

Nota van Uitgangspunten IJzijde Stationseiland

Balkon aan het IJ

Fietsenstalling en aanvaarbescherming

Auteur(s)

Tessa Hilgers, Jiska Beelen

Opdrachtgever

Jan Dijstelbloem
Rve Verkeer & Openbare Ruimte

Contactpersoon

Jiska Beelen
Ingenieursbureau

Kenmerk

2017018TH

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
T. Hilgers	J. Dijstelbloem		16/02/17

Inhoud

Samenvatting	4
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding	6
1.2 Projectgebied en scope	7
1.3 Raakvlakprojecten	9
1.4 Ambities en doelstellingen	10
1.5 Bestuurlijke context	10
1.6 Proces	12
1.7 Leeswijzer	13
2 Overzicht varianten	14
2.1 Twee bovengrondse fietsenstallingen	14
2.2 Eén ondergrondse fietsenstalling	16
2.3 Voorlopige conclusie	17
3 Ruimtelijke randvoorwaarden	18
3.1 Plangebied Stationseiland	18
3.2 Cultuurhistorische waarde	19
3.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden	21
4 Verkeer	24
4.1 Algemeen	24
4.2 Verkeerskundige effecten	24
4.3 Openbaar vervoer	26
5 Onderzoeken en omgevingsfactoren	28
5.1 Flora en fauna	28
5.2 Lucht- en geluidkwaliteit	29
5.3 Bodem- en waterkwaliteit	29
5.4 Onder- en bovengrondse objecten	30
6 Beleid, vergunningen en bestemmingsplan	31
6.1 Beleid	31
6.2 Vergunningen en ontheffingen	31
6.3 Bestemmingsplan	32

7	Investeringskosten	34
7.1	Investeringskosten en dekking bovengrondse variant	34
7.2	Investeringskosten en dekking ondergrondse variant	35
7.3	Onzekere factor in dekking	36
8	Gebruiks- en beheeraspecten	37
8.1	Algemeen	37
8.2	Doelstelling	37
8.3	Belangrijkste gebruiks- en beheer aspecten	37
8.4	Ontwerpvrijheid fietsenstalling	38
9	Exploitatie	39
9.1	Exploitatiekosten bovengrondse variant	39
9.2	Exploitatiekosten ondergrondse variant	39
10	Variantenafweging	40
10.1	Vergelijk varianten	40
10.2	Keuze voorkeursvariant	42
11	Risicomanagement	43
11.1	Algemeen	43
11.2	Risico's	43
12	Marktstrategie	44
12.1	Contractvorm	44
12.2	Aanbestedingsprocedure	45
12.3	Aanbevelingen en vervolg	45
13	Conclusie & aanbevelingen	47
13.1	Voorkeursvariant	47
13.2	Strategie	47
13.3	Aanbevelingen	48
13.4	Besluitvorming	49

Samenvatting

Aan de IJzijde van het Stationseiland nemen fietsers en voetgangersstromen almaar grotere vormen aan en neemt verblijven een prominentere plek in. De ambitie van het project Waterfront is de verbinding tussen de stad en het IJ te herstellen met een nieuw waterfront. Hier is het zicht vanaf de kade over het water volledig te ervaren. Voor de toegenomen behoefte tot stallingsmogelijkheden voor de fiets realiseren we fietsparkeercapaciteit voor tenminste 4000 fietsen. Direct aan het water realiseren we een constructie die het achterliggende gebied beschermt tegen aanvaringen.

Waterfront

Project Waterfront bestaat uit diverse ontwikkelingen, die gerealiseerd worden op het grensvlak van land en water, aan zuidelijke IJoevers op de De Ruijterkade. Project Waterfront maakt onderscheid tussen drie deelgebieden, te weten:

1. De herprofilering van de De Ruijterkade West, dat in september 2016 in uitvoering is gegaan.
2. IJzijde Stationseiland. Hieronder valt het realiseren van fietsparkeercapaciteit met minimaal 4000 fietsparkeerplaatsen, een aanvaarbescherming, de inrichting van Waterplein Oost, het terugplaatsen van het NACOGebouw op een nog aan te wijzen locatie aan het IJ en mogelijk een definitieve aanlanding van het IJpleinveer.
3. De Ruijterkade Oost. Hieronder valt de uitbreiding van het aantal halteplaatsen voor touringcars en mogelijk een definitieve aanlanding van het IJpleinveer. Daarnaast hoort met name bij dit deelgebied de opgave om de openbare ruimte zo te ontwerpen en uit te voeren, dat deze aansluit bij het totale IJoevergebied en past bij de ambities van Sprong over het IJ.

In 2015 heeft V&OR deze deelgebieden samengevoegd tot één samenhangend project onder de noemer Waterfront. Deze Nota van Uitgangspunten (NvU) betreft het deelgebied IJzijde Stationseiland, met in eerste instantie de realisatie van de fietsparkeercapaciteit en de aanvaarbescherming.

Varianten fietsenstalling

Voor de opgave aan de IJzijde van Stationseiland zijn twee varianten uitgewerkt, die zich in hoofdzaak onderscheiden in de inpassing van de fietsparkeercapaciteit:

1. Het realiseren van twee bovengrondse fietsenstallingen bij de waterpleinen Oost en West, de afwerking van de waterpleinen en een aanvaarbescherming tussen de twee waterpleinen in. De aanvaarbescherming wordt afgewerkt als een langssteiger.
2. Het realiseren van één ondergrondse fietsenstalling tussen de waterpleinen Oost en West. De fietsenstalling onder het kadeniveau wordt samen met de aanvaarbescherming gerealiseerd. Bovenop deze constructie wordt het maaiveld tussen de twee waterpleinen afgewerkt tot een langgerekt plein aan het water.

Voorkeursvariant

Vanuit het oogpunt inpassing in het gebied en aansluiting bij de projectambities en doelstellingen, heeft de ondergrondse variant de voorkeur. In het onderliggende document worden de overige factoren en randvoorwaarden beschreven die van invloed zijn op de keuze voor het inpassen van de fietsparkeercapaciteit.

Conclusies en aanbevelingen

De investeringskosten voor een ondergrondse fietsenstalling, aanvaarbescherming en afwerking van het maaiveld boven op de fietsenstalling zijn geraamd op € 43,9 miljoen (SSK raming op schetsontwerp niveau, deterministisch, prijspeil 2020). Na het vaststellen van het voorkeursbesluit zal in de definitiefase het uitwerken van de ondergrondse fietsenstalling plaatsvinden. De belangrijkste producten en stappen zijn:

Inkoopplan In het inkoopplan worden de inkoopstrategie en selectie- en gunningscriteria verder uitgewerkt. Vooral de invulling van de kwalitatieve gunningscriteria is een belangrijk middel om het gewenste eindresultaat te behalen. Het is in deze fase, op basis van de huidige inzichten en risico's, de intentie om de fietsenstalling en aanvaarbescherming middels een geïntegreerd contract op de markt te zetten. In de volgende fase zal dit nader uitgewerkt en onderbouwd worden.

Programma van Eisen, referentieontwerp en raming In lijn met de intentie om te kiezen voor een geïntegreerd contract wordt een Programma van Eisen, een referentieontwerp en bijbehorende raming gemaakt. Het maaiveldontwerp wordt in detail uitgewerkt door Ruimte & Duurzaamheid. Dit zal, ongeacht de keuze voor de contractvorm, bindend worden voorgeschreven in het contract.

Bestemmingsplan Project Waterfront valt onder bestemmingsplan Stationseiland, welke in december 2013 is vastgesteld en inmiddels onherroepelijk is. Met name voor de ondergrondse fietsenstalling dient het bestemmingsplan aangepast te worden. Het betreft een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Stationseiland.

Nader onderzoek naar Waterplein Oost Parallel aan de uitwerking van de ondergrondse fietsenstalling en aanvaarbescherming, moet worden onderzocht op welke wijze het Waterplein Oost definitief ingericht kan worden en of dit tegelijkertijd gerealiseerd kan worden. Hierbij spelen nog drie variabelen een rol:

- Er wordt een definitieve locatie voor het NACOGebouw gezocht, waarbij Waterplein Oost een reële optie is, maar andere locaties aan het IJ ook nog worden onderzocht. Mogelijk valt het NACOGebouw daarmee buiten de scope van de uitvoering van dit deel van Waterfront, te weten de realisatie van de fietsparkeercapaciteit en aanvaarbescherming.
- Grond & Ontwikkeling heeft aangegeven mogelijkheden te zien voor vastgoedontwikkeling op het Waterplein Oost. In de verdere planuitwerking zal gekeken worden of dit realiseerbaar is en welke voorwaarden hier in dat geval aan gesteld worden.
- Aan het Waterplein Oost is ruimte voor een lange steiger. Afhankelijk van welke functies hier in de toekomst geprojecteerd worden en of hier budget voor beschikbaar is, kan deze steiger in de verdere ontwerputwerking meegenomen worden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het gebied rondom het Centraal Station van Amsterdam, het Stationseiland, moet een groot aantal functies herbergen. Een ingewikkelde opgave gezien de beperkte ruimte, de dagelijkse drukte en de historische context van het gebied. In 2005 heeft de gemeente het Masterplan Stationseiland opgesteld waarmee de kaders zijn vastgesteld waarbinnen plannen op en rond het Stationseiland ontwikkeld moeten worden. In het Masterplan wordt ingegaan op alle functies die bij het station horen en een plaats hebben. Deze ontwikkelingen worden vervolgens in meerdere deelprojecten nader uitgewerkt.

Waterfront

Project Waterfront bestaat uit diverse ontwikkelingen, die gerealiseerd worden op het grensvlak van land en water, aan zuidelijke IJoevers op de De Ruijterkade. Project Waterfront maakt onderscheid tussen drie deelgebieden, te weten:

1. De herprofilering van de De Ruijterkade West, dat in september 2016 in uitvoering is gegaan.
2. IJzijde Stationseiland. Hieronder valt het realiseren van fietsparkeercapaciteit met minimaal 4000 fietsparkeerplaatsen, een aanvaarbescherming, de inrichting van Waterplein Oost, het terugplaatsen van het NACOGebouw op een nog aan te wijzen locatie aan het IJ en mogelijk een definitieve aanlanding van het IJpleinveer.
3. De Ruijterkade Oost. Hieronder valt de uitbreiding van het aantal halteplaatsen voor touringcars en mogelijk een definitieve aanlanding van het IJpleinveer. Daarnaast hoort met name bij dit deelgebied de opgave om de openbare ruimte zo te ontwerpen en uit te voeren, dat deze aansluit bij het totale IJoevergebied en past bij de ambities van Sprong over het IJ.

In 2015 heeft V&OR deze deelgebieden samengevoegd tot één samenhangend project onder de noemer Waterfront.

1.1.1 Opgave fietsparkeren

In 2013 is door de partijen NS, ProRail, Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam besloten om de fietsopgave in het stationsgebied als geheel aan te pakken door een gezamenlijk plan te maken voor de realisatie en exploitatie van de benodigde fietsparkeerplaatsen. Dit heeft in 2015 geleid tot een gedragen voorlopige voorkeursvariant bestaande uit zes fietsenstallingen, die tussen 2016 en 2025 gerealiseerd moeten worden. Onderdeel van deze variant zijn twee fietsenstallingen aan de IJzijde van het station met een gezamenlijke capaciteit van minimaal 4000 plaatsen die door het project Waterfront worden gerealiseerd. Bij de nadere uitwerking van deze variant is ervoor gekozen om ook een variant te onderzoeken waarbij deze twee fietsenstallingen samen worden gevoegd tot één grote ondergrondse fietsenstalling.

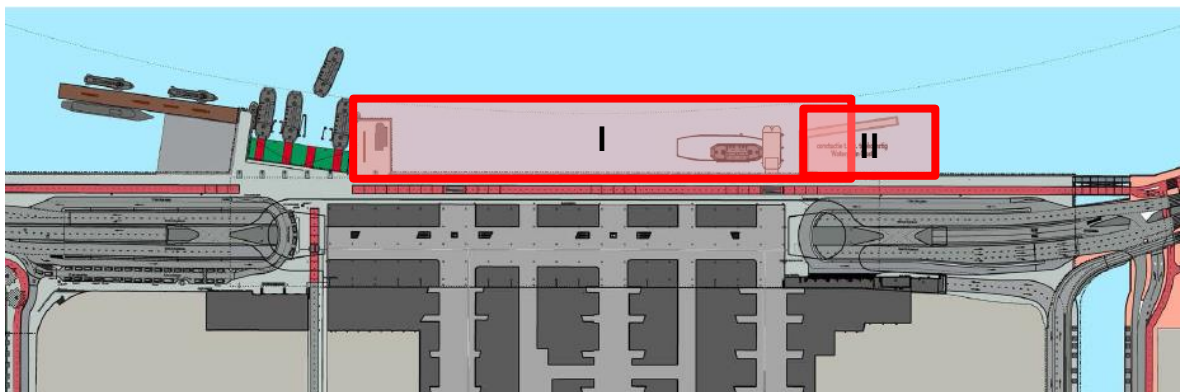
uitkomsten van een nadere uitwerking van het ontwerp en als dit qua besluitvorming en planning aansluit, het afbouwen van het Waterplein Oost in meegenomen worden. Voor het Waterplein Oost wordt nog nader onderzocht op welke wijze het plein definitief ingericht kan worden. Hierbij spelen nog drie variabelen:

- Er wordt een definitieve locatie voor het NACOgebouw gezocht, waarbij Waterplein Oost een reële optie is, maar andere locaties aan het IJ ook nog worden onderzocht. Mogelijk valt het NACOgebouw daarmee buiten de scope van de uitvoering van dit deel van Waterfront, te weten de realisatie van de fietsparkeercapaciteit en aanvaarbescherming.
- Grond & Ontwikkeling heeft aangegeven mogelijkheden te zien voor vastgoedontwikkeling op het Waterplein Oost. In de verdere planuitwerking zal gekeken worden of dit realiseerbaar is en welke voorwaarden hier in dat geval aan gesteld worden.
- Aan het Waterplein Oost is ruimte voor een lange steiger. Afhankelijk van welke functies hier in de toekomst geprojecteerd worden en of hier budget voor beschikbaar is, kan deze steiger in de verdere ontwerputwerking meegenomen worden.

In deze NvU wordt de definitieve aanlanding voor het IJpleinveer niet meegenomen. Hiermee wordt voorgesorteerd op het voorkeursbesluit in het kader van Sprong over het IJ waarin wordt voorgesteld om het IJpleinveer te verplaatsen naar de De Ruijterkade Oost.

Ondanks dat de deelgebieden van Waterfront niet parallel lopen, betreft het wel een integrale ontwerp-opgave, waarbij de aansluiting van de deelgebieden op de omgeving nadrukkelijk de aandacht vraagt.

Op onderstaande kaart is de scope van deze NvU aangegeven. I betreft het projectgebied voor de fietsparkeercapaciteit en aanvaarbescherming. II betreft het Waterplein Oost, waar bij de bovengrondse variant een fietsenstalling is geprojecteerd.



Afbeelding 2: Scopegrenzen Nota van Uitgangspunten (Kaart situatie 2016)

1.2.2 Nadere scopebeschrijving

De scope van de opgave aan de IJzijde van Stationseiland, die binnen deze NvU wordt uitgewerkt, is als volgt gedefinieerd:

Aan de zuidelijke IJoever wordt fietsparkeercapaciteit voor minimaal 4000 fietsen en een aanvaarbescherming gerealiseerd, die het busstation met overkapping, de Noord/Zuidlijn, de Michiel de Ruijtertunnel en, bij de ondergrondse variant, de fietsenstalling beschermt tegen een aanvaring door schepen uit scheepvaartklasse VI-a (tweebaksduwvaartschepen). In 2015 is door deskundigen geconcludeerd dat het beschermingsniveau van de reeds gebouwde aanvaarbescherming en de nog te realiseren functionele steiger niet voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. Aan de hand van nieuwe berekeningen en onderzoeken is een nieuw en hoger beschermingsniveau vastgesteld. Dit beschermingsniveau moet samen met de nog te bouwen ondergrondse fietsenstalling gerealiseerd worden.

Voor de opgave aan de IJzijde zijn twee varianten uitgewerkt, die zich in hoofdzaak onderscheiden op de inpassing van de fietsparkeercapaciteit:

1. Het realiseren van twee bovengrondse fietsenstallingen bij de waterpleinen Oost en West, de afwerking van de waterpleinen en een aanvaarbescherming tussen de twee waterpleinen in. De aanvaarbescherming wordt afgewerkt als een langssteiger.
2. Het realiseren van één ondergrondse fietsenstalling tussen de waterpleinen Oost en West. De fietsenstalling onder het kadeniveau wordt samen met de aanvaarbescherming gerealiseerd. Bovenop deze constructie wordt het maaiveld tussen de twee waterpleinen afgewerkt tot een langgerekt plein aan het water.

1.3 Raakvlakprojecten

Het project Waterfront heeft raakvlakken met een aantal omgevingsprojecten:

- **Sprong over het IJ:** De opgave voor de Sprong over het IJ is te bepalen welk pakket van maatregelen voor verbetering van de IJoeververbindingen op middellange termijn de voorkeur heeft. Met name het centrale deel is relevant voor project Waterfront. Hierbij worden verschillende alternatieven voor verbetering van de langzaam verkeersverbindingen tegen elkaar afgewogen: veren, veren plus één of meerdere bruggen of een IJpleintunnel of -brug. Om de veren naar de Buiksloterweg te ontlasten, worden bovendien de mogelijkheden voor een voetgangerstunnel CS-Buiksloterweg onderzocht. Bij de ondergrondse fietsenstallingvariant is één van de varianten dat de voetgangerstunnel aanlandt in de ondergrondse fietsenstalling. Deze variant is echter niet heel kansrijk, omdat de technische inpassing complex is. Daarnaast wordt een eventuele voetgangerstunnel waarschijnlijk pas als één van de laatste maatregelen van Sprong over het IJ gerealiseerd. Om deze redenen wordt op dit moment als uitgangspunt gehanteerd dat de mogelijke voetgangerstunnel niet aanlandt in de ondergrondse fietsenstalling.
- **Transfer touringcar/ rondvaartboot:** Transferlocatie voor de korte termijn is Zouthaven. Kansrijke locaties voor de lange termijn (vanaf 2020) zijn De Ruijterkade Oost en het Stationseiland. Indien één van deze locaties ontwikkeld moet worden, kan dit een plek krijgen binnen project Waterfront, maar in elk geval buiten het contract van het realiseren van de fietsparkeercapaciteit, de aanvaarbescherming en de maaiveldafwerking.
- **Verplaatsten riviercruises:** Er wordt een alternatieve locatie voor de riviercruises gezocht. De huidige locatie ligt tussen Waterplein Oost en de Passengersterminal.
- **Project Hoogfrequent Spoor (PHS):** In het kader van PHS worden onder meer vier van de vijf spoorviaducten van de oostelijke onderdoorgang vervangen.

1.4 Ambities en doelstellingen

Projectambities

Het project Waterfront heeft de volgende ambities voor het projectgebied geformuleerd:

1. Het herstellen van de verbinding tussen de stad en het IJ, met name voor fietsers en voetgangers, met een nieuw waterfront.
2. Het zo goed mogelijk faciliteren van de vele verkeersstromen in het gebied. Aan de toegenomen behoefte tot stallingsmogelijkheden voor de fiets, wordt recht gedaan door de realisatie van fietsparkeercapaciteit voor tenminste 4000 fietsen.
3. Het realiseren van een hoogwaardige verblijfsruimte langs de kade van het IJ. Dit in aansluiting op de ontwikkelingen in het kader van Sprong over het IJ en de Stad in Balans.

Met als randvoorwaarde **bescherming bieden tegen aanvaringen**. De IJzijde van het Stationsgebied wordt beschermd tegen onacceptabele schade door aanvaringen met schepen tot en met scheepsklasse VI-a.

1.5 Bestuurlijke context

In 2005 is het **Masterplan Stationseiland** vastgesteld. Het Masterplan dient als "structuurplan" waaraan alle bouwplannen op het Stationseiland worden getoetst, waardoor de samenhang is gewaarborgd. Onderdeel van het Masterplan is het bieden van een goede bereikbaarheid van de OV-knoop in combinatie met een aantrekkelijke en veilige inrichting van het publieke domein.

De gemeenteraad heeft het **voorlopig ontwerp voor het maaiveld van Stationseiland** in maart 2012 vastgesteld. In dit plan zijn de vingerpielen vervangen door een langssteiger.

Het **Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (MJP fiets)** dat in december 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft aan dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is; met name in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. De toen geconstateerde groei gaat onverminderd door. Amsterdam wil die groei faciliteren en zorgen dat de stad goed en veilig per fiets bereikbaar blijft. Het MJP Fiets geeft aan dat het hiervoor noodzakelijk is om flink te investeren en o.a. 11.000 extra fietsparkeerplaatsen bij het Centraal Station te realiseren (bovenop de toen circa 9.000 aanwezige plekken).

ProRail, NS, Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam zijn in 2015 een voorlopige voorkeursvariant (het voorkeursalternatief) voor de **Totaal Opgave Fietsparkeren** voor station Amsterdam Centraal (TOF) overeengekomen. Op 1 april 2015 heeft de gemeenteraad een besluit genomen over de totaalopgave fietsparkeren. De raad heeft kennisgenomen van en ingestemd met de verwachte behoefte van 17.500 (inmiddels 18.000) fietsparkeerplaatsen in 2020 en 21.500 (inmiddels 22.000) in 2030 en de herkomst en bestemmingen van de fietsers. Daarnaast heeft men ingestemd met de opgave om voor 2020 17.500 (inmiddels 18.000) fietsparkeerplaatsen en voor 2030 21.500 (inmiddels 22.000) fietsparkeerplaatsen te realiseren volgens de voorlopige voorkeursvariant. Dit is een gezamenlijke opgave voor gemeente, Stadsregio, ProRail en NS.

Aanvraag budget definitieve aanlanding veren (2015)

In 2014 moest wegens de inzet van het Spitsveer op last van de Havendienst de aanlanding van het IJveer verplaatst worden naar de oostkant van het Stationseiland zodat de nautische veiligheid geborgd bleef. De verplaatsing van het IJveer zorgde voor een betere verkeersveiligheid achter CS omdat de passagiersstromen worden gespreid. Nu het gebied tussen CS en IJ definitief wordt ingericht hoort daar een definitieve aanlanding bij. V&OR is daarbij eerder uitgegaan van één aanlanding bij Waterplein Oost, met voldoende opstelplaatsen voor passagiers en de aanlanding van een tweede schip. Daarnaast is een stelpost opgenomen voor aanpassing van infrastructuur aan de wal en begeleiding van V&OR. Voor deze plannen is in de VJN van 2015 geld aangevraagd en vrijgemaakt. In het kader van Sprong over het IJ wordt in 2016 voorgesteld om het IJpleinveer te verplaatsen naar het Oosterdokseiland ter hoogte van de Oostelijke onderdoorgang.

Besluitvorming hoger niveau aanvaarbescherming (januari 2016)

Experts hebben geconstateerd dat het beschermingsniveau van het eerdere ontwerp voor de aanvaarbescherming (volgens VO Stationseiland) onvoldoende bescherming biedt tegen aanvaringen. Op 5 januari 2016 besloot B&W te kiezen voor een hoger beschermingsniveau. Hiermee zijn het busstation (CS IJzijde) met de overkapping, de Michiel de Ruijtertunnel en de Noord/Zuidlijn beschermd tegen een aanvaring door 98,3% van het scheepsaanbod op het IJ. Met deze keuze wordt aangesloten bij een in Nederland geaccepteerd risiconiveau (d.w.z. een risiconiveau waartegen geen extra bescherming geboden hoeft te worden) van 1:100.000 per jaar voor individuen (individueel risico). Zolang dit hogere beschermingsniveau nog niet gerealiseerd is, wordt de kade beschermd door pontons.

Portefeuillehouderoverleg Sprong over het IJ – Wethouders van der Burg en Litjens (voorjaar 2016) In februari en april 2016 vonden overleggen plaats tussen wethouders Litjens en Van der Burg. Zij spraken de ambitie uit om de fietsenstalling aan de IJzijde ondergronds te realiseren. Voor deze plannen is in de VJN van 2016 geld aangevraagd en vrijgemaakt.

Voorkeursvariant Totaalopgave Fietsparkeren Stationseiland (TOF) mei 2016 In mei 2016 heeft het College van B&W de voorkeursvariant vastgesteld. Hierbij is opgemerkt dat het college de ambitie heeft om de IJstallingen uit het zicht te realiseren.

Sprong over het IJ (2016/2017) De ontwikkeling van de IJoevers leidde in oktober 2014 tot een specifieke opdracht naar een toekomst vaste verbinding van Amsterdam Noord met de rest van de stad. De behoefte aan goede en veilige verbindingen tussen Centrum en Noord, was reden voor de wethouders Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer om een studie te laten verrichten naar de mogelijkheden tot structurele verbetering van de IJoeerverbindingen: de Gebiedsstudie Sprong over het IJ.

Na een Principebesluit eind 2015 werkt Sprong over het IJ in 2016 aan een Nota van Uitgangspunten. De opgave voor de Nota van Uitgangspunten Sprong over het IJ is te bepalen welk pakket van maatregelen voor verbetering van de IJoeerverbindingen op middellange termijn de voorkeur heeft. Begin 2017 zal Sprong over het IJ een voorgenomen voorkeursbesluit voorleggen aan het bestuur, waarna begin 2017 inspraak zal plaats vinden. Een definitief voorkeursbesluit is medio 2017 voorzien.

1.6 Proces

Tabel 1 beschrijft het gemeentelijke besluitvormingsproces (Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur; PBI) dat, met name bij grondexploitatie- en infrastructurele projecten, doorlopen wordt om stapsgewijs en weloverwogen te komen tot een definitief besluit over realisatie van ruimtelijke projecten.

Fase	Producten	Bestuurlijk Besluit
1. Initiatiefase	Startnotitie	Principebesluit
2. Uitgangspuntenfase	NvU van uitgangspunten, schetsontwerp	Voorkeursbesluit
3. Definitiefase	Strategisch beslisdocument: integraal programma van eisen, voorlopig ontwerp, Concept Bestemmingsplan, financiële doorrekening, voorlopige kredietaanvraag	Projectbesluit (go/no-go besluit)
4. Ontwerpfase	Definitief ontwerp, beheerplan, BLVC-plan, kredietaanvraag uitvoering, subsidieaanvraag uitvoering	Uitvoeringsbesluit
5. Realisatiefase	Project gerealiseerd	

Tabel 1: Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur

Deze NvU is onderdeel van PBI fase 2, de uitgangspuntenfase. Het doel van de uitgangspuntenfase is het verkennen van de beleidsmatige, juridische, milieukundige, sociaal maatschappelijke, technische en financiële haalbaarheid van de varianten. De afweging van de verschillende resultaten moet leiden tot een voorkeursbesluit. Met dit besluit legt de gemeenteraad de kaders en de voorkeursvariant vast die in de vervolgfase verder wordt uitgewerkt.

Om te komen tot besluitvorming voor de fietsenstalling(en) en aanvaarbescherming is het de intentie om het projectbesluit en uitvoeringsbesluit gelijktijdig te nemen, zie ook hoofdstuk 13 conclusies en aanbevelingen. Dit omdat het project mogelijk middels een geïntegreerd contract wordt aanbesteed, waarbij er reeds vóór de ontwerpfase een overeenkomst met een marktpartij wordt gesloten. Zie voor een nadere toelichting op de marktstrategie hoofdstuk 12.

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 1	beschrijft de aanleiding, scope en bestuurlijke context van deze NvU.
Hoofdstuk 2	gaat in op de twee varianten die afgewogen worden in deze NvU.
Hoofdstuk 3	beschrijft de ruimtelijke randvoorwaarden die gelden voor het project.
Hoofdstuk 4	behandelt de verkeerskundige aspecten in de huidige situatie in en om het projectgebied.
Hoofdstuk 5	beschrijft de milieuaspecten (flora en fauna, lucht- en geluidskwaliteit en de bodemkwaliteit) en andere aspecten waar rekening mee moet worden gehouden zoals de omgevingsfactoren.
Hoofdstuk 6	bevat de randvoorwaarden op planologisch/ juridisch terrein evenals op beleidsgebied.
Hoofdstuk 7	behandelt de investeringskosten van de fietsenstalling en aanvaarbescherming.
Hoofdstuk 8	is gewijd aan de belangrijkste gebruiks-, en beheeraspecten.
Hoofdstuk 9	gaat in op de exploitatie van de fietsenstallingvarianten.
Hoofdstuk 10	maakt een keuze tussen de twee beschreven varianten.
Hoofdstuk 11	geeft een opsomming van de belangrijkste kansen en risico's voor de voorkeursvariant.
Hoofdstuk 12	gaat in op de marktstrategie die het team voor de realisatie van de fietsenstalling, aanvaarbescherming en afwerking van het maaiveld voor ogen heeft.
Hoofdstuk 13	bevat de conclusies die uit de onderzoeken en analyses kunnen worden getrokken en de hieruit volgende aanbevelingen.

2 Overzicht varianten

In de uitgangspuntenfase zijn de twee voorkeursvarianten nader bekeken en tegen elkaar afgewogen. De eerste variant betreft twee bovengrondse fietsenstallingen. Deze variant is de uitwerking van het (voorlopig) voorkeursbesluit in het kader van Totaalopgave Fietsparkeren Stationseiland. De tweede variant is één ondergrondse fietsenstalling, die tot stand is gekomen na uitvoerig overleg met diverse stakeholders. Beide varianten worden hieronder verder toegelicht.

2.1 Twee bovengrondse fietsenstallingen

In deze variant worden de 4000 fietsparkeerplekken ingepast als twee bovengrondse fietsenstallingen, ter plaatse van Waterplein West en (het toekomstig) Waterplein Oost. Hierbij zijn het aantal bouwlagen (en aantal fietsparkeerplaatsen), gebruiksgemak, de consequenties voor zicht over het IJ en de kosten (het beschikbare budget) tegen elkaar afgewogen. Als resultaat hiervan is in de verdere uitwerking als uitgangspunt gehanteerd, dat beide fietsenstallingen bestaan uit twee bouwlagen. Vanuit gebruiksgemak is meer dan twee bouwlagen niet wenselijk. De bovengrondse fietsenstallingen worden afgewerkt met een lamelstructuur om het zicht over het IJ zo minimaal mogelijk te beperken. De volgende sub-varianten zijn bekeken:

A. (Deels) vrijstaande platforms in het water, aan weerszijde van beide Waterpleinen

Nadeel van deze optie is dat rond de fietsenstallingen 'sloten' ontstaan die geen toegevoegde waarde hebben en onveilig kunnen zijn. Tevens beperkt deze optie het aantal riviercruiseboten dat kan aanmeren aan de steiger op het Oosterdokseiland.

B. Gelijk aan optie A, maar de garage aan de oostkant is op (het toekomstig) Waterplein Oost gesitueerd

Nadeel van deze optie is dat het oppervlak van Waterplein Oost onvoldoende is om 2000 fietsparkeerplaatsen in twee bouwlagen te realiseren. Daarnaast komt de oostelijke fietsenstalling bij deze variant direct voor de kap van het busstation te staan.

C. Waterpleinen uitbreiden in respectievelijk westelijke en oostelijke richting

In deze optie wordt Waterplein West in westelijke richting en (het toekomstig) Waterplein Oost in oostelijke richting uitgebreid. De parkeergarages worden geïntegreerd met de waterpleinen. Ook deze optie beperkt het aantal riviercruiseboten dat kan aanmeren aan de steiger op het Oosterdokseiland.

D. Gelijk aan optie C, maar onderste bouwlaag wordt half verdiept aangelegd ten opzichte van de kade

In deze optie wordt het optimum gezocht tussen gebruiksgemak (niet te veel niveauverschillen) en beperking van het zicht over het IJ. Ook deze optie beperkt het aantal riviercruiseboten dat kan aanmeren aan de steiger op het Oosterdokseiland.

Voor alle opties van de bovengrondse variant geldt dat het zicht op het IJ wordt beperkt. De supervisors beoordelen dit aspect negatief. Daarnaast hebben drie van de vier opties consequenties voor de commerciële activiteiten (riviercruise) van het Havenbedrijf Amsterdam. Er wordt echter gezocht naar een alternatieve locatie voor de riviercruises.

De geplande aanvaarbescherming wordt los van de twee bovengrondse fietsenstallingen ontwikkeld. In deze variant wordt de aanvaarbescherming, conform het vastgestelde VO Stationseiland, direct voor de kade gerealiseerd in de vorm van een langssteiger. De aanvaarbescherming moet de achterliggende kade, Michiel de Ruijtertunnel, Noord/Zuidlijn, busstation en de overkapping van het busstation beschermen tegen aanvaringen met scheepvaart uit klasse VI-a, conform het collegebesluit van 5 januari 2016.

De bovengrondse variant heeft, afhankelijk van de gekozen optie, een capaciteit van tussen 4000 en 4700 fietsparkeerplekken. In afbeelding 3 is een impressie gegeven van variant D met bovengrondse fietsenstallingen.



Afbeelding 3: Variant 1D, twee bovengrondse fietsenstallingen

2.2 Eén ondergrondse fietsenstalling

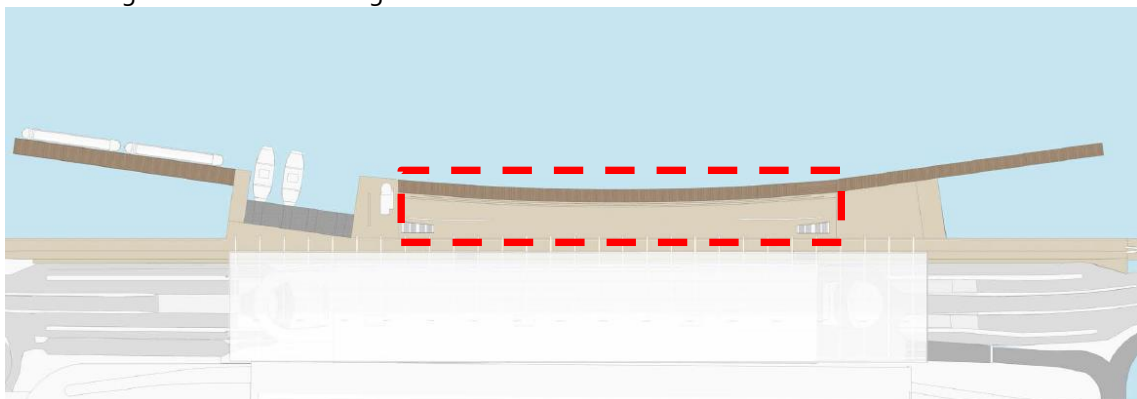
Bij deze variant worden de 4000 fietsparkeerplekken ingepast als één langgerekte fietsenstalling onder kadeniveau, tussen Waterplein West en (het toekomstig) Waterplein Oost in. De fietsenstalling wordt gerealiseerd in het IJ, voor de huidige kade. In deze variant blijft het zicht op het IJ maximaal behouden. Vanuit de bestaande kade kan nog tussen de 34 en 39 meter (afhankelijk van de afstand tot de nautische veiligheidszone direct buiten de vaargeul) in noordelijke richting het IJ in worden gebouwd. Deze nautische veiligheidszone dient als buffer voor de vaargeul en moet vrij blijven van vaste objecten. Tijdelijk aanmeren is wel mogelijk in deze zone.

De fietsenstalling wordt ontwikkeld samen met de geplande aanvaarbescherming, die daardoor verder in het IJ komt te liggen. Deze aanvaarbescherming moet de fietsenstalling en de achterliggende kade, Michiel de Ruijtertunnel, Noord/Zuidlijn, busstation en de overkapping van het busstation beschermen tegen aanvaringen met scheepvaart uit klasse VI-a, conform het collegebesluit van 5 januari 2016.

De capaciteit van de fietsenstalling moet nog nader uitgewerkt worden, maar zal tenminste 4000 plekken zijn zoals afgesproken is in het kader van Totaalopgave Fietsparkeren Stationseiland.

De huidige kade aan de noordzijde van Stationseiland werd in eerdere ontwerpen compact vormgegeven met de inschatting dat het een kade was gelegen op het noorden met een vrij functioneel, niet recreatief, karakter. Echter, het gebruik van de kade door voetgangers en fietsers neemt steeds verder toe. Ook vanuit de ontwikkeling van de noordelijke IJever en de projecten Stad in Balans en Sprong over het IJ wordt deze constatering gedaan. Er is behoefte aan meer ruimte en een boulevard voor langzaam verkeer, tussen het Muziekgebouw en IJdok.

Met de realisatie van een ondergrondse fietsenstalling biedt het dak van de stalling de mogelijkheid een verblijfsruimte te realiseren. Met name voor de voetganger verbetert hierdoor de doorstroming en de verblijfskwaliteit. Er ontstaat op het dak van de stalling een 'balkon' aan het IJ met vrij zicht over het water, goed georiënteerd op de zon, gericht op verblijf inclusief bijbehorende (kleinschalige) horecavoorzieningen. In afbeelding 4 is een impressie gegeven van een ondergrondse fietsenstalling.





Afbeelding 4: Variant 2, de ondergrondse fietsenstalling (genoemde bedragen betreffen het deel binnen de rode arcering)

2.3 Voorlopige conclusie

Bij het ondergronds realiseren van de 4000 fietsparkeerplekken wordt in één ingreep een aantal ruimtelijk-programmatische vraagstukken opgelost, passend bij deze prominente locatie. De IJzijde van CS, waar het stromen en verblijven van fietsers en voetgangers almaar drukker vormen aanneemt, wordt ontlast doordat er extra ruimte wordt gemaakt in de vorm van een langgerekt plein bovenop de stalling. De verbinding tussen de stad en het IJ, specifiek het zicht op en over het IJ, wordt behouden en deels verbeterd.

Vanuit het oogpunt inpassing in het gebied en aansluiting bij de projectambities en doelstellingen, heeft de ondergrondse variant de voorkeur. In de hier na volgende hoofdstukken worden de overige factoren en randvoorwaarden beschreven, die van invloed zijn op de keuze en verdere uitwerking van het inpassen van de fietsparkeercapaciteit.

3 Ruimtelijke randvoorwaarden

3.1 Plangebied Stationseiland

Begin jaren 2000 is de gemeente Amsterdam gestart met een ingrijpende herinrichting van het Stationseiland. Naast werkzaamheden rondom de aanleg van de Noord/Zuidlijn en verbouwing van het station, wordt ook de De Ruijterkade langs het IJ heringericht en het waterprogramma ontwikkeld.

Het plangebied bevindt zich op het Stationseiland. In het midden hiervan ligt het stationsgebouw, waar, naast de treinperrons, winkels, horecagelegenheden, fietsenstallingen en bagageruimten te vinden zijn. Op het Stationsplein, aan de zuidzijde van het station, liggen het oostelijk en westelijk tramemplacement en de toegangen tot het ondergrondse metrostation. Aan het Open Havenfront bevinden zich enkele rederijen (rondvaartboten) en de watertaxi.

Aan de westzijde van het Stationsgebouw ligt de kantoortoren van Regardz, ook wel de Zilveren toren genoemd, het Ibishotel en een fietsenstalling. Aan de oostzijde bevindt zich het zogenaamde postzakkengebouw, waar op de begane grond en in de kelder een fietsenstalling is. De bovengelige verdiepingen zijn in gebruik als kantoor.



Afbeelding 5: Plangebied Stationseiland

Aan de IJzijde van het stationsgebouw bevindt zich het overkapte busstation. Onder het busstation liggen de IJhallen, met daarin commerciële voorzieningen. Ook zijn hier de taxibus en aan beide zijden een kiss & ride gerealiseerd. Hieronder is een autotunnel aangelegd: de Michiel De Ruijtertunnel, welke onderdeel is van het hoofdnet auto. Tevens ligt aan deze kant van het station de pontaanlanding, vanwaar drie veerlijnen die de verbinding met Noord maken. Aan de noordzijde van het IJ bevinden zich onder andere diverse horecageleenheden, het filmmuseum Eye en de Adamtoren (voormalig Shelltoren).

Het projectgebied, tussen het paleis van Justitie en het Muziekgebouw aan het IJ, is nog volop in ontwikkeling en wordt het sluitstuk van de zuidelijke IJoevers. Bij de verdere uitwerking van de plannen is een belangrijk uitgangspunt dat aansluiting wordt gezocht bij de ambitie en het kwaliteitsniveau van de projectomgeving. Hierbij worden de cultuurhistorische waarden en de stedenbouwkundige randvoorwaarden als uitgangspunt gehanteerd.

3.2 Cultuurhistorische waarde

Station Amsterdam Centraal vormt een belangrijk onderdeel van het beschermde stadsgezicht van Amsterdam en is opgenomen in de Unesco Wereld erfgoedlijst. Het station (inclusief de overkappingen) is in 1974 aangewezen als Rijksmonument. Dit stelt bijzondere eisen aan het ver- en nieuwbouwen en aan de inrichting van de openbare ruimte (inclusief het water).

Het station (tot mei 2000 Amsterdam CS geheten) verving het in 1878 gesloten Station Amsterdam Willemspoort en het van 1878 tot 1889 gebruikte tijdelijke station Westerdok. Het is gebouwd op drie aangeplempte eilanden in het IJ. Het is gebouwd tussen 1881 en 1889 naar ontwerp van architect P.J.H. Cuypers, ingenieur/ architect A.L. van Gendt (stationsgebouw) en ingenieur L.J. Eijmer (stationskap). Bij de bouw traden verzakkingen op, waardoor het werk enige jaren werd vertraagd. Op 15 oktober 1889 werd het station geopend.



Afbeelding 6: Station Amsterdam Centraal

Het NACOGebouw en Pier 10 zijn tevens rijksmonumenten. Het NACOGebouw is een voormalig scheepsagentuur uit 1919 in een mix van Amsterdamse School en Indische bouwstijl.

Bij de planvorming rond de IJover achter het Centraal Station, waarbij ten behoeve van het nieuwe busstation een bredere kade nodig was, is het NACOGebouw in 2004 tijdelijk verplaatst. Als alle bouwwerkzaamheden zijn afgerond zal het gerenoveerde NACOGebouw weer teruggeplaatst worden op een nog aan te wijzen locatie aan het IJ.



Afbeelding 7: NACOGebouw op de oorspronkelijke locatie.

Pier 10 is gebouwd in 1932 als havenkantoor van de vrachtvaartdienst West-Frieslandlijn. Het gebouw is een voorbeeld van de architectuur van het Nieuwe Bouwen, ook wel aangeduid als Nieuwe Zakelijkheid. Pier 10 is tegenwoordig in gebruik als restaurant.



Afbeelding 8: Pier 10

3.3 Stedenbouwkundige randvoorwaarden

Voor integrale herinrichting van het Stationseiland is in 2001 het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) opgesteld. Dit SPvE is in 2005 uitgewerkt in een Masterplan en in 2012 in het Ontwerpboek Stationseiland/ Prins Hendrikkade. De stedenbouwkundige uitgangspunten van deze documenten zijn nog steeds van kracht, echter op punten is het ingehaald door nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Hieronder zijn de belangrijkste elementen uit het SPvE opgenomen.

Stationseiland

In de reeks van eilanden aan de zuidelijke IJoever onderscheidt het Stationseiland zich als 'reizigerseiland'. De reiziger staat centraal met alle voorzieningen die daaraan ten dienste staan. Ruimtelijk wordt op het Stationseiland het eilandkarakter versterkt. Nieuwe bebouwing is beperkt van omvang in contrast tot de sterke intensivering van de omliggende eilanden, zoals opgenomen in het Plan Openbare Ruimte IJoevers. In het stedenbouwkundig concept is gekozen voor een ruimtelijke en transparante opzet; optimale verbindingen op maaiveldniveau en het versterken van zichtrelaties tussen de stad en de ruimte van het IJ. De entree tot de stad wordt het domein van de voetganger: overzichtelijk, veilig en zonder obstakels.

Uitgangspunt voor de inrichting van het Stationseiland is een concentratie van alle openbaar vervoersactiviteiten langs een as in het verlengde van de zogenaamde rode looper. Het busstation aan de IJzijde op het niveau +1 vervangt de circa 35 halteplaatsen op vier locaties in de eerdere situatie, rondom het Open Havenfront. De nieuwe IJhal geeft het stationscomplex een gezicht aan het IJ.

Het primaire doel van het SPvE is het verbeteren van de kwaliteit van het gebied als knooppunt van openbaar vervoer voor de reiziger en van de openbare ruimte voor voetgangers en fietsers in het algemeen. In het plan is gezocht naar de beste (logistieke) verbindingen voor de meest frequente relaties. Het logistieke concept voor de verknoping van de diverse vervoersmiddelen is reeds vastgelegd in het plan Reizigersmachine.

IJzijde

Aan de IJzijde is een busplatform gerealiseerd op het niveau van de sporen met daaronder een nieuwe Stationshal, de IJhal, waarin de noordelijke uitgangen van de Noord/Zuidlijn uitkomen. De De Ruijterkade is ondergronds komen te liggen, zodat zijn verkeersfunctie als onderdeel van het hoofdnet Auto gewaarborgd is. Tussen de autotunnel en het busplatform, op maaiveldniveau, is ruimte gecreëerd voor het langzaam verkeer. Het busplatform en de kade zijn door een kap 'overspannen'. Om dit alles mogelijk te maken is de kade aan de IJzijde circa 40 meter richting het IJ verlegd en is de vaarweg aangepast.

IJhal

De IJhal, de ruimte onder het busstation, is ingericht als nieuwe stationshal met daarin commerciële voorzieningen. In de hal komen verschillende (loop)routes samen:

- Drie reizigerstunnels: de verbrede westtunnel, de middentunnel, en de oosttunnel. Deze tunnels zijn alleen toegankelijk met de OV-chipkaart;

- Tussen de west- en de middentunnel en tussen de midden- en oosttunnel zijn nog twee zogenaamde poortvrije corridors aangelegd, namelijk de IJ-passage en de Amstelpassage. Dit zijn vrij toegankelijke en directe verbindingen tussen de noordelijke en zuidelijke stationshal zonder opgang naar de perrons. Deze corridors zijn voorzien van commerciële functies;
- De voetgangersstromen vanuit de Noord/Zuidlijn en vanaf het busplatform worden in de IJhal met elkaar en de buitenruimte verbonden, zodat een directe doorgang van de stadszijde naar de IJzijde gewaarborgd is. Ook zijn de ponten straks direct verbonden met de IJhal.

IJkade

De voetganger en de fietser krijgen de ruimte aan de IJzijde. Vanaf de nieuwe IJhal tot aan het water is een zestien meter brede kade gerealiseerd. Hiernaast liggen nog twee openbare waterpleinen, de kade, en de twee steigers ten westen en oosten van de waterpleinen. Over de gehele lengte van de kade loopt een doorgaande fietsroute die samen met de nieuwe langzaamverkeerspassage onder de sporen onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet Fiets. Daarnaast kan er gefietst worden door de oostelijke buis van de Westertoegang die aansluit op de brug richting het Singel en door de oostbuis van de Oostertoegang die via de ODE-brug een rechtstreekse fietsroute naar de Nieuwmarkt vormt.

Waterplein Oost en West

De gebouwen van NACO en Pier 10 zijn rijksmonumenten overeenkomstig de Monumentenwet. Uitgangspunt daarbij is behoud en waar nodig herstel van de gebouwen. Het NACOgebouw krijgt een nieuwe plaats langs het IJ en Pier 10 is herplaatst op het westelijk waterplein. Op beide locaties is een commerciële functie toegestaan. Een belangrijke wijziging ten opzichte van het definitief ontwerp IJSEI uit 2002 is dat het oostelijk waterplein opnieuw ontwikkeld wordt met daaraan mogelijk een lange steiger. Naast Pier 10 bevindt zich op het Waterplein west de pontaanlanding voor de GVBveren naar Amsterdam Noord, een tijdelijke bovengrondse fietsenstalling en de aanlegsteiger voor partyschepen.

Cuyperpassage

De Cuyperpassage op het Stationseiland is een belangrijke schakel tussen de stad en het IJ en vormt een verbinding tussen de Martelaarsgracht en het pontplein. Hierbij is veel aandacht gegeven aan het realiseren van een ruimtelijk aantrekkelijke en sociaal veilige passage. De passage vormt een integraal en essentieel onderdeel van het Stationseiland, maar staat los van het stationsgebouw. Vanuit de passage zijn de perrons of de Stationshal niet bereikbaar.

Kiss & ridelussen en taxistandplaats IJzijde

Er zijn twee kiss & ridelussen: één aan de westzijde en één aan de oostzijde van de nieuwe stationshal. De uiteindes van de lussen liggen onder de nieuwe stationskap waardoor droog wachten en in- en uitstappen mogelijk is.

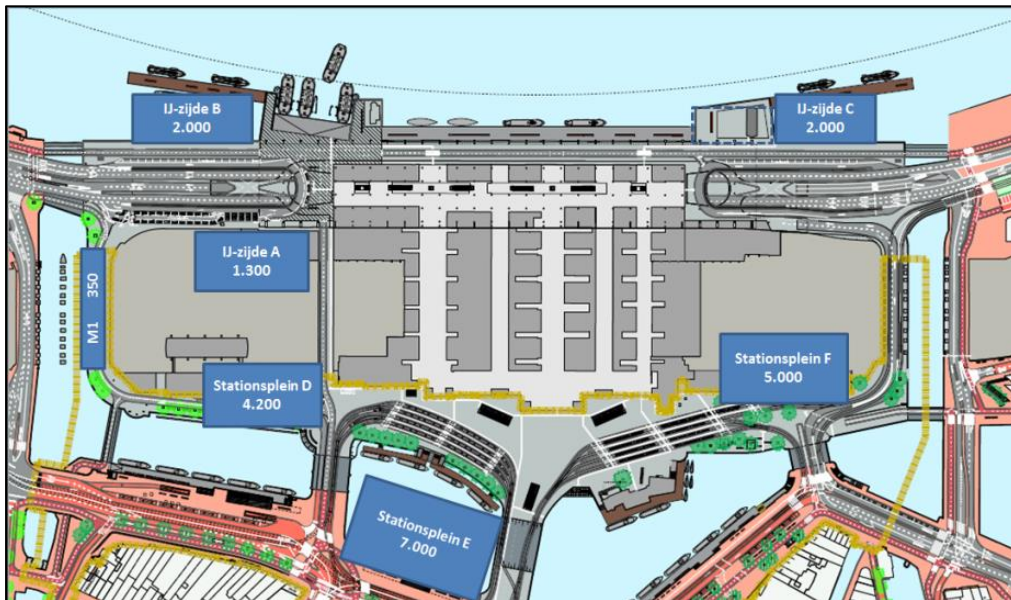
De taxistandplaats is verplaatst naar de noordwestzijde van het station, aan de zuidkant van de westelijke kiss & ridelus. De taxi's bufferen naast de rijbaan van de kiss & ridelus in een drie rijen brede strook. Op de bufferplaats is in totaal ruimte voor twee rijen met in totaal 32 taxi's. Taxi's rijden aan vanuit het westen of via de westbuis van de Westertoegang. Taxi's uit het oosten moeten bij de kruising met de Westertoegang een U-bocht maken. Ook bij het afrijden moeten de taxi's richting het oosten een U-bocht maken, de autotunnel in.

Totaal Opgave Fietsparkeren Amsterdam Centraal

ProRail, NS, Stadsregio Amsterdam (SRA) en gemeente Amsterdam zijn na een gedegen en gezamenlijk uitgevoerde planuitwerkingsfase een voorkeursvariant voor de Totaalopgave Fietsparkeren (TOF) voor station Amsterdam Centraal overeengekomen.

Voor 2020 worden 18.000 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd en voor 2030 worden in totaal 22.000 extra fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is een gezamenlijke opgave voor gemeente, Stadsregio Amsterdam, ProRail en NS.

Zoals eerder beschreven is, in nauw overleg met de stakeholders tijdens de nadere uitwerking van de voorkeursvariant voor de fietsparkeerbehoefte aan de IJzijde, een tweede variant ontwikkeld in de vorm van één ondergrondse fietsenstalling tussen de twee waterpleinen in.



Afbeelding 9: Voorlopige Voorkeursvariant/ voorkeursalternatief totaalopgave Fietsparkeren zoals vastgesteld in 2015

Veiligheid tegen calamiteit aanvaring vanaf het IJ

Door VOF de Ruijterkade is in opdracht van Gemeente Amsterdam, in de periode 2013 tot en met 2015 een verkennende studie uitgevoerd naar de veiligheid van bouwconstructies en mensen bij een calamiteitaanvaring met een binnenvaartschip vanaf het IJ. Resultaat van deze studie is dat de kaspanten, de kistdam (bij een ondergrondse fietsenstalling) en de frontwand van de Noord/Zuidlijn risico-objecten zijn.

In een aantal expertsessies is in september 2015 vastgesteld dat bescherming moet worden geboden tot een aanvaarscenario met een ongevalsjaarkans groter dan 1:100.000. Dit betekent dat bescherming moet worden geboden tegen aanvaring door schepen tot en met scheepvaartklasse VI-a (tweebaksduwvaartschepen). Hiermee zijn het busstation (CS IJzijde) met de overkapping, de Michiel de Ruijtertunnel en de Noord/Zuidlijn beschermd tegen een aanvaring door 98,3% van het scheepsaanbod op het IJ. Zolang dit hogere beschermingsniveau nog niet gerealiseerd is, wordt de kade beschermd door pontons.

4 Verkeer

4.1 Algemeen

Het Meerjarenplan Fiets 2012-2016 (MJP Fiets), dat in december 2012 door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft aan dat de fiets een belangrijk vervoermiddel is, vooral in het voor- en natransport van het openbaar vervoer. De toen geconstateerde groei gaat onverminderd door. Amsterdam wil die groei faciliteren en zorgen dat de stad goed en veilig per fiets bereikbaar blijft.

Vanwege de grootte van het Stationseiland en het feit dat fietsers van alle kanten komen, is de stallingscapaciteit verdeeld in vier windrichtingen naar rato van de tellingen, waarbij toekomstige ruimtelijke stedelijke ontwikkelingen zijn meegenomen. De fietsparkeerfaciliteiten worden zoveel mogelijk aan de randen van het Stationseiland gerealiseerd om congestie in dit drukke gebied zo goed mogelijk te voorkomen.

In deze nota van uitgangspunten worden voor de stallingen aan de IJzijde (noord) de twee bovengrondse fietsenstallingen afgewogen tegen de ondergrondse variant:

- Bovengrondse variant, twee fietsenstallingen: noordoost- en noordwestzijde
- Ondergrondse variant, tussen de twee waterpleinen in.

4.2 Verkeerskundige effecten

Onderzoeken uitgevoerd in het kader van TOF laten zien dat het realiseren van de fietsparkeergarage een beperkt aantrekkende werking voor het fietsverkeer zal hebben. De vereiste capaciteit van de fietsenstalling(en) is gebaseerd op tellingen en verwachte groei. De fietsenstalling(en) aan de noordzijde van het station zal/ zullen met name gebruikt worden door personen die uit noordelijke (vanaf de pont), oostelijke en westelijke richting komen en de overstap naar het openbaar vervoer willen maken.

Voor de nadere technische uitwerking van de voorkeursvariant en de partiële herziening van het bestemmingsplan, zal dit verder onderzocht en onderbouwd worden.

De extra verkeersdruk op piekmomenten, onder andere de samenkomst van verschillende verkeersstromen en het doorgaande fietspad, verdient de aandacht bij de nadere uitwerking van het voorkeursmodel. Bij de ondergrondse variant zal de afwikkeling op het maaiveld een belangrijke rol spelen bij de keuze voor één entree in het midden of twee entrees aan de flanken.

Op het plein voor de westelijke pontaanlanding is het 'shared space' principe toegepast. Belangrijk uitgangspunt is dat de verkeersruimte is ingericht als voetgangersgebied, waar alle overige verkeersdeelnemers te gast zijn. Alle richtinggevende kenmerken als verkeersborden, verkeerslichten en stoepranden zijn zoveel als mogelijk achterwege gelaten. Iedere verkeersdeelnemer wordt ter plekke aangesproken op eigen verantwoordelijkheidsgevoel en

inzicht. Zo is openbare ruimte gecreëerd waarin het verkeer van voetgangers, fietsen en scooters zelfstandig dient te worden afgewikkeld. Het aanleggen van extra fietsparkeercapaciteit zal geen negatieve invloed hebben op dit principe.

Langzaam verkeer

De voetganger krijgt voorrang in het Stationsgebied. Door de instelling van de Stadshartlus en doordat de bussen verdwijnen van het Stationsplein en de Prins Hendrikkade, komt hier veel ruimte vrij voor de voetganger. De belangrijkste voetgangersroute loopt vanaf het IJ, via het Stationsgebouw naar het Damrak verder de binnenstad in, de zogenaamde Rode Loper. Voetgangers kruisen geen auto- en tramroutes meer (uitgezonderd calamiteitenroutes van de tram) wat het een goede en veilige route maakt. Nieuw is de route vanaf de pont, via de Cuyperspassage naar de Martelaarsgracht.

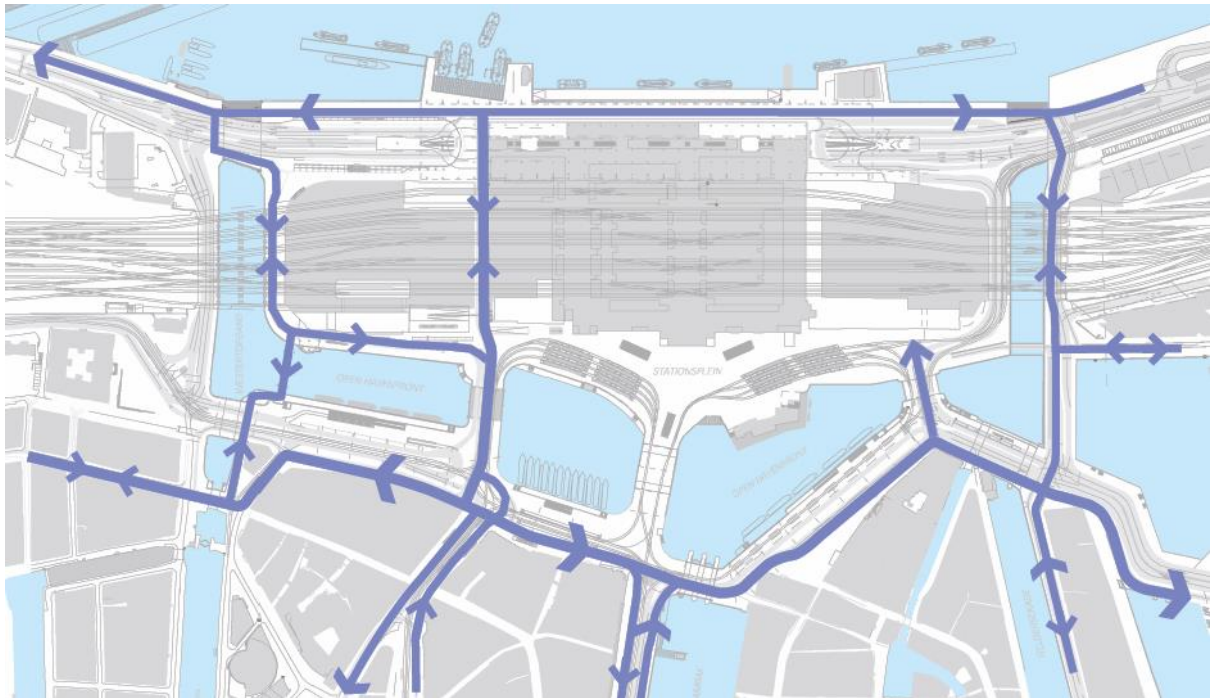


Afbeelding 10: Hoofdroutes voetgangers

Voor de fietsers verbetert veel bij de uitvoering van de plannen voor het Stationseiland. Er is nu een rechtstreekse verbinding tussen de ponten aan het IJ en de binnenstad. Ook heeft de fietser langs het IJ meer ruimte. Aan de stadszijde vermindert de hoeveelheid autoverkeer en daarmee verbetert ook de situatie voor de fietser.

De doorgaande (twee-richtingen) fietspaden in het plangebied worden tenminste vier meter breed en waar mogelijk verbreed tot viereneenhalve meter. In de uitwerking is veel aandacht voor de oversteekbaarheid van hoofdroutes door fietsers, voldoende opstelruimte en manoeuvreerruimte.

De Cuyperspassage (langzaamverkeerspassage (LVP)) is niet toegankelijk voor brom- en snorfietsen, waardoor de route voor de brom- en snorfietsen hier afwijkt van het hoofdnet fiets.



Afbeelding 11: Hoofdroutes fiets

4.3 Openbaar vervoer

Het Stationseiland is het belangrijkste openbaarvervoerknooppunt van Amsterdam. Een goede bereikbaarheid van dit knooppunt is essentieel. Op de toeleidende wegen naar het Stationseiland krijgt het openbaar vervoer (tram en bus) daarom in principe voorrang op het overige verkeer. De nieuwe inrichting van de omgeving leidt tot een eenvoudiger verkeersstructuur. Dit betekent dat het openbaar vervoer sneller het Stationseiland zal kunnen bereiken.

Bussen en trams

Na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn wordt een deel van de bestaande bus- en tramlijnen ingekort en krijgen zij een eindhalte elders in de stad. Het Centraal Station blijft echter een belangrijke halte voor veel tram- en buslijnen van zowel stads- als streekvervoer. Door de realisatie van het nieuwe busstation aan de IJzijde, de instelling van de Stadshartlus en de herinrichting van de Prins Hendrikkade veranderen de routes van de bussen.

De bussen van en naar het zuiden van de stad gaan via de Martelaarsgracht en de westbuis van de Westertoegang. Deze bussen en die naar het westen, rijden het busstation op en af via de westzijde. De bussen naar het noorden en oosten van de stad gaan via de westbuis van de Oostertoegang en de Kamperbrug. Dit is de belangrijkste busroute in het gebied.

Noord/Zuidlijn

Een belangrijk onderdeel van het ondergrondse, openbaarvervoernetwerk is de Noord/Zuidlijn. Deze ondergrondse metroverbinding rijdt, volgens de huidige planning vanaf 22 juli 2018, tussen

Buikslotermeerplein, via Station Amsterdam Centraal naar Station Amsterdam Zuid. In 1998 heeft hierover besluitvorming plaats gevonden.

Oostlijn, Ringlijn en sneltram

De bestaande Oostlijn is een belangrijke verbinding die tussen Amsterdam Zuidoost en het Centraal Station rijdt (lijn 53 en 54). Tussen Station Amstel en Centraal Station rijdt deze metrolijn ondergronds. Daarnaast verbindt lijn 50, de ringlijn, Amsterdam Zuidoost met station Sloterdijk en rijdt lijn 51, de Amstelveenlijn, tussen Station Amsterdam Centraal en Amstelveen Westwijk. De Amstelveenlijn wordt momenteel omgebouwd, waardoor je straks over moet stappen op de Noord/Zuidlijn om naar Amsterdam Centraal te rijden. Er zijn ambities voor verdere uitbreiding van dit metronetwerk.

Touringcars

Het Stationseiland is een belangrijke bestemming voor touringcars, met name aan de centrumzijde (rondvaartboten en toeristische attracties). Om touringcars de mogelijkheid te bieden om te halteren, worden buiten het plangebied halteplaatsen ingericht. Deze haltes zijn primair geschikt voor kort halteren en bedoeld voor bediening van de toeristische sector aan de centrumzijde van het Centraal Station.

Langs de Prins Hendrikkade west, ter hoogte van rederij Lovers is ruimte voor een aantal halteplekken. De hoofd aan- en afrijdroute naar deze locatie loopt via de Westertoegang. Langs de Prins Hendrikkade bij de St. Nicolaaskerk is ook ruimte voor halteplekken. Aanrijden gebeurt vanuit de stadshartlus, vanaf het Damrak. Afrijden gaat richting het oosten. Bij uitval van treinen is het Centraal Station aan de IJzijde bereikbaar voor bussen ten bate van alternatief vervoer.

Riviercruises

Amsterdam is een belangrijke bestemming voor riviercruises. Het aantal schepen is de afgelopen jaren flink toegenomen. De huidige locatie van de riviercruises ligt tussen Waterplein Oost en de Passengerterminal. Er wordt momenteel naar een alternatieve locatie gezocht.

5 Onderzoeken en omgevingsfactoren

In het kader van het bestemmingsplan Stationseiland en de Totaalopgave Stationseiland zijn diverse onderzoeken uitgevoerd. Voor de partiële herziening van het bestemmingsplan en voor de technische uitwerking van het voorkeursontwerp, wordt een aantal onderzoeken geactualiseerd of opnieuw uitgevoerd. In deze fase zijn de noodzakelijke onderzoeken geïnventariseerd (niet uitputtend):

Onderzoeken in het kader van het bestemmingsplan en het technisch ontwerp:

- Natuurtoets
- Cultuurhistorisch onderzoek
- Archeologisch onderzoek waardebeoordeling
- As built/ inventarisatie bestaande situatie
- Geotechnisch onderzoek
- Peilingen en obstakels onderzoek
- Verkennend waterbodemonderzoek
- Omgevingsbeïnvloeding - funderingstechnieken
- Archiefonderzoek
- Conventioneel Explosie (CE) onderzoek
- Vlakdekkende peiling (inmeting)
- Verlichtingsplan OV
- Hoogtemetingen land
- KLIC-melding
- Toets ontwerp verkeer in Centrale Verkeerscommissie
- Nautische veiligheid en externe veiligheid water (transport gevaarlijke stoffen)
- Watercompensatie

5.1 Flora en fauna

Op grond van de Flora- en Faunawet zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Flora- en Faunawet bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I) heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting.

In het kader van de partiële bestemmingsplanwijziging zal een natuurtoets worden uitgevoerd.

5.2 Lucht- en geluidkwaliteit

Een nader onderzoek naar de gevolgen van het project op de lucht- en geluidskwaliteit is niet aan de orde. Onderzoek in het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het bestemmingsplan Stationseiland heeft uitgewezen dat de ontwikkelingen rondom de aanleg van fietsvoorzieningen en inrichting van het maaiveld *niet in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit*. Met andere woorden: het project leidt per saldo niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.3 Bodem- en waterkwaliteit

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) stelt regels om de bodem te beschermen. De Wbb maakt duidelijk dat grondwater een onderdeel van de bodem is. Daarnaast worden de sanering van verontreinigde bodem en grondwater door middel van de Wbb geregeld. Ook lozingen in of op de bodem kunnen op grond van de Wbb worden gereguleerd. De waterbodemregelgeving die voorheen was opgenomen in de Wbb is overgegaan naar de Waterwet. De Waterwet is voor dit project om deze reden het meest relevant.

Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee acht wetten zijn samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken, lozen en onttrekken van water, varen, aanmeren, evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Voor de bouw van de fietsenstalling(en) zal in de volgende projectfase een waterbodemonderzoek uitgevoerd worden. Dit onderzoek is bepalend voor het aanvragen van de watervergunning.

Het IJ is in beheer bij Rijkswaterstaat waarmee Rijkswaterstaat het bevoegd gezag is voor het verlenen van deze vergunning.

Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021

Voor het beheer van de Rijkswateren is het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021 van belang. De Waterwet, Europese richtlijnen en ander (internationale) regelgeving vormen de belangrijkste kaders. Het plan vertaalt het Nationaal Waterplan en de Nota Mobiliteit naar het beheer & onderhoud van de Rijkswateren.

Het oppervlaktewater in beheer bij het Rijk dient zodanig te worden bestemd dat afvoer van water, ijs en sediment onbelemmerd doorgang kan vinden en de waterhuishouding met bijbehorende voorzieningen geen onnodige belemmeringen ondervindt. Voor waterveiligheid is het van belang dat bestemming en gebruik van de gronden op of nabij waterkeringen geen belemmering vormen voor het onderhoud, de instandhouding of de versterking van de waterkering.

Watercompensatie

Omdat bij de aanleg van de fietsenstalling en bovenliggende plein en de langsteiger land wordt gemaakt, zal er watercompensatie plaats moeten vinden. Voor de ontwikkeling van de IJzijde van het stationsgebied is voldoende ruimte in de zogenaamde waterbalans. In de volgende projectfase wordt dit concreet uitgewerkt.

5.4 Onder- en bovengrondse objecten

Voor het onderzoek naar onder- en bovengrondse objecten wordt doormiddel van diverse bureaustudies en locatie-onderzoeken geïnventariseerd of er zaken aanwezig zijn op het maaiveld en/ of in de ondergrond die de realisatie van het project kunnen bemoeilijken. Met name de aanwezigheid van de metrotunnel van de Noord/Zuidlijn heeft gevolgen voor de uitvoering van de ondergrondse variant van de fietsenstalling. RvM Metro & tram zal strenge eisen formuleren voor het bouwen van een fietsenstalling en aanvaarbescherming bovenop of in de nabijheid van de metrobuï.

In het projectgebied zijn op het maaiveld geen bomen en/ of kunstwerken aanwezig.

De bestaande fietsvoorzieningen aan de zuidzijde van het IJ komen te vervallen bij de aanleg van de nieuwe fietsparkeervoorziening.

6 Beleid, vergunningen en bestemmingsplan

6.1 Beleid

Naast wet- en regelgeving is een aantal beleidsdocumenten van toepassing waaraan het plan wordt getoetst wanneer het verder wordt uitgewerkt:

- Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economische sterk en Duurzaam'
- Watervisie Amsterdam 2040
- Havenvisie 2030
- Fietsparkeerbeleid
- Visie Openbare Ruimte
- Puccini

De inventarisatie is indicatief en moet in latere fasen geactualiseerd worden. Met politieke wijzigingen in het bestuur en andere ontwikkelingen, wijzigt beleid door de tijd heen. Bij de aanbesteding moet de opdrachtnemende partij worden gehouden aan op dat moment geldend beleid.

6.2 Vergunningen en ontheffingen

Bouwen in de openbare ruimte is niet zonder meer toegestaan. De volgende tabel geeft weer welke vergunningen, ontheffingen en toestemmingen mogelijk vereist zijn voor de bouw van de fietsenstalling en aanvaarbescherming. In de volgende fase wordt een volledige vergunningentoets uitgevoerd.

Omgevingsvergunning	Kenmerken/ aandachtspunten	Onderzoeken voor vergunning
Bouwen	Bouwmethode/ constructie fietsenstalling	As built/ inventarisatie bestaande situatie Geotechnisch onderzoek Conventioneel Explosie (CE) onderzoek Vlakdekkende peiling (inmeting) Peilingen en obstakels onderzoek Omgevingsbeïnvloeding en funderingstechnieken Verlichtingsplan OV Archiefonderzoek Cultuurhistorisch onderzoek Archeologisch onderzoek waardebeoordeling Hoogtemetingen land KLIC-melding waardebeoordeling

		Toets ontwerp verkeer in CVC Nautische veiligheid Externe veiligheid Water
Ontheffing flora- en faunawet	Ontheffing moet blijken uit natuurtoets. Verklaring van geen bedenking, ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I)	Natuurtoets (flora en fauna)
Watersvergunning	Kenmerken/ aandachtspunten	Onderzoeken voor vergunning
Keur	Grondwaterpeil en -kwaliteit, beheerd door Rijkswaterstaat	Watertoets/ waterparagraaf (grondwater/ waterhuishouding)
Lozen op oppervlaktewaterlichaam of zuiveringstechnisch werk	Samen met aanvraag omgevingsvergunning	(Water)bodemonderzoek
Melding bij Rijkswaterstaat	Waterkwantiteit	(Water)bodemonderzoek Watercompensatie
Onttrekken van grondwater of infiltreren van water	Tijdens de bouw in de bouwput	(Water)bodemonderzoek

6.3 Bestemmingsplan

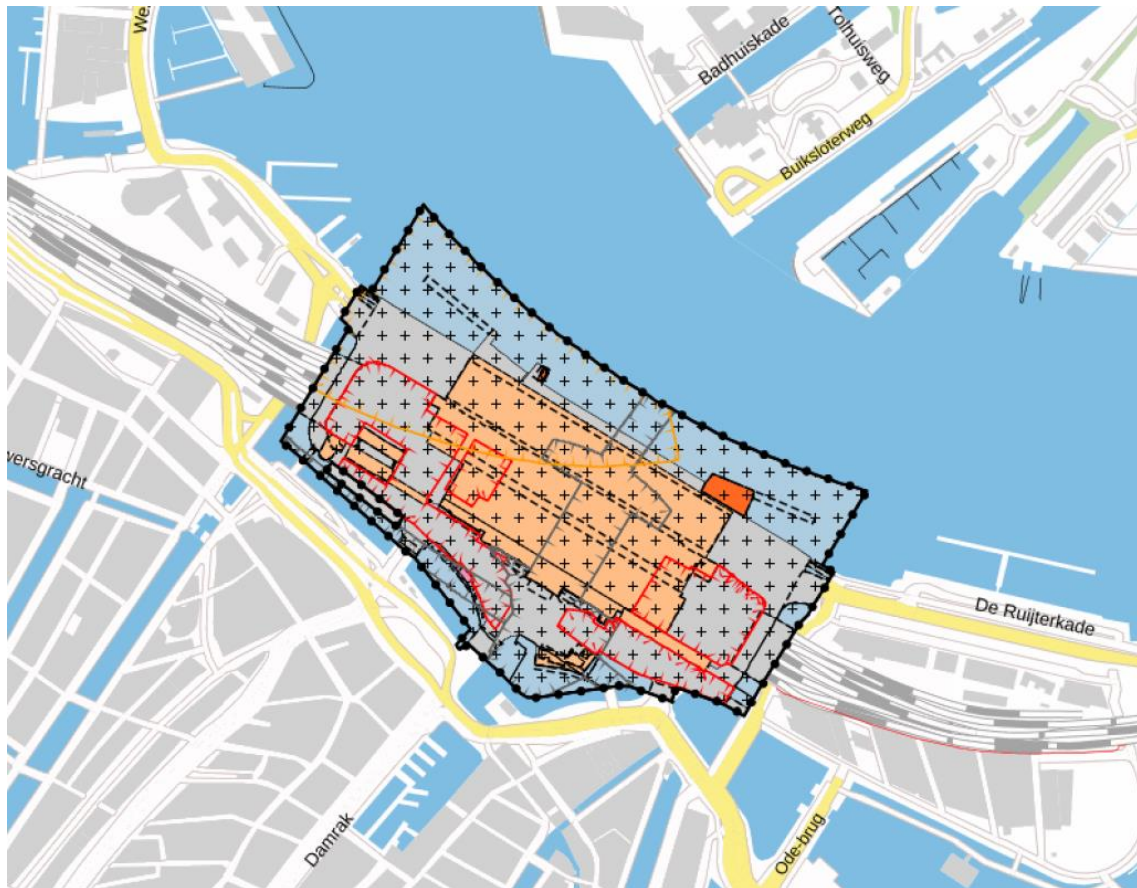
Het bestemmingsplan vormt de juridisch-planologische basis op grond waarvan een vergunning voor de bouw (de omgevingsvergunning) kan worden verstrekt. Op basis van het vigerende bestemmingsplan kunnen zowel de ondergrondse als bovengrondse variant van de fietsenstalling nu niet vergund worden. Met name voor de bovengrondse variant worden bezwaren verwacht, om dat de stallingen de huidige zichtlijnen beperken.

Het geldende bestemmingsplan ter plaatse van het plangebied wordt, op basis van de feitelijke situatie en aan de hand van nieuwe wet- en regelgeving en beleid, zodanig geactualiseerd, dat de gewenste realisatie van de fietsenstalling(en) en aanvaarbescherming ter hoogte van de kade in het plangebied juridisch-planologisch zijn gereguleerd. Het betreft een partiële herziening van het bestemmingsplan die plaats vindt na vaststelling van het voorkeursbesluit.

Proces van partiële herziening

Het plangebied ligt binnen het stadsdeel Centrum. Het gebied Stationseiland, waar het plangebied deel van uitmaakt, is aangewezen als grootstedelijk project (besluit van de gemeenteraad van 25 april 1990, nr.450). De bevoegdheid voor de voorbereiding en het vaststellen van de partiële herziening van het bestemmingsplan Stationseiland ligt derhalve bij de gemeenteraad van Amsterdam. Het stadsdeel wordt in de voorfase wel informeel geïnformeerd door de opdrachtgever en verder procedureel betrokken bij het vooroverleg.

Aan de hand van de reeds beschikbare informatie en nieuw uit te voeren onderzoeken (zie ook hoofdstuk 5) zal een (voor)ontwerpbestemmingsplan opgesteld worden. Met dit ontwerpbestemmingsplan zal de (bestuurlijke) procedure gestart worden, waarna publicatie, terinzagelegging en uiteindelijk vaststelling van het herziene bestemmingsplan plaatsvindt.



Afbeelding 12: Vigerend bestemmingsplan Stationseiland

7 Investeringskosten

Op basis van een indicatieve raming zijn voor beide varianten de investeringskosten bepaald. Ook zijn (mogelijke) dekkingsbronnen in kaart gebracht.

7.1 Investeringskosten en dekking bovengrondse variant

Voor de bovengrondse stallingen zijn vier inpassingsopties onderzocht. De investeringskosten voor deze opties liggen tussen € 13 miljoen en € 18 miljoen. Optie A en B bevinden zich aan de ondergrens van deze bandbreedte. Optie C en D bevinden zich aan de bovengrens van deze bandbreedte.

Let op: In deze bedragen is de uitbreiding van de Waterpleinen voor optie C en D niet meegenomen. De kosten voor uitbreiding van beide Waterpleinen hangen sterk af van de omvang van de uitbreiding en de gekozen verharding. Deze kosten kunnen variëren van circa € 2,5 (sobere afwerking) tot € 13 miljoen.

Voor de bovengrondse stallingen is de volgende dekking beschikbaar:

- Subsidie van het Ministerie van I&M en van de Stadsregio Amsterdam en een bijdrage van de Gemeente Amsterdam voor fietsparkeren op het Stationseiland van totaal € 13,3 miljoen. Van dit bedrag is de bijdrage van Amsterdam à € 3.325.000 zeker. Het resterende deel à € 9.975.000 is nog onzeker.
- € 2,55 uit het projectbudget van IJsei voor het afmaken van Waterplein Oost.

N.B. De aanvaarbescherming wordt in deze variant gerealiseerd los van de fietsenstallingen. Hiervoor is reeds een referentieontwerp met een raming opgesteld. De kosten voor de verzwaarde aanvaarbescherming zijn geraamd op € 11 miljoen. De benodigde dekking hiervoor is geregeld.

De totale kosten voor de sobere bovengrondse variant A komen daarmee uit op circa € 26,5 miljoen, inclusief aanvaarbescherming en een sobere afwerking van de waterpleinen.

De totale kosten voor de duurste bovengrondse variant D komen daarmee uit op circa € 42 miljoen, inclusief aanvaarbescherming en inclusief afwerking van de waterpleinen.

Als gekozen wordt voor de sobere bovengrondse variant moet, op basis van het bedrag waar dekking voor is, nog een budgetneutrale uitwerking plaatsvinden. Het kwaliteitsniveau van deze variant kan vergeleken worden met de fietsflat aan de stadszijde van het Stationseiland. Er is in deze variant geen vrij zicht over het IJ en er wordt ook geen verblijfsruimte gecreëerd aan de IJzijde.

Bij een keuze voor een minder sobere bovengrondse variant zal nog aanvullende dekking gezocht moeten worden.

7.2 Investeringskosten en dekking ondergrondse variant

Een indicatie van de investeringskosten voor de fietsenstalling, aanvaarbescherming en afwerking van het maaiveld bedraagt € 43,89 miljoen. Dit is een SSK-raming op niveau schetsontwerp, exclusief BTW, prijspeil 2020. Voor de ondergrondse fietsenstalling is de volgende dekking voorzien:

De reeds beschikbare en zekere dekking is € 14,507 miljoen en afkomstig uit:

- Budget IJsei/Waterfront voor de functionele langssteiger van € 5,6 miljoen. Dit budget was oorspronkelijk bedoeld voor het realiseren van een langssteiger bovenop de originele aanvaarbescherming.
- Prioriteitsaanvraag voor het verhoogde niveau van de aanvaarbescherming van € 5,4 miljoen. Genoemd bedrag is opgenomen in de voorjaarsnota 2016 die in juli 2016 is vastgesteld.
- Amsterdamse bijdrage vanuit Totaalopgave Fietsparkeren voor fietsparkeren op het Stationseiland, namelijk € 2,357 in het SMF.
- Voorbereidingsbudget binnen IJsei voor de realisatie van de aanvaarbescherming ter hoogte van € 1,15 miljoen.

De nog te realiseren dekking bedraagt € 29,495 miljoen:

- Dekking waarmee oorspronkelijk wel rekening werd gehouden, maar die momenteel onzeker is, bedraagt € 8,445 miljoen subsidie van derden in het kader van fietsparkeren op het Stationseiland. Deze subsidie komt van het Ministerie van I&M (2/3 deel) en van de Vervoersregio Amsterdam (1/3 deel). Met name de bijdrage van het Ministerie van I&M (€ 5,63) miljoen is onzeker. Binnen de samenwerking van TOF is met ProRail, NS, Vervoersregio Amsterdam en gemeente Amsterdam een plan bedacht voor de stalling van fietsen op Stationseiland, dat ambtelijk instemming heeft van alle partijen. De stallingen aan de IJzijde zijn onderdeel van dit plan. Het plan voor Stationseiland, inclusief de stallingen aan de IJzijde, is ambtelijk goedgekeurd door alle betrokken partijen. Vanwege het beperkte budget in het Rijksstimuleringsbudget voor fietsenstallingen bij NS-stations dat de Staatssecretaris restte, is besloten om in Amsterdam nu alleen aanspraak te maken op een bijdrage voor de stadzijde van Stationseiland en voor project Amstelstation. Partijen streven gezamenlijk naar het mogelijk maken van het gehele plan en dit te dekken in de nieuwe kabinetsperiode.
- Extra financiering door de Vervoersregio Amsterdam. Ambtelijk is overeenstemming over een extra bijdrage van maximaal € 5 miljoen voor de realisatie van de ondergrondse stalling. Dit moet bestuurlijk nog vastgesteld worden.
- Bij de voorjaarsnota 2017 zal een prioriteitsaanvraag worden ingediend voor de extra benodigde dekking voor ondergronds fietsparkeren IJzijde ter hoogte van € 16,05 miljoen. Voor de sobere en doelmatige fietsenstalling wordt net als bij de andere stallingen van de Totaal opgave fietsparkeren het amsterdamse deel gedekt vanuit het Stedelijk Mobiliteitsfonds. De aanvullende kosten voor de ondergrondse stalling ter verbetering van de stedelijke kwaliteit worden net als vorig jaar aangevraagd als prioriteit vanuit de Algemene Middelen. Deze aanvraag maakt onderdeel uit van de integrale afweging bij de

voorjaarsnota. Deze aanvraag betekent kapitaallasten op de investering ter hoogte van 3,5% per jaar, met in het eerste jaar kapitaallasten ter hoogte van € 561.750.

Ten tijde van de voorjaarsnota 2016 was reeds € 11,3 miljoen als prioriteit aangevraagd voor de extra benodigde dekking voor ondergronds fietsparkeren IJzijde. Deze blijkt echter niet formeel te zijn toegekend, maar is (voor 50% van de investeringssom, vanwege planningsoptimisme) als stelpost opgenomen in de meerjarenraming bij de begroting 2017. Het bedrag van € 16,05 is een verhoging van € 4,75 miljoen ten opzicht van die eerdere aanvraag.

Daarnaast wordt het verzoek ingediend om het investeringsbedrag niet pas in 2019 maar in 2018 beschikbaar te hebben zodat in 2018 een uitvoeringsbesluit genomen kan worden.

Kosten	Oorspronkelijke dekking	Extra dekking	Tekort
	€ 5,6 M (aanvaarbescherming)		
	€ 5,4 M (aanvaarbescherming)		
	€ 2,357 M (TOF A'dam)		
€ 32 M	€ 1,15 M (IJsei)		
€ 11,89 M	€ 8,445 M (TOF derden)	€ 5 M (Vervoersregio)	
€ 43,89 M	€ 34,252	€ 5 M	€ 16,05, bestaand uit:
			€ 11,3 M (50% in stelpost bij begroting 2017)
			€ 4,75 M te kort

Tabel: Samenvatting kosten, dekking en tekort. € 16,05 miljoen wordt als prioriteit aangevraagd bij de VJN 2017.

7.3 Onzekere factor in dekking

Over de besproken bijdrage van I&M van € 5,63 miljoen in het kader van de Totaalopgave Fietsparkeren (TOF) Stationseiland heeft nog geen besluitvorming kunnen plaatsvinden gezien de beperkte bestedingsruimte in het Rijksstimuleringsbudget voor fietsenstallingen bij NS-stations. Binnen de samenwerking van TOF is met ProRail, NS, Stadsregio Amsterdam en gemeente Amsterdam een plan bedacht voor de stalling van fietsen op Stationseiland, dat ambtelijke instemming heeft van alle partijen. De stallingen aan de IJzijde zijn onderdeel van dit plan. Het plan voor Stationseiland, inclusief de stallingen aan de IJzijde, is ambtelijk goedgekeurd door alle betrokken partijen. Vanwege het beperkte budget dat de Staatssecretaris restte, is besloten om in Amsterdam nu alleen aanspraak te maken op een bijdrage voor de stadzijde van Stationseiland en voor project Amstelstation. Partijen streven gezamenlijk naar het mogelijk maken van het gehele plan en dit te dekken in de nieuwe kabinetsperiode. Ondertussen dragen alle partijen bij aan de kosten voor de komende fase.

8 Gebruiks- en beheeraspecten

8.1 Algemeen

De fietsenstallingen dienen conform het Amsterdamse Fietsconcept ontworpen te worden. In de volgende fase zal een volledig programma van eisen opgesteld worden. Voor deze NvU zijn de belangrijkste gebruiks- en beheeraspecten van de fietsparkeergarage(s) geïnventariseerd.

8.2 Doelstelling

Realisatie van fietsparkeercapaciteit aan de IJzijde van het Stationseiland voor tenminste 4000 fietsen. De gebruikskwaliteit is hoog en de verdere vormgeving van de stalling(en) past bij het ambitieniveau van de locatie. In de volgende fase zal een beeldkwaliteitsplan worden gemaakt.

8.3 Belangrijkste gebruiks- en beheer aspecten

Bij de bovengrondse variant wordt uitgegaan van onbewaakte stallingen. Dit betekent dat er geen voorzieningen voor beheerders gerealiseerd hoeven te worden en dat de jaarlijkse exploitatiekosten aanzienlijk lager zijn dan bij een bewaakte stalling.

Bij een ondergrondse variant, ingericht conform het Amsterdamse Fietsconcept, moeten de volgende ruimtes gerealiseerd worden:

1. Ontvangstruimte. De ruimte waar de fietsers moeten in- en uitchecken en waar er personeel aanwezig is om dit te doen dan wel te assisteren.
2. Diverse ruimtes voor het personeel:
 - a. Beheerdersruimte met werkplek en monitoren voor camerabeelden en van het vol/ vrij signaleringssysteem (HBF).
 - b. Pantry.
 - c. Toilet.
3. Fiets & Service. De fietsreparatieruimte waar ook enige fietsbenodigdheden worden verkocht.
4. Overige ruimtes, te weten:
 - a. De werkkast met schoonmaakvoorzieningen.
 - b. De Dataruimte voor de technische systemen zoals camera's, brandmelding, verlichting, deurbediening, verwarming etc.

NB: Bij het realiseren van een ondergrondse stalling met twee in-/ uitgangen zullen de voorzieningen onder 1. en 2.a dubbel moeten worden aangelegd. De beheerder laat weten open te staan voor varianten met twee entrees en deze niet bij voorbaat uit te sluiten vanuit kostenoverwegingen.

Vanwege de omvang van de stalling (4000 pp) en de daardoor benodigde dubbele bezetting bij één entree, lopen de exploitatiekosten van één of twee entrees niet ver bij elkaar uiteen. De keuze en onderbouwing hiervoor zal in de definitiefase nader worden uitgewerkt.

8.4 Ontwerpvrijheid fietsenstalling

Om gebruik te kunnen maken van de innovativiteit van de markt, is het de intentie om ontwerpvrijheid aan de opdrachtnemer te geven, zie hoofdstuk 12 Marktstrategie. Bepaalde gebruiks- en beheeraspecten en de 'look and feel' van de stalling zullen in een beeldkwaliteitsplan worden vastgelegd, zoals het aantal entrees, maar er zijn ook een aantal variabelen gedefinieerd:

- Oriëntatie van de rekken; parallel of haaks op de kade (van invloed op benodigde breedte van de paden).
- Routing in de fietsenstalling(en).
- Aantal fietsparkeerplaatsen, zolang er minimaal 4000 gerealiseerd worden.
- Aankleding van het interieur, binnen vastgestelde kaders van het beeldkwaliteitsplan.

9 Exploitatie

9.1 Exploitatiekosten bovengrondse variant

Kosten voor exploitatie en beheer en onderhoud Kostencomponent	Bedrag per jaar	Dekking 2)
Exploitatiekosten	€ 80.000	50% door SRA 50% door Amsterdam
Kosten voor beheer en onderhoud	€ 110.00	50% door ProRail 50% door Amsterdam
Totaal	€ 190.000	Waarvan € 95.000 voor Amsterdam

Tabel 2: Exploitatiekosten bovengrondse variant

- Uitgangspunt voor de exploitatiekosten is 4 uur toezicht per werkdag, per fietsenstalling.
- In lijn met de afspraken die zijn gemaakt in het kader van TOF.

9.2 Exploitatiekosten ondergrondse variant

Kosten voor exploitatie en beheer en onderhoud Kostencomponent	Bedrag per jaar	Dekking 2)
Exploitatiekosten 1)	€ 305.000 (1 entree) € 330.000 (2 entrees)	Maximaal 50% van normbedrag onbewaakte fietsenstalling door SRA. Restant door Amsterdam
Kosten voor beheer en onderhoud	€ 120.000	Maximaal 50% van normbedrag bovengrondse fietsenstalling door ProRail (vaak maximaal €55.000) Restant door Amsterdam
Totaal	€ 435.000 - € 450.000	Waarvan tenminste € 345.000 - € 360.000 voor Amsterdam

Tabel 3: Exploitatiekosten ondergrondse variant

- 1) Betreft het negatieve exploitatieresultaat van een bewaakte fietsenstalling met twee entrees.
- 2) Het is onwaarschijnlijk dat SRA en ProRail ook bij een ondergrondse, bewaakte fietsenstalling voor 50% zullen delen in de kosten.

10 Variantenafweging

De geïnventariseerde aspecten en verschillen tussen de twee varianten uit de voorgaande hoofdstukken zijn in onderstaande tabel naast elkaar gezet. Op basis van de aansluiting op projectambities en randvoorwaarden is een afweging gemaakt tussen de varianten.

10.1 Vergelijk varianten

Hoofdmodel	Twee bovengrondse stallingen	Eén ondergrondse stalling
Configuratie stalling	• Twee bovengrondse stallingen nabij Waterplein Oost en West • Twee bouwlagen met elk dubbellaags stallen	• Langwerpige stalling, onder kadeniveau, met één of twee entrees voor fietsers. • Eén ondergrondse bouwlaag met dubbellaags stallen
Functionaliteit		
Gebruiksgemak	Is voldoende	Is voldoende
Bereikbaarheid	Fietsers uit zowel oostelijke als westelijke richting worden aan de randen van het Stationseiland afgevangen.	Afhankelijk van het aantal entrees. Bereikbaarheid is het beste bij twee entrees, elk aan een kop van de stalling. Aandachtspunt bij de verdere uitwerking.
Kwaliteit		
Stedenbouwkundige kwaliteit	Alle sub-varianten betekenen een substantiële beperking van het zicht over het IJ. Gebied blijft doorgangsgebied.	Doet recht aan de samenhangende architectuur van de nieuwe kap, het busstation en de IJhal. De IJzijde van CS wordt ontlast doordat er extra ruimte wordt gemaakt in de vorm van een langgerekt plein bovenop de stalling. Gebied ontwikkelt zich van doorgaansgebied naar verblijfsgebied aan het water.
Advies Supervisoren	De supervisoren vinden een keuze voor bovengrondse stallingen onwenselijk en niet in lijn met de belangrijkste waarde van het gebied, namelijk de relatie met het IJ. Subvariant B, waarbij de oostelijke stalling zich voor de kap van het busstation bevindt is niet acceptabel.	Deze oplossing wordt door supervisoren aanbevolen.

Financiën	Twee bovengrondse stallingen	Eén ondergrondse stalling
Investeringskosten	Goedkoopste variant € 26,5 miljoen Duurste variant € 42 miljoen NB. Inclusief aanvaarbescherming en inrichting waterpleinen	€ 43,9 miljoen NB. Exclusief inrichting waterpleinen
Dekking investeringskosten	• TOF: € 13,3 miljoen • Waterplein Oost: € 2,55 miljoen • Aanvaarbescherming: € 11 miljoen • Voor een minder sobere variant moet nog aanvullende dekking gezocht worden.	• Aanvaarbescherming: € 11 miljoen • TOF: € 2,375 miljoen • TOF bijdrage Stadsregio € 2,815 miljoen • TOF bijdrage I&M € 5,63 miljoen (onzeker) • Aanvullende bijdrage Stadsregio € 5 miljoen (onzeker) • Prioriteitsaanvraag fietsenstalling: € 11,3 miljoen (onzeker) • Voorbereidingsbudget IJSEI € 1,15 miljoen (onzeker) • Prioriteitsaanvraag VJN2017 € 4,75 miljoen (onzeker)
Exploitatiekosten	€ 80.000	1 uitgang € 305.000 2 uitgangen € 330.000
Dekking exploitatiekosten	50% SRA 50% Amsterdam	€ 80.000 conform afspraken bovengrondse variant Totaal € 430.000 voor rekening Amsterdam
Kosten beheer en onderhoud	€ 110.000	€ 120.000
Dekking kosten B&O	50% ProRail 50% Amsterdam	€ 110.000 conform afspraken bovengrondse variant. Totaal € 95.000 voor rekening Amsterdam.
Overige effecten		
Inpassing NACOGebouw	Beperkte mogelijkheden voor terugplaatsing in het gebied.	Mogelijkheden voor terugplaatsing in het gebied.
Mogelijkheden voor vastgoed-ontwikkeling	Niet of nauwelijks mogelijk. Niet mogelijk indien het IJpleinveer zijn definitieve aanlanding op Waterplein Oost krijgt.	Hier zijn mogelijkheden voor. Randvoorwaarden dienen nader uitgewerkt te worden. Een definitieve aanlanding van het IJpleinveer op Waterplein Oost beperkt de mogelijkheden sterk.
Aanlanding voetgangerstunnel onder IJ	Alleen mogelijk op de plek van de huidige pontfuiken.	Is mogelijk op: • Locatie huidige pontfuiken • Locatie huidige fietsplatform • In fietsenstalling

Tabel 4: Vergelijking varianten

10.2 Keuze voorkeursvariant

Op basis van de financiële aspecten is de bovengrondse (onbewaakte) stalling met name qua exploitatie en beheer en onderhoud het goedkoopste alternatief. Echter de investeringskosten voor de meest realistische uitwerking van de bovengrondse variant vallen hoog in de aangeven bandbreedte van € 26,5 miljoen - € 42 miljoen waardoor de bovengrondse de ondergrondse fietsenstalling minder ontloopt dan eerder werd aangenomen.

Dit heeft met name te maken met de wens om een bovengronds fietsenstalling zo goed mogelijk in te passen in het gebied. Hieruit volgt de wens om:

- een bovengrondse fietsenstalling half verdiept aan te leggen. Dit betekent een zwaardere en duurdere constructie.
- De fietsenstallingen integraal onderdeel te laten zijn van de waterpleinen, die hiervoor uitgebreid moeten worden. Dit betekent een aanzienlijke investering in de waterpleinen.

Doorslaggevend bij de keuze voor de voorkeursvariant is echter de aansluiting van het ontwerp bij de ambities en randvoorwaarden van project Waterfront. Zoals in hoofdstuk 1 opgesomd heeft het project Waterfront de volgende **ambities** voor het projectgebied geformuleerd:

1. Het herstellen van de verbinding tussen de stad en het IJ, met name voor fietsers en voetgangers, met een nieuw waterfront.
2. Het zo goed mogelijk faciliteren van de vele verkeersstromen in het gebied. Aan de toegenomen behoefte tot stallingsmogelijkheden voor de fiets, wordt recht gedaan door de realisatie van fietsparkeercapaciteit voor tenminste 4000 fietsen.
3. Het realiseren van een hoogwaardige verblijfsruimte langs de kade van het IJ. Dit in aansluiting op de ontwikkelingen in het kader van Sprong over het IJ en de Stad in Balans.

Met als randvoorwaarde **bescherming bieden tegen aanvaringen**. De IJzijde van het Stationsgebied wordt beschermd tegen onacceptabele schade door aanvaringen met schepen tot en met scheepsklasse VI-a.

Beide varianten voldoen in meer of mindere mate aan de eerste en tweede ambitie en de benoemde randvoorwaarde, maar alleen met de ondergrondse variant kan een hoogwaardige verblijfsruimte gecreëerd worden die aansluit bij de huidige ambities en potentie van het gebied.

Alle argumenten meewegend, wordt de voorkeur gegeven aan de ondergrondse variant en zal deze in de definitiefase verder uitgewerkt worden.

11 Risicomanagement

11.1 Algemeen

Risicomanagement is integraal onderdeel van projectmanagement en is een manier om grip te krijgen en te houden op het project. Het vergroot tevens het realiteitsgehalte van projecten en is een aanvulling op het sturen op de GOTICK (geld, organisatie, tijd, informatie, communicatie en kwaliteit) elementen. Risicomanagement bevordert:

- een ononderbroken voortgang van de activiteiten binnen een project;
- het delen van kennis tussen de verschillende projectmedewerkers en de opdrachtgever;
- het vertrouwen in het project, zowel bij derden als bij het eigen projectteam;
- de communicatie;
- het besluitvormingsproces.

11.2 Risico's

Een uitgebreide risicoanalyse maakt geen onderdeel uit van deze NvU, maar er is al wel een eerste aanzet gemaakt voor het risicodossier. Hieronder volgt een niet-uitputtende opsomming van de tot nu toe geformuleerde risico's.

- Onzekerheid over de subsidie van het ministerie van I&M voor de fietsenstalling.
- Wijzigingen door ontwikkelingen van Sprong over het IJ, met name een eventuele bestuurlijke keuze voor een ondergrondse voetgangerstunnel van Stationseiland naar Noord die aanlandt op de plek waar de ondergrondse fietsenstalling is voorzien, verandert de nu door Waterfront geformuleerde scope.
- De wijze waarop het vastgestelde beschermingsniveau vorm krijgt in de nieuwe plannen voor de aanvaarbescherming met fietsenstalling is nog niet bekend en kan grote invloed op de investeringskosten hebben.
- Investeringskosten worden hoger vanwege complexe raakvlakken in uitvoering met bestaande constructies, zoals Noord/Zuidlijn
- Ontwerp van de aanvaarbescherming voor een fietsenstalling onder/ in water wordt niet geaccepteerd op basis van veiligheid.
- Bestemmingsplanprocedure loopt uit vanwege bezwaar en beroep uit de omgeving op het bestemmingsplan of door wijziging van de scope.
- Exploitatie, beheer en onderhoud van de fietsenstalling(en) blijkt hoger dan verwacht.

Een eerste stap in de volgende projectfase, is het opstellen van een uitgebreid risicodossier, dat gedurende het project actueel gehouden wordt. Deze risicoanalyse dient vervolgens als voeding voor de nadere uitwerking van het inkoopplan.

Daarnaast wordt op basis van het risicodossier een probabilistische planning en raming opgesteld.

12 Marktstrategie

12.1 Contractvorm

In deze fase van het project zijn mogelijke aanbestedings- en contractvormen verkend. Het Amsterdamse inkoopproces is erop gericht de gewenste inkoop met een optimale prijs/kwaliteitverhouding te realiseren en, waar mogelijk en gewenst, samen met de markt op te trekken. In dit proces moet een afweging worden gemaakt voor een contract en aanbestedingsstrategie op basis van onder andere beschikbaar budget, gestelde doelen, voorwaarden, risico's en kansen.

Bij het realiseren van de ondergrondse fietsenstalling, gecombineerd met een aanvaarbescherming in een stationsomgeving, zijn veel verschillende factoren van invloed op het ontwerp- en bouwproces. Zoals uit deze NvU blijkt, zijn er tal van randvoorwaarden en eisen die plek moeten krijgen in de aanbesteding en het contract (scope, planning, budget, kansen, risico's et cetera). Daarnaast zijn er nog niet concreet gemaakte aspecten die het project mogelijk kunnen beïnvloeden (bijvoorbeeld onvoorziene zaken in de ondergrond of andere, gelijktijdig spelende ontwikkelingen in de directe omgeving). Over het omgaan met die situaties, moeten ook afspraken worden gemaakt met de marktpartijen.

In de bouw zijn verschillende contractvormen gangbaar. Globaal kunnen deze in twee categorieën worden ingedeeld, te weten "traditionele" en "geïntegreerde" contracten.

Traditionele contracten

Bij de "traditionele" contractvormen is de aannemer verantwoordelijk voor de realisatie van een door de opdrachtgever geleverd detailontwerp. De aannemer is in een dergelijk contract verantwoordelijk voor de juiste uitvoering van het ontwerp, maar draagt geen verantwoordelijkheid voor de juistheid van het ontwerp: de gevolgen van ontwerpfouten en de risico's ten gevolge van het raakvlak tussen ontwerp en uitvoering komen voor rekening van de opdrachtgever.

Voor dit type contracten worden in Nederland sterk gestandaardiseerde contractsystematieken en algemene voorwaarden gehanteerd, zoals de standaard RAW-systematiek voor de GWW-sector en de Uniforme Administratieve Voorwaarden (UAV).

Geïntegreerde contracten

Bij geïntegreerde contracten, op basis van de UAV-gc, is de aannemer zowel verantwoordelijk voor het ontwerp als voor de realisatie van dit ontwerp. Binnen de geïntegreerde contractvormen kunnen afhankelijk van de projectcontext meerdere uitwerkingsniveaus van de door de opdrachtgever aangeleverde informatie worden toegepast, waarbij meer of minder taken bij de aannemer worden ondergebracht. De meest gangbare uitwerkingsniveaus zijn hieronder weergegeven.

- Engineering & Construct (E&C): Bij deze contractvorm krijgt de opdrachtnemer een Voorlopig Ontwerp (VO) of Definitief Ontwerp (DO) aangeleverd door de opdrachtgever en is hij verantwoordelijk voor de nadere uitwerking van het ontwerp (de engineering, bijvoorbeeld de wapeningsberekeningen) en de realisatie. Fouten in het door de opdrachtgever aangeleverde ontwerp komen in principe voor rekening van de opdrachtgever.
- Design & Construct (D&C): Bij D&C-contracten levert de opdrachtgever een programma van eisen aan. De aannemer is, naast de realisatie, verantwoordelijk voor het maken van een (uitvoerings)ontwerp dat aan het programma van eisen voldoet.

Onderhoud

Naast bovengenoemde contractvormen kan er ook voor gekozen worden de aannemer verantwoordelijk te maken voor het meerjarig beheer en onderhoud (maintain). Het toevoegen van de M-component is een mogelijke optie voor het contract, echter binnen de huidige organisatie van de gemeente Amsterdam wordt het beheer en onderhoud van de meeste fietsenstallingen door de gemeente zelf gedaan.

12.2 Aanbestedingsprocedure

Gezien de financiële omvang (> €5,186 miljoen), moet dit project Europees worden aanbesteed. Hierbij gelden de regels van de ARW 2016. Daarbinnen zijn meerdere procedures mogelijk. Voor de aanbesteding van de fietsenstalling en de aanvaarbescherming zijn onderstaande procedures relevant.

1. De openbare aanbesteding. Dit is de meest gangbare procedure waarin alle marktpartijen mogen meedingen naar de opdracht;
2. De niet-openbare aanbesteding. Vergelijkbaar met de openbare procedure met als verschil dat er in deze procedure een voorselectie wordt gemaakt.

Om de transactiekosten aan zowel de zijde van gemeente Amsterdam als de marktpartijen te beperken en vanwege de inspanning die van inschrijvers wordt gevraagd om een inschrijving te doen, wordt gekozen voor de **Europese niet openbare procedure**. We verwachten gezien de aard en de omvang van de werkzaamheden ongeveer tien aanmeldingen te ontvangen. Om het aantal gegadigden tot een maximum van vijf partijen terug te brengen wordt op basis van gewogen minimumeisen een selectie gemaakt van de meest geschikte marktpartijen.

12.3 Aanbevelingen en vervolg

Het is in deze fase, op basis van de huidige inzichten en risico's, de intentie om de fietsenstalling en aanvaarbescherming middels een geïntegreerd contract op basis van een Europese niet-openbare aanbestedingsprocedure op de markt te zetten. In de volgende fase zal dit, samen met het uitwerkingsniveau van het contract, D&C of E&C, nader uitgewerkt en onderbouwd worden.

Via deze benadering wordt ook de markt de ruimte geboden om te komen met innovatieve (ontwerp en/ of constructieve) oplossingen, passend binnen de kaders van het programma van eisen, het bestemmingsplan en andere reglementen en uitgangspunten. De integraliteit wordt op deze manier maximaal geborgd in een geïntegreerd contract. Met name op het gebied van het realiseren van het verhoogde beschermingsniveau tegen aanvaringen en de constructieve uitwerking daarvan wordt een meerwaarde vanuit de markt verwacht. Voor de inrichting van het maaiveld zal de ontwerpvrijheid juist beperkt zijn.

Omdat het type aanbesteding en het type contract van invloed zijn op de mate van uitwerken van het project (op detail alles voorschrijven of veel ontwerp- en engineeringsruimte bieden), wordt de marktstrategie in de volgende fase verder uitgewerkt in een inkoopplan. Ook kan er gekozen worden om delen van het werk, bijvoorbeeld het maaiveldontwerp, verder uit te werken.

Daarnaast wil Amsterdam als opdrachtgever risico-gestuurd projecten managen. De toprisico's zijn de basis voor het bepalen van de aanbestedings- en contractvorm. Wanneer de voorkeursvariant is bepaald, zal op basis van die variant een uitgebreide risico-inventarisatie worden gemaakt, met inzicht in de grootte van de risico's (kans x gevolg) en de invloedssferen; Wat kan de opdrachtnemer betekenen voor het beheersen van risico's, óók wat betreft de risico's die spelen buiten de eigen invloedssfeer? De risico's kunnen ook bepalend zijn voor de gunningscriteria.

13 Conclusie & aanbevelingen

13.1 Voorkeursvariant

Zoals in hoofdstuk 10 uiteen is gezet, sluit de variant met één ondergrondse fietsenstalling tussen de twee waterpleinen in, het beste aan bij de projectambities. Deze variant wordt in de vervolgfase verder uitgewerkt.

13.2 Strategie

Het is in deze fase, op basis van de huidige inzichten en risico's, de intentie om de fietsenstalling en aanvaarbescherming middels een geïntegreerd contract op de markt te zetten, zie hoofdstuk 12. Dat betekent dat de opdrachtnemer de ruimte krijgt om binnen de door de Gemeente gestelde voorwaarden tot de meest optimale oplossing te komen. We verwachten met name op het gebied van de aanvaarbescherming innovatie vanuit de markt.

Bij een geïntegreerd contract gaan we een overeenkomst aan met een marktpartij op basis van een programma van eisen en een beeldkwaliteitsplan. Voor bepaalde onderdelen, zoals het maaiveld, zal er door de opdrachtgever een detailontwerp geleverd worden. Als opdracht gevende partij staan we aan de lat om de vraag aan de markt zo SMART mogelijk te formuleren, zodat het resultaat invulling geeft aan de projectdoelstellingen. Daarom moet het projectteam gesteld staan voor het opstellen van de juiste vraagspecificatie.

Daarnaast is dit voor Amsterdamse begrippen een groot project, zowel qua budget, als qua impact op de omgeving. Dit vraagt om een sterk projectteam dat oog heeft voor alle verschillende zaken en belangen die spelen.

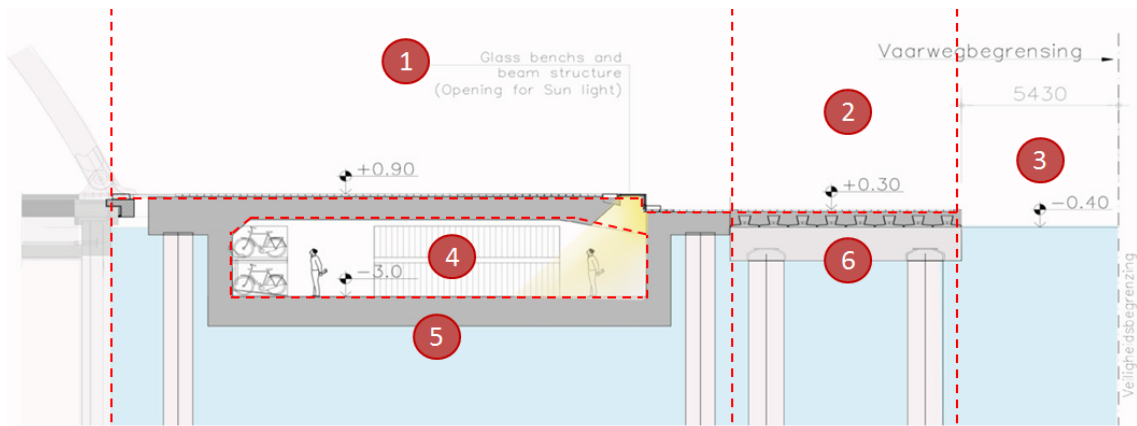
13.2.1 Stakeholders

Bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant zijn de stakeholders van grote invloed op het uiteindelijke ontwerp. Zij formuleren de zogenaamde klanteisen voor het programma van eisen.

De belangrijkste stakeholder voor het project Waterfront zijn:

ProRail, NS, SRA (subsidieverlener), rve V&OR (opdrachtgever), rve Ruimte & Duurzaamheid, rve Metro & Tram (Noord/Zuidlijn), Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (Bevoegd gezag), Rijkswaterstaat (Bevoegd gezag IJ), het Havenbedrijf, GVB veren en Sprong over het IJ.

In afbeelding 13 is een overzicht gegeven van de verdeling van de taken en verantwoordelijkheden bij de ondergrondse fietsenstalling.



Nr.	Onderdeel	Eigenaar	Exploitatie	Beheer
1	Maaiveld fietsparkeergarage (gedeelte IJ-boulevard)	Gemeente Amsterdam/ V&OR	-	SD Centrum
2	Maaiveld steiger (gedeelte IJ-boulevard)	Gemeente Amsterdam/ V&OR	-	SD Centrum/ Havenbedrijf
3	Aanlegplaatsen kade steiger (pleziervaart)	Gemeente Amsterdam/ V&OR RWS (bevoegd gezag IJ)	Havenbedrijf / RWS (bevoegd gezag)	Havenbedrijf
4	Fietsparkeergarage (Afbouw/ interieur)	V&OR fietsparkeren	NS (mede in opdracht van rve V&OR en SRA)	Nu V&OR fietsparkeren → naar verwachting vanaf eind 2017 Rve Parkeren
5	Casco fietsparkeergarage (inclusief fundering)	Nu V&OR fietsparkeren → naar verwachting vanaf eind 2017 rve Vastgoed	V&OR fietsparkeren	Nu V&OR fietsparkeren → naar verwachting vanaf eind 2017 rve Vastgoed
6	Aanvaarbeschermingsconstructie steiger (inclusief fundering)	Rve V&OR	-	Assetmanager Civiele constructies

Afbeelding 13: verdeling taken en verantwoordelijkheden ondergrondse fietsenstalling

13.3 Aanbevelingen

Na het vaststellen van het voorkeursbesluit zal in de definitiefase het uitwerken van de voorgestelde voorkeursvariant plaatsvinden. De belangrijkste producten en stappen zijn hieronder toegelicht:

Programma van Eisen, referentieontwerp en raming

Bij een geïntegreerd contract wordt een aannemer in principe gecontracteerd op basis van een Programma van Eisen. Binnen deze contractvorm bestaat de mogelijkheid om per onderdeel te variëren in het uitwerkingsniveau. In het geval van de ondergrondse fietsenstalling zit de ontwerp vrijheid met name in het realiseren van het benodigde beschermingsniveau van de aanvaarbescherming. Voor het interieur van de fietsenstalling zal de opdrachtnemer gevraagd worden een ontwerp te maken op basis van een beeldkwaliteitsplan. De maaiveldinrichting zal bindend voorgeschreven worden. Hier is alleen de wijze van realiseren vrij in te vullen. Het maaiveldontwerp en beeldkwaliteitsplan voor de fietsenstalling zullen in het kader van het uitvoeringsbesluit bestuurlijk vastgesteld worden. Het referentieontwerp en de raming worden opgesteld als interne toets van het Programma van Eisen.

Inkoopplan

In het inkoopplan worden de inkoopstrategie en selectie- en gunningscriteria verder uitgewerkt. De huidige intentie voor een geïntegreerd contract zal verder onderzocht en onderbouwd worden. Met name de invulling van de kwalitatieve gunningscriteria is een belangrijk middel om het gewenste eindresultaat te behalen.

Bestemmingsplan

Project Waterfront valt onder bestemmingsplan Stationseiland, welke in december 2013 is vastgesteld en inmiddels onherroepelijk is. Met name voor de ondergrondse fietsenstalling dient het bestemmingsplan aangepast te worden. Het betreft een partiële herziening van het bestemmingsplan Stationseiland.

Nader onderzoek naar Waterplein Oost

Parallel aan de uitwerking van de ondergrondse fietsenstalling en aanvaarbescherming, moet worden onderzocht op welke wijze het Waterplein Oost definitief ingericht kan worden en of dit tegelijkertijd gerealiseerd kan worden. Hierbij spelen nog drie variabelen een rol:

- Er wordt een definitieve locatie voor het NACOgebouw gezocht, waarbij Waterplein Oost een reële optie is, maar andere locaties aan het IJ worden ook nog onderzocht. Mogelijk valt het NACOgebouw daarmee buiten de scope van deze NvU.
- Grond & Ontwikkeling heeft aangegeven mogelijkheden te zien voor vastgoedontwikkeling op het Waterplein Oost. In de verdere planuitwerking zal gekeken worden of dit in het totaal past en welke voorwaarden hieraan gesteld worden.
- Aan het Waterplein Oost is ruimte voor een lange steiger. Afhankelijk van welke functies hier in de toekomst geprojecteerd worden en of hiervoor budget beschikbaar is, kan deze steiger in de verdere ontwerpuitwerking meegenomen worden.

Het is de ambitie van project Waterfront om de definitieve inrichting van Waterplein Oost mee te nemen in het contract van de fietsenstalling en aanvaarbescherming.

13.4 Besluitvorming

Het traditionele bestuurlijke besluitvormingsproces (zoals geschetst in paragraaf 1.6) is niet ingericht op een geïntegreerd contract. Om een oplossing te bieden voor het scheeflopen van de financiering en besluitvorming bij het aanbesteden van een opdracht op basis van een UAV-gc contract, wordt voorgesteld om het projectbesluit en het uitvoeringsbesluit samen te voegen.

Bij het traditionele PBI traject wordt het uitvoeringsbesluit (inclusief kredietbesluit) pas na afronding van de ontwerpfase (fase 4 PBI) genomen o.b.v. een bestek met bijbehorende raming. Bij een UAV-gc contract wordt de opdracht al na de definitiefase (fase 3 PBI) verstrekt op basis van een programma van eisen en een kostenraming (op VO niveau) en is het uitvoeringskrediet om deze reden al eerder nodig.

Fase	Producten	Bestuurlijk Besluit
1. Initiatieffase	Startnotitie	Principebesluit
2. Uitgangspuntenfase	Nota van uitgangspunten, schetsontwerp, start bestemmingsplanprocedure	Voorkeursbesluit
3. Definitiefase	Strategisch beslisdocument: integraal programma van eisen, voorlopig ontwerp, Concept Bestemmingsplan, financiële doorrekening, kredietaanvraag uitvoering	Uitvoeringsbesluit, inclusief Projectbesluit
4. Ontwerpfase	Contract met marktpartij Definitief ontwerp, BLVC-plan	
5. Realisatiefase	Project gerealiseerd	

Tabel 5: Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur bij geïntegreerde contracten