VN2024-013827
rve ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam

RAAD

Voordracht voor de raadsvergadering van

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Agendapunt 0
Datum besluit

Onderwerp

Vaststellen van het uitvoerings- & kredietbesluit van de mobiliteitshub (SMH) Zuidoost als onderdeel van het DNK-gebouw in De Nieuwe Kern

De gemeenteraad van Amsterdam besluit

1. In te stemmen met het uitvoerings- & kredietbesluit voor de mobiliteitshub als onderdeel van het multifunctionele DNK-gebouw, waarmee:
• De realisatie van de mobiliteitshub als onderdeel van het multifunctionele DNK-gebouw,zal worden gestart volgens het programma van eisen en het integrale ontwerp. De hub biedt naast vervangende parkeercapaciteit voor auto's en een multimodaal knooppunt voor fiets, deelmobiliteit en touringcar. Daarmee draagt de mobiliteitshub bij aan een veilige, bereikbare en leefbare omgeving voor gebiedsontwikkelingen De Nieuwe Kern en ArenAPoort.
• Aan de voorwaarde voor uitvoering van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern invulling wordt gegeven. Door stapeling van de huidige functies wordt voor De Nieuwe Kern ongeveer 12 ha. vrijgespeeld voor woningbouw en bijbehorende functies. Het positieve financiële effect van de mobiliteitshub op gebiedsontwikkeling door hogere grondopbrengsten maakt geen onderdeel uit van dit besluit.

2. Een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 109.175.000, te dekken uit de extra parkeerinkomsten, Rijkssubsidie en CEF-subsidie (EU) in aanvulling op het reeds verstrekte voorbereidingskrediet van € 3.365.000.
• De totale investering voor de mobiliteitshub betreft € 112.540.000 inclusief voorziene prijsstijging tot en met oplevering.
• Van het uitvoeringskrediet is € 40,2 miljoen gedekt uit bijdragen vanuit het Rijk en EU en € 69 miljoen is ingepast in Investeringsdomein Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM). Hiervoor is in het investeringsplafond ORM extra investeringsruimte van € 57 miljoen zoals opgenomen in de voorjaarsnota 2023 en € 12 miljoen voor de internationale touringcarterminal beschikbaar.
• Op basis van de business case analyse ligt het exploitatieresultaat van de mobiliteitshub onder voorwaarden op €+17,8 miljoen (netto contante waarde, over 40 jaar). Echter, indien er geen invulling wordt gegeven aan deze voorwaarden kan het resultaat teruglopen naar €-3,6 miljoen (netto contante waarde, over 40 jaar). Hier tegenover staat dekking van maximaal 6 miljoen vanuit de grondexploitatie De Nieuwe Kern zuid.

Wettelijke grondslag

Artikel 147 Gemeentewet
2 De overige bevoegdheden, bedoeld in artikel 108, eerste lid, berusten bij de raad.

Artikel 108 lid 1 Gemeentewet
De bevoegdheid tot regeling en bestuur inzake de huishouding van de gemeente wordt aan het gemeentebestuur overgelaten.

Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 van de

Financiële verordening gemeente Amsterdam
Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

Bestuurlijke achtergrond

- **Eind 2014** hebben toenmalig burgemeester Van der Laan en wethouder Van der Burg (coördinerend bestuurlijk opdrachtgever) Grond en Ontwikkeling (G& O)/Gebiedsontwikkeling opdracht gegeven om in 2015 een verkenning uit te voeren naar de financiële en ruimtelijke haalbaarheid, wenselijkheid en realisatiemogelijkheden van de Nota van Uitgangspunten van De Nieuwe Kern.

- In februari 2015 is de opdracht voor deze verkenning door het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) van de gemeente Amsterdam bekrachtigd. In september 2015 heeft de raadscommissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van Amsterdam kennisgenomen van deze opdracht.

- **In juli 2017** heeft het College van B&W bij het vaststellen van het Principebesluit Gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern, waar de mobiliteitshub onderdeel van uitmaakt, opdracht gegeven om de uit de Principenota voortkomende onderzoeken en voorbereidingen te starten en uit te werken.

- **In april 2020** is het Investeringsbesluit De Nieuwe Kern Zuid vastgesteld door de gemeenteraad.

- **In april 2020** heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorkeursbesluit Internationale touringcarterminal Duivendrecht op basis van de Nota van Uitgangspunten en krediet vrijgegeven voor de verdere voorbereiding van het Investeringsbesluit. (ZD2020-000391)

- In maart 2020 heeft de gemeenteraad van Ouder-Amstel het bestemmingsplan vastgesteld.

- In september 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorkeursbesluit SMH op basis van de Nota van Uitgangspunten en krediet vrijgegeven voor de verdere voorbereiding van het Investeringsbesluit. (ZD2020-0042680)

- In november 2022 heeft het College van B&W heeft ingestemd met de inpassing van de internationale touringcarterminal in de mobiliteitshub SMH.

- In december 2022 heeft de gemeenteraad van Ouder-Amstel heeft, onder in haar raadsbesluit opgenomen voorwaarden, ingestemd met de tijdelijke inpassing van de internationale touringcarterminal in de SMH. In een allonge bij de anterieure overeenkomst SMH worden deze voorwaarden uitgewerkt en vastgelegd.

- Op 19 en 20 juli 2023 heeft de gemeenteraad de Voorjaarsnota 2023 vastgesteld waarin een investeringsruimte van € 69 miljoen beschikbaar is gemaakt voor de mobiliteitshub SMH.

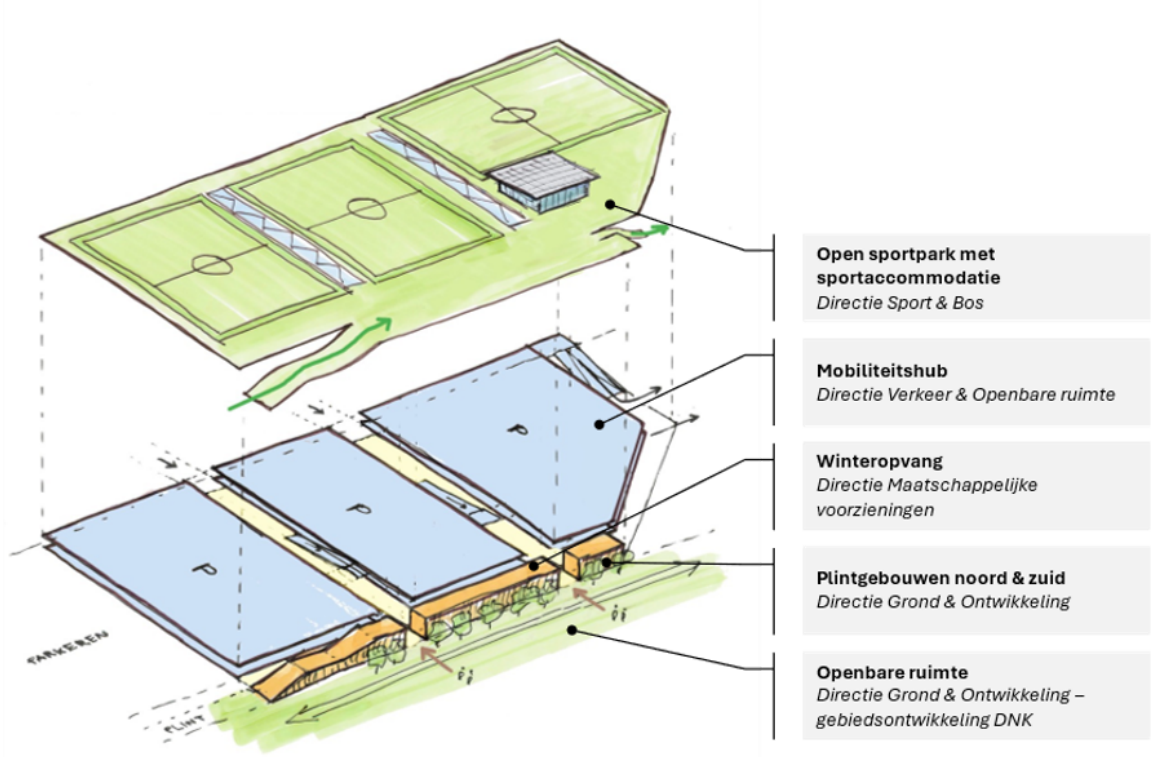
Onderbouwing besluit

Introductie
Amsterdam kent een enorme woningbouwopgave, maar tegelijkertijd is ruimte voor nieuwbouw schaars. Om ruimte vrij te maken is intensiever grondgebruik noodzakelijk. Bestaande voorzieningen moeten worden gecombineerd, gestapeld en meervoudig worden gebruikt. Met het multifunctionele gebouw in De Nieuwe Kern doen we dit door 16 hectare grondgebruik terug te brengen tot 4 hectare door:
• Verschillende sport-, maatschappelijke-, parkeer- en mobiliteitsvoorzieningen te combineren en te stapelen in één gebouwcluster;
• De mobiliteitsvoorzieningen dynamisch te gebruiken voor verschillende doelgroepen en modaliteiten, 24 uur per dag en 7 dagen per week.

De vrijgekomen gronden (ca 12 hectare) en daaruit voortvloeiende opbrengsten zijn onderdeel van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern en maken financieel geen onderdeel uit van dit besluit.

Als belangrijke bouwsteen van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern, werkt de gemeente aan de ontwikkeling van een multifunctioneel gebouw (werktitel; DNK-gebouw) in Amsterdam Zuidoost, ontworpen om verbinding, bereikbaarheid, beweging en transformatie van en voor de stad bevorderen. Het verbindt niet alleen mensen en Zuidoost met andere stadsdelen, maar ook de stad met de rest van Nederland en zelfs Europa.

Het DNK-gebouw huisvest een mobiliteitshub voor tien verschillende mobiliteitsvormen, met op het dak een open sportpark van 4 hectare voor tal van verschillende sporten in een parkachtige omgeving. In de plint van het gebouw zullen diverse maatschappelijke en commerciële voorzieningen gehuisvest worden, waaronder een winteropvang. Het gebouw fungeert ook als energie- en regenwaterbuffer voor de omliggende gebieden. Dit wordt mogelijk gemaakt door een slim energiesysteem en een dakwaterpolder onder de sportvelden.



Op het dak is een bijzonder park beoogd dat de diversiteit van de stad laat zien in sportaanbod. Het

dakpark is een uitnodigende plek om te sporten, te bewegen en elkaar te ontmoeten. Een aanbod dat aansluit op de behoefte van velen; van de leden van een sportclub én van hen die individueel willen sporten of gewoon een ommetje willen maken. Het sportpark is een levendige plek, waar diverse functies samenkomen en waar kruisbestuivingen ontstaan tussen sport en andere domeinen, zoals zorg, onderwijs, werk, participatie of jongerenwerk.
Innovatieve mobiliteitsoplossingen worden geïntegreerd in de mobiliteitshub, welke fungeert als een knooppunt voor tien verschillende vormen van mobiliteit, van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat.

Waarom een multifunctioneel gebouw met mobiliteitshub?
Het DNK gebouw zorgt voor ruimte en bereikbaarheid van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern. Door de huidige versnipperde parkeerterreinen (P2, P-Bus en P-Plus, ca. 2.650 parkeerplekken) met een gereduceerde capaciteit terug te brengen in deze nieuwe mobiliteitshub ontstaat er ruimte voor woningbouw (6.200 woningen) en voorzieningen. Met de mobiliteitshub wordt de bereikbaarheid van het gebied verbeterd, wat bijdraagt aan leefbaarheid en bereikbaarheid van De Nieuwe Kern. Zonder mobiliteitshub komt de haalbaarheid van de ontwikkeling van De Nieuwe Kern in het geding. Door in te zetten op dubbelgebruik van de parkeercapaciteit wordt toekomstige ontwikkeling van overmatige parkeercapaciteit bij kantoren in De Nieuwe Kern en ArenAPoort West vermeden, en kan de verkeersdruk worden geconcentreerd op één goed georganiseerde locatie;
Door efficienter en meervoudig ruimtegebruik biedt het DNK-gebouw ook de mogelijkheid AFC Ajax te faciliteren bij de uitbreiding en realisatie van trainingscomplex De Nieuwe Toekomst. Ajax is reeds ver in planontwikkeling voor onder ander het realiseren van een klein stadion op het huidige P2;
De mobiliteitshub is een belangrijke pijler in het mobiliteitsplan Zuidoost en het convenant Bereikbaarheid Zuidoost. Het plan biedt een pakket aan maatregelen waarmee het de bereikbaarheid moet waarborgen, ook gedurende evenementen, terwijl er in Zuidoost en Ouder-Amstel tot 2040 tussen de 39.000 en 44.000 woningen bijkomen). Daarbij draagt de mobiliteitshub bij aan verbeterde bereikbaarheid van evenementen met behoud van leefbaarheid van het gebied en het wegnemen van de huidige onveilige situaties zoals kiss & ride en overlast van taxi's bij evenementen (beide worden opgelost in de mobiliteitshub);

Touringcarverkeer t.b.v. internationale lijndiensten nemen toe. De mobiliteitsub ontlast Piarcoplein waar bovendien ook HOV Sloterdijk CS moet komen en herinrichting is voorzien. met de huidige voorziening op station Sloterdijk voldoet Amsterdam niet aan de Europese verordening voor internationale touringcars, met name m.b.t. voorzieningen voor gehandicapten, wachtruimte en informatievoorzieningen. Met deze nieuwe mobiliteitshub zal Amsterdam wel aan deze verordening doen. Ook wordt uitvoering gegeven aan de Agenda Touringcar 2020-2025, maatregel 3, Het aanleggen van overstaplocaties voor touringcars aan de rand van de stad (gemeenteraadsbesluit 30 september 2020).

De mobiliteitshub en het Bereikbaarheidsconvenant Evenementengebied Zuidoost
De bereikbaarheid van de ArenAPoort als het grootste evenementengebied van Nederland staat onder druk, en daarmee ook de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid voor omliggende gebiedsontwikkelingen. De bereikbaarheid van evenementen vraagt om structurele samenwerking tussen gemeente, evenementenaccommodaties, politie, commerciële parkeerexploitanten en OV-bedrijven. Het kader voor deze samenwerking is vastgelegd in het Bereikbaarheidsconvenant Evenementengebied Zuidoost. Het convenant biedt de samenwerkingsstructuur voor regievoering op bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, waaronder sturen van verkeersstromen, verbetering en stimulering van OV en prioriteren van parkeercapaciteit. Echter, voor effectieve regie dient ook de juiste infrastructuur aanwezig te blijven. In het convenant is afgesproken 11.250 parkeerplekken in het gebied beschikbaar te stellen voor evenementen. Gemeente Amsterdam heeft nu ca. 10.500 plekken in beheer en na ontwikkeling van De Nieuwe Kern en inclusief deze nieuwe mobiliteitshub ca 9.950 parkeerplekken. Commerciële partijen bieden daarbovenop afhankelijk van marktvraag de aanvullende parkeercapaciteit, waarmee de benodigd aantal plekken kan worden behaald. De organisatie van parkeercapaciteit bij evenementen vraagt zorgvuldigheid. Zo wordt mede als gevolg

van afnemende parkeercapaciteit een toename in straatparkeren waargenomen in Venserpolder, circa 1.000 tot 2.000 auto's bij grote evenementen. In het convenant is dan ook niet alleen de vereiste parkeercapaciteit vastgesteld, maar ook een integraal pakket aan maatregelen om de bereikbaarheid van het evenementengebied te verbeteren. Denk hierbij aan stimulering van fietsgebruik, opschaling OV capaciteit, inzet van groepsvervoer en autodelen.
De mobiliteitshub biedt met 2.150 parkeerplaatsen voor evenementen kritieke capaciteit om regie te houden op verkeer en bereikbaarheid van het evenementengebied ArenAPoort. De bereikbaarheid is niet alleen van belang voor de evenementenbezoekers, maar (juist) ook voor de toekomstige inwoners van o.a. De Nieuwe Kern (6.200 woningen) en de Nieuwe Toekomst van Ajax met een ministadion.
Vlotte doorstroming, voorkomen van zoekverkeer en 'wildparkeerders' is van groot belang om de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van De Nieuwe Kern te waarborgen. Door centralisatie van parkeerplekken en actieve verdeling van parkerend verkeer in het gebied wordt bereikbaarheid gewaarborgd.

Het gebouw is ontworpen om mee te groeien met de stad en zal zich tijdens zijn levenscyclus aanpassen aan de veranderende behoeften van de bewoners en bezoekers. Het DNK-gebouw is flexibel en toekomstgericht, met ruimtes die opnieuw ingedeeld en geprogrammeerd kunnen worden voor nieuwe functies naarmate de stad zich ontwikkelt.

Het DNK-gebouw bestaat dus uit verschillende onderdelen. Dit besluit heeft betrekking op het onderdeel mobiliteitshub (portefeuille verkeer, vervoer en luchtkwaliteit). De investering voor het sportpark met accommodatie op het dak (incl. bouwkundige aanpassing van het gebouw) is gedekt vanuit de grondexploitatie van DNK Zuid, onderdeel van het Investeringsbesluit DNK Zuid (2020) en krediet in het domein Sport (kredietbesluit januari 2021 en aanvraag aanvullend krediet 2025 conform begroting 2024 en 2025).

Over de naam van het gebouw
Hoewel het project als Smart Mobility Hub (SMH) bekend staat, is dit dus niet de naam van het toekomstige gebouw. SMH heeft alleen betrekking heeft op de mobiliteitshub en niet de overige sport- en maatschappelijke voorzieningen. Het gehele multifunctionele complex heeft nog geen definitieve naam. Gedurende de realisatie wordt een proces gestart om tot een passende, gedragen en aansprekende naam te komen. Tot die tijd wordt is als werktitel het DNK-gebouw gekozen.

Ad.1 In te stemmen met het uitvoerings- & kredietbesluit voor de mobiliteitshub als onderdeel van het multifunctionele DNK-gebouw

Ambitie: Goede bereikbaarheid voor bezoekers van autoluw Amsterdam en ArenAPoort behouden & verbeteren.
Amsterdam groeit en trekt steeds meer bezoekers. Hierdoor staat de leefbaarheid onder druk. In de bestaande stad en nieuwe gebiedsontwikkelingen stuurt Amsterdam aan op autoluw maken van gebieden. Echter, Amsterdam moet ook goed bereikbaar blijven voor iedereen op een duurzame wijze en met behoud van leefbaarheid (i.e. autoluw). De realisatie van mobiliteitshubs op strategische locaties in en rond de stad geeft invulling aan deze opgave.

Met de mobiliteitshub doen we dit door:
1. Een efficiënte parkeervoorziening met een totale capaciteit van 2.150 parkeerplekken prioritair voor evenementen, flexibel inzetbaar voor auto's, bussen, taxi's, ter vervanging van diverse huidige voorzieningen in De Nieuwe Kern (ca. 2.650 plekken);
2. Een nieuwe locatie voor de afhandeling van kiss & ride en aanvullend openbaar vervoer bij evenementen;
3. Wanneer er geen evenementen zijn, zijn in de mobiliteitshub tenminste 750 parkeerplaatsen beschikbaar voor geplande kantoorontwikkeling, VO-school en sportvoorzieningen in de directe

omgeving. Door de parkeercapaciteit te concentreren en dubbel te gebruiken voor evenementen, kunnen deze gebieden autoluw tot autovrij kunnen worden gerealiseerd;
4. Wanneer er geen evenementen zijn is de mobiliteitshub tevens een nieuwe overstaplocatie voor bezoekers van Amsterdam met auto op metro en fiets (Park+Ride en Park+Bike, deelmobiliteit) met een capaciteit van 500 autoparkeerplaatsen;
5. Een tijdelijke (10 jaar) terminalvoorziening voor internationaal touringcarverkeer, conform Europese verordening en met een capaciteit van ca 90.000 bussen en 4 miljoen passagiers per jaar. Deze tijdelijke internationale touringcar terminal betrof eerder een solitaire ontwikkeling bij station Duivendrecht in gemeente Ouder-Amstel. Aangezien de mobiliteitshub voor evenementen ook geschikt dient te zijn voor het halteren van touringcars, is deze opgenomen in de mobiliteitshub. Dit voorziening wordt voor 10 jaar in de mobiliteitshub opgenomen als gevolg van de locatiekeuze en de vergunningsvoorwaarden van gemeente Ouder-Amstel. De tijdelijkheid was reeds voorzien in het Voorkeursbesluit en nota van uitgangspunten Internationale Touringcar Terminal Duivendrecht (april 2020);
6. Een fietsenstalling met 680 plekken voor deel(bak)fietsen, fietsen, e-scooters, laadvoorzieningen en kluisjes.

Vanuit het belang om het gebied leefbaar en bereikbaar te houden, mede gezien de grote toename van woningen in het gebied, dient gemeente Amsterdam een capaciteit van 2.150 parkeerplekken aan de noordzijde van het evenementengebied te behouden en deze optimaal te benutten. Een lagere capaciteit zal namelijk leiden tot een significante verslechtering van de bereikbaarheid van het gebied. De evenementenparkeercapaciteit in het gebied ten noorden van de Johan Cruijf ArenA was in 2019 nog ruim 3.500 plekken. Als gevolg van de gebiedsontwikkeling is de huidige capaciteit ca. 2.650 plekken en zal dat in combinatie met de mobiliteitshub dalen naar 2.150 plekken.

Ambitie: Aangename overgang tussen hoogstedelijk ArenAPoort, toekomstige groene stadswijk De Nieuwe Kern en stations Strandvliet en Bijlmer-ArenA
De huidige overgang tussen ArenAPoort, Venserpolder en De Nieuwe Kern is abrupt, rommelig en sociaal onveilig. In de toekomst vormt de projectlocatie een belangrijke overgang tussen het hoogstedelijke ArenAPoort en de groene stadswijk De Nieuwe Kern. Levendigheid en activatie van het gebied is cruciaal om dit overgangsgebied goed te laten functioneren.

Met de mobiliteitshub doen we dit door:
• Goede aansluitingen voor fietsverkeer, efficiënte afwikkeling van autoverkeer en intensiever gebruik van metrostation Strandvliet voor overstap van en naar bus/auto en ontlasten van het drukke station Bijlmer-ArenA.

Het ontwerp
De mobiliteitshub is integraal onderdeel van het multifunctionele gebouw (DNK-gebouw). Gezien de samenhang wordt er intensief samengewerkt en is er een gezamenlijk programma van eisen opgesteld en een integraal ontwerp. Daarbij gelden het beeldkwaliteitsplan, het bestemmingsplan en het kavelpaspoort als kader vanuit de gebiedsontwikkeling. Het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan zijn vastgesteld door de Raad van gemeente Ouder-Amstel, als bevoegd gezag voor de locatie van de mobiliteitshub.

Ten aanzien van duurzaamheid voorziet het ontwerp in de volgende maatregelen:
1. Een waterbuffer voor neerslag, met vertraagde afvoer om verzilting tegen te gaan en irrigatie voor de beplanting op en in het gebouw gedurende de droge periodes;
2. Natuur inclusieve maatregelen in en op het gebouw;
3. Gebiedsbatterij, met aansluiting op smart grid ArenAPoort en meer dan 800 zonnepanelen en benutten van restwarmte.

Het ontwerp is opgenomen als bijlage 1 van deze voordracht.

Inkoopstrategie, vervolg ontwerp & realisatie
Het DNK-gebouw is een uniek en omvangrijk gebouw, waar de mobiliteitshub onderdeel vanuit maakt. Zoals hiervoor aangegeven werken we samen aan een gezamenlijk ontwerp. De inbreng van bouwexpertise tijdens het ontwerpproces is van grote waarde.Deze expertise draagt bij aan een goed bouwbaar ontwerp, resulterend in lagere bouwrisico's, minder bouwhinder door slimmere bouwlogistiek en verduurzaming van het gebouw. Daarom is ervoor gekozen om samen met een opdrachtnemer, in bouwteamverband, een definitief ontwerp op te stellen om vervolgens de engineering en realisatie (middels een geïntegreerd contract) door de opdrachtnemer te laten verrichten. Gemeente Amsterdam zal de opdracht aan de opdrachtnemer dus in twee fases gunnen. De verwachte gunning voor de realisatie is naar verwachting medio 2025. De verwachte start van de bouw zal in begin 2026 zijn. De verwachte bouwtijd van het gehele complex betreft 2 jaar.

Beheer- & exploitatiemodel voor de mobiliteitshub
Het eigendom, beheer en de exploitatie van de mobiliteitshub komt voor verantwoordelijkheid van de gemeente Amsterdam (directie Parkeren). Alternatieve eigendomsvormen in private of publiek-private samenwerking (afk. PPS) zijn onderzocht, maar niet haalbaar gebleken. Door hogere financieringslasten en rendementseisen van private partijen is de exploitatie in de onderzochte alternatieve vormen zeer onrendabel. Daardoor zal de gemeente aanzienlijk moeten bijleggen om een private exploitatie mogelijk te maken. Daarnaast vormt deze exploitatievorm een risico voor het behalen van maatschappelijke effecten (i.e. bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied), aangezien private partijen primair op winstmaximalisatie sturen.

Conform het Voorkeursbesluit zal de exploitatie dus door de gemeente worden uitgevoerd. De exploitatie van mobiliteitshubs is een nieuw domein voor gemeente Amsterdam. Om die reden wordt het exploitatiemodel (benodigde organisatie, competenties, e.d.) nog nader uitgewerkt, waarbij de kosten zoals die nu zijn opgenomen in de business case de bovengrens vormen. Om de mobiliteitshub goed te kunnen exploiteren is slagvaardigheid van belang. De uitvoerende directie (Parkeren) moet dan ook de ruimte en middelen hebben om binnen de bestuurlijke kaders zelf op de exploitatie te kunnen sturen. Een dergelijke mix van verschillende mobiliteitsfuncties vraagt om intensieve inzet en bredere expertise. De gemeentelijke heeft hier extra capaciteit voor nodig gedurende de exploitatiefase. Voor de organisatie zal dit naar verwachting resulteren in een extra formatieplaats. In de exploitatie berekeningen (i.e. business case) is hierop geanticipeerd door in de kosten rekening te gehouden met een formatie-uitbreiding bij directie Parkeren van 1 fte.

Aangezien de mobiliteitshub een onderdeel is van een groter complex met plintfuncties en het sportpark op het dak, verlangt een succesvolle exploitatie daarnaast samenwerking tussen de verschillende beheerorganisaties van de gemeentelijke directies. De verdeling van de beheerverantwoordelijkheid is weergegeven in hoofdstuk 1.5 van bijlage 3 (Toelichting Business Case). De benodigde samenwerking wordt gedurende de realisatiefase door het projectteam samen met de beheerorganisaties verder vormgegeven.

Ad.2 Een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 109.175.000, te dekken uit de extra parkeerinkomsten, Rijkssubsidie en CEF-subsidie (EU) in aanvulling op het reeds verstrekte voorbereidingskrediet van € 3.365.000.

Ad. 2.1 Investeringskosten
De investeringsraming van de mobiliteitshub sluit op €112,5 mln. inclusief € 4,4 mln. grond- en € 3,4 mln. voorbereidingskosten (prijspeil medio realisatiefase 2026). Deze kosten zijn bepaald op basis van het integrale ontwerp, het risicodossier, historische voorbereidingskosten en indexatie over de bouwkosten naar het prijspeil van uitvoering. De investering is exclusief de kosten voor het bouwrijp

maken, inrichting openbare ruimte, de bouwkundige aanpassing van het gebouw voor het sportpark en het sportpark met accommodatie op het dak en de plintvoorzieningen.

In de raming is rekening gehouden met een risicoreservering voor de bouw en engineering van € 18,1 miljoen. In lijn met de regeling Grote projecten is voor de raming een verhoogde betrouwbaarheid van 85% aangehouden (zgn. P85) in plaats van 50%. Dit betekent dat de kans dat de werkelijke kosten hoger uitkomen is 15%, en lager uitkomen 85%.

Dekkingsbronnen en cofinanciering EU en Rijk
De Europese Unie en het Rijk hebben totaal € 40,2 miljoen excl. btw beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling de mobiliteitshub vanwege het belang voor de bereikbaarheid van Amsterdam als verdichtende stad. In september 2022 is de grant agreement met CINEA (Europese Commissie) getekend voor een CEF-subsidie van € 8,7 miljoen excl. btw, waarvan € 7 miljoen voor het gebouw en € 1,7 miljoen voor de openbare ruimte. Daarnaast is ook een rijksbijdrage van € 33,2 miljoen (incl. indexatie, excl. btw) verkregen, als onderdeel van het gebiedsplan voor Amsterdam Zuidoost e.o. in het kader van de gelden voor woningbouwversnelling.

Het overige deel van het uitvoeringskrediet betreft € 69 miljoen en is ingepast in Investeringsdomein Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM). Hiervoor is in het investeringsplafond ORM extra investeringsruimte van € 57 miljoen zoals opgenomen in de voorjaarsnota 2023 en € 12 miljoen voor de internationale touringcarterminal beschikbaar. Het bedrag betreft een rendabele investering vooral als gevolg van het te hanteren evenemententarief van € 30 (gelijk aan P1 ArenA en P-Dome), in plaats van € 20 op het huidige P2.

Voorbereidingskrediet	€ 3.365.000
Bijdrage Rijk & EU	€ 40.175.000
Investeringsdomein ORM SMH/mobiliteitshub	€ 57.000.000
Investeringsdomein ORM ITT	€ 12.000.000
Totaal	*€ 112.540.000*

Exploitatieresultaat en voorwaarden
De exploitatie van de mobiliteitshub met een verwachte omzet van circa € 7,5 mln. per jaar omvangrijk. Ook is het resultaat gevoelig voor diverse omgevingsfactoren die kunnen resulteren in veranderend gebruik en daarmee de opbrengsten beïnvloeden. De belangrijkste variabele betreft het evenementenparkeren. Verkeersonderzoeksbureau Goudappel heeft onderzoek gedaan naar de ontwikkelingen omtrent parkeren bij evenementen. Hoewel de parkeervraag bij evenementen toe lijkt te nemen, met name door de toename van evenementen, wordt het huidige P2 minder vaak dan voorheen volledig benut. Goudappel concludeert dat deze onderbenutting onder andere wordt veroorzaakt door de opkomst van commerciële parkeeraanbieders in het gebied en een toename van straatparkeren in nabijgelegen buurten door recente prijsstijgingen van evenementenparkeren. De commerciële aanbieders maken gebruik van private parkeergarages en - terreinen in de omgeving van het evenementengebied.

Niet in alle gevallen is het gebruik van deze parkeergarages en -terreinen gewenst of zelfs toegestaan. De inzet van meerdere kleinere parkeerlocaties leidt tot versnippering van verkeersstromen, met als gevolg extra benodigde inzet van verkeersregelaars, afsluitingen, zoekverkeer en verslechtering van leefbaarheid van (toekomstige) woonwijken. Niet altijd zijn de parkeerlocaties geschikt voor de intensieve verkeersstromen, waardoor de bereikbaarheid van het

gebied verder onder druk komt te staan en de gemeente extra verkeersregelaars moet inzetten. Daarnaast wordt het gebruik van parkeerlocaties voor evenementenparkeren in veel gevallen niet toegestaan in de erfpachtovereenkomsten van kantoorcomplexen. Het is dus van belang dat primair de voor evenementen bedoelde parkeervoorzieningen inzet worden, in het bijzonder de mobiliteitshub. Een suboptimale inzet heeft ook z'n weerslag op het exploitatieresultaat.

Op basis van onderzoek van adviesbureau Goudappel is vastgesteld dat tenminste 125.000 auto's per jaar in de mobiliteitshub zullen parkeren (vergelijkbaar met de afzet van 2022) onder de volgende voorwaarden:
1. Directie Parkeren zal (binnen de grenzen van de kosten in de business case) voor de mobiliteitshub gebruik gaan maken van online verkoopkanalen en samenwerken met evenementenorganisatoren (zgn. combi tickets), zoals ook opgenomen als verbetermaatregelen in het Convenant;
2. Het Operationeel Mobiliteitscentrum zal de mobiliteitshub als primaire parkeerlocatie gebruiken in haar regievoering op verkeersstromen. Hiervoor worden geen extra kosten verwacht;
3. Handhaving op het gebruik van parkeergarages & -terreinen voor evenementen parkeren welke strijdig zijn met de erfpachtovereenkomsten. Handhaving betreft een verantwoordelijkheid van directie G& O. In verband met de bereikbaarheidseffecten dient dit in samenwerking tussen directies V& OR en Parkeren tot stand te komen.
Indien er geen invulling wordt gegeven aan bovenstaande voorwaarden zal de jaarlijkse afzet af nemen tot 100.000 auto's per jaar bij evenementen. Dit betreft de ondergrens van wat als aannemelijk exploitatieresultaat kan worden verwacht.

Exploitatieresultaat
Voor de berekening van het exploitatieresultaat worden dan ook twee scenario's gehanteerd. Op basis van de analyse en het onderzoek van Goudappel ligt het exploitatieresultaat onder bovenstaande voorwaarden op €+17,8 miljoen (netto contante waarde, over 40 jaar). Echter, indien er geen invulling wordt gegeven aan deze voorwaarden kan het resultaat teruglopen naar €-3,6 miljoen (netto contante waarde, over 40 jaar).

Het resultaat betreft een integrale doorrekening waarbij ook de kapitaalslasten, beheer- & exploitatiekosten zijn inbegrepen. Dit is de business case van het object exclusief maatschappelijke kosten/baten, effecten in de grondexploitatie, restwaarde van de opstal en maatschappelijke kosten en baten. De restwaarde van het gebouw na 40 jaar is buiten bovenstaande resultaten gehouden aangezien er na 40 jaar een even grote schuld tegen overstaat. Het gebouw wordt immers afgeschreven in 80 jaar.

Andere belangrijke factoren voor het positieve exploitatieresultaat betreffen de rentevoet (3,25%, het percentage waartegen de gemeente op dit moment leent), de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeerruimte voor o.a. nieuwe kantoorontwikkeling en de tariefsverhoging ten opzichte van de huidige parkeerterreinen: €30 i.p.v. €20 incl. BTW per evenement. Voor de parkeertarieven wordt uitgegaan van dezelfde tarieven die in de naastbij gelegen parkeergarages gehanteerd worden (i.e. P1 ArenA en P-Dome), voor zowel evenementen als regulier gebruik. Voor het vaststellen van de parkeeropbrengsten zijn omgevingseffecten beschouwd. Daar waar de mobiliteitshub mogelijk kannibaliseert op gemeentelijke parkeergarages zijn de opbrengsten niet meegenomen in deze business case.

Met de directie Grond & Ontwikkeling is overeengekomen dat er tenminste 675 abonnementen verplicht zullen worden uitgegeven t.b.v. gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern en ArenAPoort-West. Deze parkeerplekken kennen dubbelgebruik (kantoorgebruikers verlaten voor 19.00 uur de garage waarna de evenementenorganisatoren komen) met evenementen, waardoor realisatie van aanvullende parkeercapaciteit in het gebied wordt vermeden en verkeersdruk wordt geconcentreerd.

Tenslotte, in de vastgestelde grondexploitatie van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern zuid is een

reservering van maximaal € 6 miljoen opgenomen voor een eventueel exploitatietekort. Deze bijdrage is niet verrekend in het exploitatieresultaat, maar geldt als een risicoreservering.

De toelichting van de business case is opgenomen als bijlage 3 bij deze voordracht. Op de business case is een 2ndopinion uitgevoerd door een onafhankelijk externe deskundige op het gebied van vastgoed- & parkeerexploitaties. De bevindingen en de daarop uitgevoerde acties zijn opgenomen het toelichtende document (bijlage 3).

Maatschappelijk effect
Het resultaat van de maatschappelijke kosten-baten ligt tussen 0,9 tot 2,1 (positief), hetgeen betekent dat de maatschappelijke baten opwegen tegen de kosten.
De MKBA is opgenomen als bijlage 4 bij deze voordracht.

Risicoparagraaf

Ontwikkel-/realisatierisico's
De ontwikkel-/realisatierisico's worden actief geëvalueerd en beheerst door het projectteam. De belangrijkste risico's van het project, inclusief beheersmaatregelen zijn als volgt:
1. Scope of raakvlakissues tussen de verschillende projectonderdelen leiden tot vertraging van het ontwerpproces (e.g. maken of accepteren van ontwerpkeuzes, doen van concessies met draagvlak van belanghebbenden).
a. Beheersing: Duidelijke scope afbakening, samenwerking met gebiedsontwikkelingen.
b. Beheersing: Aanscherping van projectgovernance o.b.v. aanbevelingen dwarskijksessies (programma LetOp!).
c. Beheersing: Belanghebbenden worden actief betrokken in het opstellen en toetsen van ontwerpen.

2. Bouwkosten stijgen harder dan geprognotiseerde stijging in raming, waardoor project niet realiseerbaar binnen budget.
a. Beheersing: Opstellen van tussentijdse ramingen en actief volgen van marktprijzen. Bijhouden en bespreken van mogelijke kostenoptimalisaties gedurende ontwerp- & engineering.

3. Bouwbaarheid/ maakbaarheid van de mobiliteitshub wordt vertraagd door bouwhinder op omgeving en slechte bereikbaarheid voor bouwverkeer i.c.m. onder andere evenementenverkeer.
a. Beheersing: Afstemming en planning van werkzaamheden op overige projecten van gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern en evenementen ArenAPoort.
b. Beheersing: Vroegtijdige samenwerking met beoogd aannemer om te komen tot een optimaal bouwlogistiek plan en de inzet van bouwhubs, waarmee overlast voor gebruikers in openbare ruimte en omgeving zoveel als mogelijk wordt beperkt.

Exploitatierisico
De belangrijkste nu voorziene risico's van de mobiliteitshub gedurende exploitatie (inclusief beheersmaatregelen) betreffen:
1. Door veranderende parkeermarkt rond evenementen en aflopende huurcontracten van gemeentelijke garages in het gebied verliest Amsterdam regie en marktaandeel, waardoor verslechtering bereikbaarheid ArenAgebied, meer verkeersoverlast, meer inzet verkeersregelaars tegenover lagere gemeentelijke parkeeropbrengsten.
a. Beheersing: Handhaven van erfpachtovereenkomsten op het geoorloofd gebruik van parkeergarages en -terreinen (verantwoordelijkheid directie G& O).
b. Beheersing: Aanspreken van dekking GREX voor eventueel exploitatieresultaat (tot € 6 mln).
c. Beheersing: Gebiedsstudie naar gemeentelijke parkeercapaciteit in relatie tot gebiedsontwikkeling op langere termijn.

2. Het gebruik voor internationale touringcar is voor maximaal 10 jaar toegestaan in de mobiliteitshub. In de business case is rekening gehouden met alternatief gebruik na deze 10 jaar, bijvoorbeeld voor groepsvervoer met touringcars, oplaadvoorzieningen voor zwaar elektrisch vervoer (OV bussen en vrachtwagens). In de business case wordt rekening gehouden met een omzetvermindering van 50% na 10 jaar. De omzet kan echter lager of hoger uitvallen, waarmee het exploitatie resultaat € 7 miljoen euro hoger of lager kan uitvallen ten opzichte van het verwachte exploitatieresultaat a € 17,8 miljoen. In de doorrekening van de ondergrens van de business case is geen rekening gehouden met alternatieve opbrengsten na 10 jaar. Er is geen rekening gehouden met ingroei van omzet.
a. Beheersing: Als onderdeel van programma Touringcar de mobiliteitshub door EU laten aanwijzen als formele terminal voorziening waarmee geprognotiseerd gebruik kan worden gegarandeerd.

3. Door netcongestie kan de mobiliteitshub niet op tijd worden aangesloten op elektriciteitsnet, ingebruikname wordt vertraagd of kent beperkingen (bijvoorbeeld minder EV-laadplekken).
a. Beheersing: Overleg met netbeheerders, inzet van batterij ten behoeve van netcongestie, waarmee op dit moment het risico voldoende beheerst is en een aansluiting tijdig zal worden gegeven.

4. Een deel van de opbrengsten kunnen pas later dan beoogd gerealiseerd worden of vallen geheel weg door vertraging of planwijzigingen in de gebiedsontwikkeling.
a. Beheersing: Uitgangspunten voor gebruik vastleggen met gebiedsontwikkeling in overeenkomsten
b. Beheersing: Alternatieve gebruiksvormen mogelijk maken.
c. Beheersing: Aanspreken van dekking GREX voor eventueel negatief exploitatieresultaat (tot € 6 mln).

5. Exploitatie van de mobiliteitshub vergt meer inzet en kosten voor beheer &onderhoud dan reguliere parkeergarages.
a. Beheersing: Ontwikkeling van beheer- & exploitatieplan gedurende de ontwerpfase conform aanbeveling dwarskijksessie (programma LetOp!).
b. Beheersing: Extra kosten opgenomen voor exploitatie in business case. Beheerkosten zijn op basis van project specifieke meerjarenonderhoudsraming.

6. De mobiliteitshub kent gedurende de exploitatie door wisselend gebruik en herinvesteringsmomenten t.b.v. onderhoud verlieslatende jaren tegenover winstgevende jaren. Dit kan mogelijk resulteren in een tekort in de begroting.
a. Beheersing: Reserveren van geld gedurende positieve exploitatiejaren t.b.v. negatieve exploitatiejaren.

Participatie

De mobiliteitshub ligt op grondgebied van de gemeente Ouder-Amstel die als bevoegd gezag intensief betrokken is. Het gebied kent geen bewoners. Met de direct belanghebbenden zoals onder andere Ajax, de Johan Cruijff ArenA, de Ziggo Dome, brandweer, evenementenparkeren en clientenbelang loopt een participatietraject. Met hen worden sinds de start van het project zowel individueel als in gezamenlijke presentaties gesprekken gevoerd over het ontwerp van de mobiliteitshub.

Financiële onderbouwing

Investeringsvoorstel

Basisgegevens investering

Investeringssom	€112,540,000.00
Rentepercentage	3.25%
Afschrijvingstermijn (jaar)	80
Kapitaallasten	€3,249,000.00
Aanvang kapitaallasten	0
MIP nummer	MP00414

Overige toelichting

Dekking van investering
De totale investering betreft € 112.540.000 inclusief voorziene prijsstijging tot en met realisatie. Van het uitvoeringskrediet is € 40,2 miljoen gedekt uit bijdragen vanuit het Rijk en EU en € 69 miljoen is voor wat betreft de financiering ingepast in Investeringsdomein Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM). Hiervoor is in het investeringsplafond ORM extra investeringsruimte van € 57 miljoen zoals opgenomen in de voorjaarsnota 2023 en € 12 miljoen voor de internationale touringcarterminal beschikbaar.
Tabel: Overzicht van de dekkingsbronnen

Voorbereidingskrediet	€ 3.365.000
Bijdrage Rijk & EU	€ 40.175.000
Investeringsdomein ORM SMH/mobiliteitshub	€ 57.000.000
Investeringsdomein ORM ITT	€ 12.000.000
Totaal	*€ 112.540.000*

Dekking van exploitatieverliezen
Op basis van de business case analyse ligt het exploitatieresultaat onder voorwaarden op €+17,8 miljoen (netto contante waarde, over 40 jaar). Echter, indien er geen invulling wordt gegeven aan deze voorwaarden kan het resultaat teruglopen naar €-3,6 miljoen (netto contante waarde, over 40 jaar). In geval van negatief resultaat gedurende de exploitatie is in de grondexploitatie De Nieuwe Kern zuid een reservering opgenomen van maximaal € 6 miljoen en biedt daarmee voldoende dekking voor de vastgestelde ondergrens van de business case. Deze reservering blijft onder voorwaarde van periodieke evaluatie voor de duur van de exploitatie beschikbaar en wordt na afsluiten van de grondexploitatie geborgd op fondsniveau in het FIC. In het geval dat het exploitatieresultaat groter wordt dan € 6 miljoen komt het verschil ten laste van programma 2. Aangezien dit buiten de bandbreedte van verwachte exploitatieresultaat valt, is hiervoor geen dekking opgenomen in P2.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Gemeente Amsterdam

RAAD

Geheimhouding

Welke stukken treft u aan

Meegestuurd

Registratienr.	Naam
AD2024-059148	Gemeenteraad Voordracht (pdf)
AD2024-063271	Bijlage 2 Raadsvoordracht SMH ontwerptoelichting def.pdf (pdf)
AD2024-063273	Bijlage 4 Raadsvoordracht SMH MKBA mobiliteitshub.pdf (pdf)
AD2024-069743	Bijlage 1 mobiliteitshub SMH programma van eisen.pdf (pdf)
AD2024-069744	Bijlage 3 Raadsvoordracht toelichting op business case mobiliteitshub (SMH).pdf (pdf)

Ter Inzage

Registratienr.	Naam

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Michel Crolla, ambtelijk Opdrachtgever V& OR, mobiel: 06 22209375, e-mail: m.crolla@amsterdam.nl