Voordracht voor de College vergadering van 19 november 2024

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)
Agendapunt: B8

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met de raadsvoordracht voor het vaststellen van het uitvoerings- & kredietbesluit van de mobiliteitshub (SMH) Zuidoost als onderdeel van het DNK-gebouw in De Nieuwe Kern

Het college van burgemeester en wethouders besluit

Het college van burgemeester en wethouders besluit:

1. Kennis te nemen van de integrale ontwikkeling op gebied van mobiliteit, sport, gezondheid, duurzaamheid, lokale sociaal-maatschappelijke doelen in combinatie met de toenemende verdichting in de stad. Een nieuw multifunctioneel gebouw (werktitel DNK-gebouw) is een belangrijke investering om:
• Ruimte te maken voor de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern;
• Het sportaanbod te versterken, afgestemd op de behoefte van bewoners;
• Zuidoost beter aan te laten sluiten op de stad, zowel fysiek als sociaal-maatschappelijk;
• De stad en in het bijzonder Zuidoost bereikbaar te houden.

2. In te stemmen met bijgaande raadsvoordracht waarmee de Raad gevraagd wordt:
• In te stemmen met het uitvoerings- & kredietbesluit voor de mobiliteitshub als onderdeel van het multifunctionele gebouw
• 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.

3. In te stemmen met het ontwerp van de mobiliteitshub op basis van het Programma van Eisen, met als belangrijkste kenmerken:
• een mobiliteitshub voor tien verschillende mobiliteitsvormen;
• 2.150 parkeerplaatsen dynamisch inzetbaar voor evenementenparkeren, park + ride / bike, kantoren, taxi, kiss & ride, aanvullende openbaar vervoer en bezoekers van voorzieningen en woningen;
• 9 halteerplaatsen voor (internationale) touringcars;
• 680 stallingsplekken voor fietsen en brommers;
• Ingepast in een toekomstbestendig en duurzaam gebouw.

4. Directies V& OR, Parkeren en Grond & Ontwikkeling opdracht te geven om invulling te geven aan de benodigde voorwaarden voor een optimale exploitatie van de mobiliteitshub, dit betreffen:
• 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;
• Het Operationeel Mobiliteitscentrum zal de mobiliteitshub als primaire parkeerlocatie gebruiken in haar regievoering op verkeersstromen. Hiervoor worden geen extra kosten verwacht;
• Handhaving op het gebruik van parkeergarages & -terreinen voor evenementenparkeren welke strijdig zijn met de erfpachtovereenkomsten. Handhaving betreft een verantwoordelijkheid van directie G& O, echter i.v.m. de bereikbaarheidseffecten dient dit in samenwerking tussen directies V& OR, Parkeren en G& O tot stand te komen.

5. De directeur V& OR aan te wijzen als kredietbeheerder.

Kernboodschap

Het college van B en W stemt in met het ontwerp van de mobiliteitshub voor auto, fiets en touringcar, als onderdeel van het multifunctionele De Nieuwe Kern-gebouw voor sport en overige voorzieningen. De mobiliteitshub vervangt met beperkte capaciteit de huidige 12 hectare parkeerterreinen in De Nieuwe Kern die nodig is voor de ontwikkeling voor o.a. 6.200 woningen. Daarnaast wordt de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in De Nieuwe Kern en voor evenementen gewaarborgd. De mobiliteitshub draagt zo bij aan het ruimte maken in de stad. Het college vraagt de Raad om het krediet voor de realisatie beschikbaar te stellen.

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 het DNK-gebouw 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 heeft het bestemmingsplan Smart Mobility Hub vastgesteld.

- In september 2020 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorkeursbesluit mobiliteitshub 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, onder in haar raadsbesluit opgenomen voorwaarden, ingestemd met de tijdelijke inpassing van de internationale touringcarterminal in de mobiliteitshub 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.

Bestuurlijke prioriteit

nvt

Wettelijke grondslag

Artikel 24 sub c van de Financiële verordening gemeente Amsterdam.
Het college stelt regels vast gericht op: Lid c: de verlening van mandaten en volmachten voor het aangaan van verplichtingen ten laste van toegewezen budgetten en investeringskredieten

Artikel 160 Gemeentewet
1 Het college is in ieder geval bevoegd:
a. het dagelijks bestuur van de gemeente te voeren, voor zover niet bij of krachtens de wet de raad of de burgemeester hiermee is belast;
b. beslissingen van de raad voor te bereiden en uit te voeren, tenzij bij of krachtens de wet de burgemeester hiermee is belast.

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.

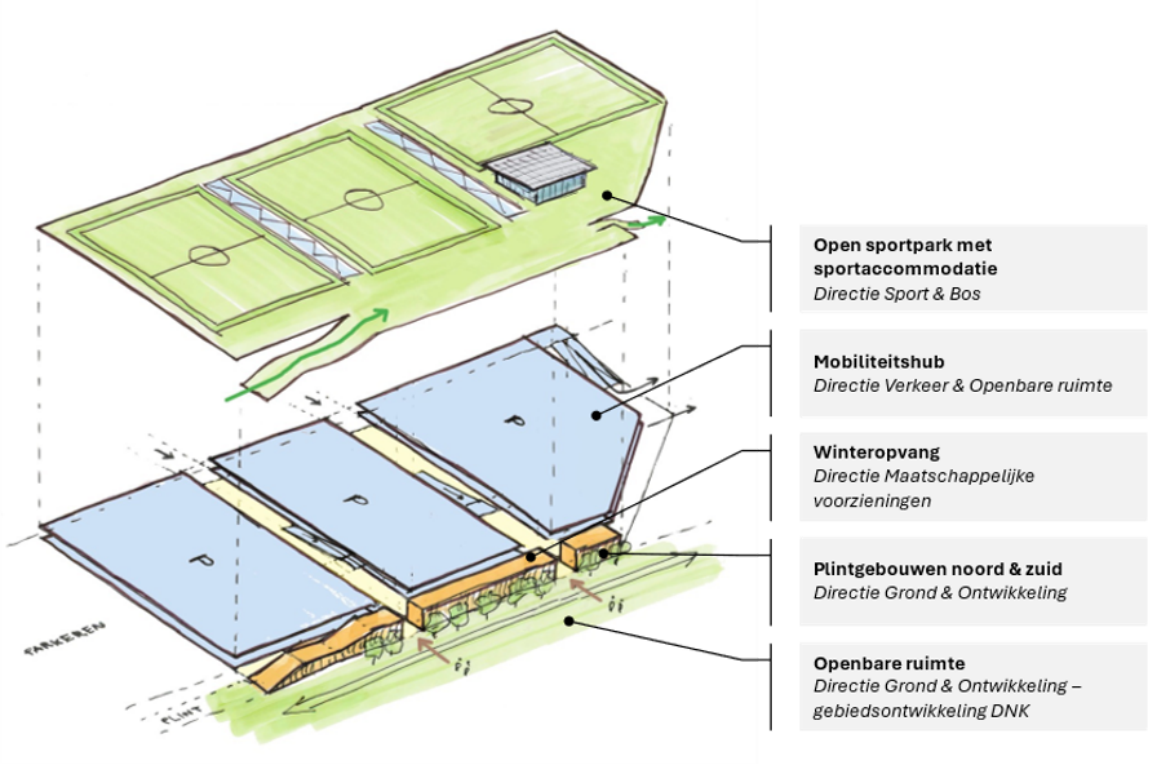
Artikel 169 Gemeentewet
1 Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.
2 Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennis te nemen van de integrale ontwikkeling op gebied van mobiliteit, sport, gezondheid, duurzaamheid, sociaal-maatschappelijke doelen in combinatie met de toenemende verdichting in de stad. Een nieuw multifunctioneel gebouw (werktitel DNK-gebouw) om:
- **Ruimte te maken voor de gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern;**
- **Het sportaanbod te versterken, afgestemd op de behoefte van bewoners;**
- **Zuidoost beter aan te laten sluiten op de stad, zowel fysiek als sociaal-maatschappelijk;**
- **De stad en in het bijzonder Zuidoost bereikbaar te houden.**

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 een 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 SMH);

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 2. In te stemmen met bijgaande raadsvoordracht waarmee de Raad gevraagd wordt:
• In te stemmen met het uitvoerings- & kredietbesluit voor de mobiliteitshub als onderdeel van het multifunctionele gebouw.
• 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.

Voor toelichting op bovenstaand besluit wordt u verwezen naar de raadsvoordracht.

Ad 3. In te stemmen met het ontwerp van de mobiliteitshub op basis van het Programma van Eisen.

Het DNK-gebouw bestaat uit verschillende onderdelen, waarvoor de verantwoordelijkheden en besluitvorming verschillend is belegd. Gezien de samenhang wordt er intensief samengewerkt en is er een gezamenlijk programma van eisen opgesteld en een integraal ontwerp. Het nu voorliggende besluit heeft alleen betrekking op het mobiliteitsdeel van het ontwerp.

Van ambities naar programma
Na het Voorkeursbesluit in 2020 is verdere uitwerking gegeven aan het DNK-gebouw middels een programma van eisen en een ontwerp. Deze producten zijn tot stand gekomen in een samenwerking tussen Verkeer & Openbare ruimte, Sport & Bos, Parkeren, Maatschappelijke voorzieningen en Gemeentelijk Vastgoed. Het programma van eisen betreft een integrale definitie van alle voorziene programmaonderdelen. De inhoud van dit document is het resultaat van een uitvoerig stakeholderproces, waarbij vanuit de projectdoelstellingen alle eisen en wensen van belanghebbenden voor het vastgoed en de sport- en mobiliteitsvoorzieningen zijn geïnventariseerd en, binnen de kaders van de Nota van Uitgangspunten, gehonoreerd.

Het ontwerp
Het ontwerp is, op basis van deze eisen, ook op dezelfde integrale wijze tot stand gekomen. 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 het DNK-gebouw. De Welstand van gemeente Ouder-Amstel heeft een positief vooradvies afgegeven. De definitieve behandeling van het ontwerp door Welstand zal na het Uitvoerings- & kredietbesluit plaats vinden.

De belangrijkste kenmerken van het ontwerp van de mobiliteitshub betreffen:
• Een efficiënte parkeervoorziening met een totale capaciteit van 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);
• Een nieuwe locatie voor de afhandeling van kiss & ride en aanvullend openbaar vervoer bij evenementen;
• Wanneer er geen evenementen zijn, zijn in de mobiliteitshub ca. 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;
• 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;
• 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);
• Een fietsenstalling met 680 plekken voor deel(bak)fietsen, fietsen, e-scooters, laadvoorzieningen en kluisjes.

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 integrale ontwerp en het programma van eisen is opgenomen bij het Raadsbesluit als bijlagen 1 en 2.

Ad 4. Directies V& OR, Parkeren en Grond & Ontwikkeling opdracht te geven om invulling te geven aan de voorwaarden in benodigd voor een optimale exploitatie van de mobiliteitshub.

De exploitatie van de mobiliteitshub is 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 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 evenementenparkeren 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. Handhaving betreft een reguliere taak waarvoor geen extra dekking binnen P1 benodigd is.

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.

Ad 5. De directeur V & OR aan te wijzen als kredietbeheerder.

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 AFC Ajax, de Johan Cruijff ArenA, de Ziggo Dome, gemeente Ouder-Amstel, 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

Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T + 1	Jaar T + 2	Jaar T + 3
Investeringsfonds		I	€ 0	€ 29750000	€ 32420000	€ 6830000

Rijk		I	€ 0	€ 10175000	€ 15000000	€ 8000000
Bijdrage derden		I	€ 210000	€ 3150000	€ 3550000	€ 90000
Totale Baten			€ 210000	€ 43075000	€ 50970000	€ 14920000

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T + 1	Jaar T + 2	Jaar T + 3
Uitvoeringskosten		I	€ 210000	€ 43075000	€ 50970000	€ 14920000
Totale Lasten			€ 210000	€ 43075000	€ 50970000	€ 14920000

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

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 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 en risicoverdeling
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).

Communicatie

Binnen de gemeente: Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente: Via de verschillende communicatiekanalen.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2024-059061	College van B&W Voordracht (pdf)
AD2024-069769	Bijlage Gemeenteraad Voordracht mobiliteitshub (SMH).pdf (pdf)
AD2024-069775	Bijlage 1 Raadsvoordracht programma van eisen mobiliteitshub (SMH).pdf (pdf)
AD2024-069776	Bijlage 2 Raadsvoordracht ontwerptoelichting mobiliteitshub (SMH).pdf (pdf)
AD2024-069777	Bijlage 3 Raadsvoordracht toelichting op business case mobiliteitshub (SMH).pdf (pdf)
AD2024-069778	Bijlage 4 Raadsvoordracht MKBA mobiliteitshub (SMH).pdf (pdf)
AD2024-069788	Advies (pdf)

Besluit college van burgemeester en wethouders

Conform besloten