de terminal en het leidingwerk in openbaar gebied. De projectontwikkelaar /gebouweigenaar wordt eigenaar van het deel van OAT dat op de kavel terecht komt.
- III. Optimale contractvorm is Design, Built, Maintain en Operate (DBMO)
Vanwege de risico's en de beperkte kennis bij gemeente Amsterdam ten aanzien van OAT is het wenselijk een regierol te hebben voor zowel ontwerp, realisatie als bediening, beheer en onderhoud. Omdat eigenaarschap nadrukkelijk wel bij gemeente Amsterdam ondergebracht zal worden (zie i) is de meest verregaande vorm van regie met een concessiecontract niet mogelijk.
- IV. Traditionele contractvormen (RAW bestek) waarbij werkzaamheden nauwgezet worden voorgeschreven en beheer en onderhoud geen deel uit maakt van de uitvraag zijn niet geschikt.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlagen 1.7 en 1.8 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

9. Planning OAT

De realisatie van het Ondergronds Afval Transportsysteem dient plaats te vinden binnen de planning van de ontwikkeling van de Sluisbuurt. Op basis van het advies over contractering is het uitgangspunt voor de planning het opstellen van een DBMO contract, met als aanbestedingsprocedure een mededingingsprocedure met onderhandeling. De aanbestedingsprocedure loopt parallel aan de Bestemmingsplanprocedure van de Sluisbuurt. De definitieve gunning van het OAT zal plaatsvinden op basis van een onherroepelijk bestemmingsplan naar verwachting is dit in december 2019. Na gunning dient de Opdrachtnemer de systeemeisen uit te werken tot een technisch uitvoerbaar ontwerp. Tevens is de Opdrachtnemer verantwoordelijk voor het aanvragen van een groot deel van de vergunningen en ontheffingen alvorens te kunnen starten met de realisatie. Volgens de planning kan de Opdrachtnemer in Q2-2020 starten met de realisatie van de terminal en het hoofdnet richting de terminal. Met een geschatte bouwtijd van 1 jaar kan de terminal en het hoofdnet in Q2-2021 worden opgeleverd. Het moment van ingebruikname van het OAT-systeem is nog nader te bepalen.

De aanleg van de OAT leidingen dienen aan te sluiten bij de fasering van de ontwikkeling van de Sluisbuurt. Voor de aanleg van de OAT leidingen is nauwkeurige afstemming met de aanleg van overige kabels & leidingen noodzakelijk. Het Ingenieursbureau Amsterdam zal deze afstemming coördineren. De aansluitingen op de bouwkavels worden gerealiseerd in de 5 maanden 'steigervrij-periode' voorafgaande aan de oplevering van een bouwblok. In deze periode worden ook de overige nutsvoorzieningen aangesloten op het bouwblok.

Voor de terminal OAT op de voorkeurslocatie (in de Baaibuurt-west) moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Daarnaast moeten diverse nader te bepalen vergunningen en ontheffingen (zoals omgevingsvergunning, waterwetvergunning, milieuvergunning) worden aangevraagd. Naar verwachting worden deze vergunningen aangevraagd door de Opdrachtnemer.

Planning op hoofdlijnen Ondergronds Afval Transport - Sluisbuurt

			2017		2018				2019				2020				2021			
			Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Planning OAT																				
Vaststelling Investeringsbesluit OAT	Dec.'17	Dec.'17		◆																
Opstellen contract	Dec.'17	Okt.'18																		
Voorselectie	Jul.'18	Okt.'18																		
Aanbesteding (onderhandeling)	Nov.'18	Dec.'19																		
Ontwerp en werkvoorbereiding	Dec.'19	Mei '20																		
Realisatie hoofdleiding OAT	Mei '20	Mei '21																		
Realisatie terminal OAT	Mei '20	Mei '21																		
Realisatie aansluiting op 1e bouwblok	Jan.'21	Jun.'21																		
Mijlpalen Sluisbuurt																				
Zetting grond gereed	Mrt.'19								◆											
Bestemmingsplan Sluisbuurt**	Nov.'19											◆								
Oplevering 1e ontwikkeling Sluisbuurt	Jun.'21																		◆	

** Na hoger beroep bij Raad van State

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.9 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.

10. Onderhouds- en beheeraspecten OAT

Vanuit beheer en onderhoud zijn de volgende overwegingen van belang.

- I. Vanuit techniek en beheer oogpunt is een gesloten systeem wenselijk waarbij gemeente eigenaar is van het gehele systeem inclusief OAT in de gebouwen en zorg draagt voor het onderhoud van het gehele systeem. Echter, vanuit financiering vanuit de grex en risico's die gemeente loopt bij vertraging van het bouwproces van de gebouwen door OAT is dit niet wenselijk en wordt gekozen voor een open systeem. Gemeente wordt eigenaar van de terminal en het leidingwerk in openbaar gebied. De projectontwikkelaar /gebouweigenaar wordt eigenaar van het deel van OAT dat op de kavel terecht komt.
- II. Op basis van de Wet Milieubeheer heeft de gemeente Amsterdam een wettelijke zorgplicht voor het inzamelen van huishoudelijk afval. Om hier goed invulling aan te geven wordt het eigendom voor OAT installatie zoveel mogelijk ondergebracht bij gemeente Amsterdam.
- III. Gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer voor het deel van het systeem waar zij eigenaar voor is.
- IV. De verantwoordelijkheid voor het beheer, onderhoud en de exploitatie wordt voor het deel van OAT waar gemeente voor verantwoordelijk is belegd bij de in oprichting zijnde RVE Afval en Grondstoffen. Rayon Oost-Zuidoost-Zuid draagt zorg voor de operationele inzameling.
- V. Voor het goed invullen van de opdrachtgeversrol voor OAT zal de in oprichting zijnde RVE Afval het kennisniveau op gebied van OAT verhogen.
- VI. Voor het regulier beheer en (planmatig) onderhoud van het gehele OAT-systeem wordt rekening gehouden met de inzet van voor beheer en onderhoud (terminal inclusief remote operation en monitoring, hoofdleidingnet, inlets) van circa 1,5 fte en de daarvoor benodigde apparatuur en het operationeel beheer van het OAT-systeem.
- VII. Voor het storingsonderhoud wordt rekening gehouden met voornamelijk storingsonderhoud op afroep door monteur(s) (1 tot 2 personen) inclusief transportmiddel (busje/auto), gereedschap en (klein) materiaal. Circa 40% van de kosten voor operationeel beheer en (storings)onderhoud komen voor rekening van de gemeente, 60% komt voor rekening van de gebouweigenaren.
- VIII. Tot slot moet de gemeentelijke organisatie rekening worden gehouden met de nodige (arbeid)inzet voor contractbeheer (van het MO-deel van het DBMO-contract). Een gemiddelde tijdsinzet van 4 tot 6 uur per week (0,1 – 0,15 FTE) lijkt hiervoor adequaat.

Verdere onderbouwing is te raadplegen door bijlage 1.10 op te vragen bij de behandelend ambtenaar.