



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel West
Besluit Stadsdeelraad

Directie:	Programma's, projecten en wijken
Afdeling:	Programma- en projectmanagementbureau
Behandelend ambtenaar:	Anke Wellecommé
Telefoon:	020 552 9869

Datum behandeling: 29 januari 2013
Besluitnummer: 2012/16501
Portefeuille: Parkeren regulier

Onderwerp: Kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix

Planning van de bespreking en besluitvorming

- Mening + Informatie 11 september 2012 en 29 januari 2013
- Besluit 26 maart 2013

Aard / doel van de bespreking:

Mening en Informatie:

Mening: de raad wordt gevraagd zijn mening te geven over de raadsvoordracht en gebruik te maken van de bevoegdheid een krediet ter beschikking te stellen voor de bouw van de Singelgrachtgarage Marnix.

Wijze van bespreking (in te vullen door de Griffie):*Kaderstellend*

Het Dagelijks Bestuur trok op 25 september 2012 het kredietbesluit Singelgrachtgarage voorlopig terug vanwege de financiën in het Parkeerfonds, waarop de raad het onderwerp van de agenda van die Politieke Avond haalde. Het DB gaf vervolgens ACAM Accountancy en Advies opdracht een beoordeling te maken over de soliditeit, flexibiliteit en monitoring van het Parkeerfonds. Het DB bood de raad dit ACAM-rapport aan op 4 december jl. bij brief.

De agendacommissie van de Raad besloot tot een tweede meningvormende sessie, in vervolg op die van 11 september 2012, waarin dit kredietbesluit in samenhang met de eerder aangeboden stukken en de brief van het DB dd. 4 december 2012 over het ACAM-rapport over het Parkeerfonds kan worden besproken.

Deze bespreking zal – zoals gebruikelijk bij een kaderstellende sessie – een korte eerste termijn kennen, en een lange(re) tweede termijn. Hierbij is inspraak mogelijk zoals geregeld in het Reglement van Orde. Na de meningvorming gaat de voorzitter bij de fracties na of zij besluitvorming nu wél opportuun achten.

De stemming in de raad op 26 februari 2013 over de voordracht Kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix was ongeldig, omdat over het Amendement A13.01 Participatieadviseur van de SP de stemmen staakten. Wanneer in een vergadering over een voordracht besloten wordt, zolang over een amendement nog niet is besloten, wordt de werking van een amendement ontkracht. Dan ontstaat immers de situatie dat gestemd moet worden over de wijziging van een al vastgestelde voordracht. In Blok Besluit van 26 maart 2013 wordt opnieuw over de voordracht gestemd. Deze stemming dient als eerste stemming aangemerkt te worden.

De stadsdeelraad besluit:

1. Kennis te nemen van de brief van DB 'Openbare toelichting bij kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix' ten behoeve van openbare discussie;
2. Een krediet ter beschikking te stellen conform bijlage 7, Onderbouwing gevraagde beslissing (GEHEIM), ten behoeve van de realisatie Singelgrachtgarage Marnix. Het gevraagde krediet wordt gefinancierd uit het Parkeerfonds (GEHEIM)
3. Kennis te nemen van de Notitie Aanbestedingsstrategie, IBA en PMB, d.d. 4 maart 2012 waarbij het advies luidt met een Design & Build contract te werken (GEHEIM)
4. Kennis te nemen van het rapport uitgangspunten, toetsontwerp en kredietraming door IBA, d.d.13 juni 2012 (GEHEIM)
5. Kennis te nemen van de Risicoanalyse door Twynstra en Gudde, d.d. 4 april 2012 (GEHEIM)
6. Kennis te nemen van de Second Opinion door Witteveen+ Bos d.d. 24 mei 2012 (GEHEIM)
7. Kennis te nemen van de notitie Kostenverdeling Project Singelgrachtgarage Marnix, d.d. 8 juni 2012 (GEHEIM)
8. De raad besluit de geheimhouding die door het dagelijks bestuur op de onderliggende stukken is opgelegd, te bekrachtigen.

Korte samenvatting: (max. 10 regels)

Stadsdeel Centrum en Stadsdeel West werken samen aan de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage Marnix. De garage zal ruimte bieden voor 800 parkeerplaatsen, 400 voor stadsdeel West en 400 voor stadsdeel Centrum. Doel is de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, minder autoverkeer in de woonbuurten en de stad bereikbaar te houden.

In januari 2010 hebben beide deelraden op basis van het Integraal Programma van Eisen (IPVE) het investeringsbesluit genomen. In stadsdeel West is daarbij door bewoners een verzoek voor een referendum ingediend. Dit referendum is in juni 2010 gehouden. Na de uitslag van dit referendum voor de garage heeft de Stadsdeelraad van West in juli 2010 het investeringsbesluit gehandhaafd.

Bestuurlijke achtergrond (aanleiding en context):

De besluitvorming verloopt in een vijftal fasen overeenkomstig het Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur:

1. Initiatieffase (startnotitie, vastgesteld zomer 2008)
2. Uitgangspuntenfase (Nota van Uitgangspunten, vastgesteld juni 2009)
3. Definitiefase (Integraal Programma van Eisen, voorkeursvariant, projectbesluit (go-/no go), januari 2010).
4. Ontwerp- en aanbestedingsfase (kredietaanvraag uitvoering, opstellen contractstukken, start aanbesteding en gunning 2010-2014)
5. Realisatiefase (2015-2018)

Momenteel bevindt het project zich in fase 4. Onderdeel van deze fase is dat de deelraden van beide stadsdelen op basis van de gedane onderzoeken een krediet beschikbaar stellen voor de bouw van de garage. In een voorgaande fase zijn bij vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (IPVE) een voorkeursvariant gekozen en kaders vastgesteld.

Inmiddels zijn de uitgangspunten verder onderzocht en is op basis daarvan de kredietraming opgesteld.

Na een positief kredietbesluit in beide stadsdelen zullen de contractstukken worden uitgewerkt om de aanbestedingsprocedure te starten. In deze fase zullen ook de RO procedures doorlopen worden. In fase 5 wordt het werk gerealiseerd.

Reden van het besluit:**Ad 1: Kennis te nemen van de brief van DB 'Openbare toelichting bij kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix' ten behoeve van openbare discussie**

Het kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix bevat veel informatie die niet openbaar behandeld wordt, aangezien dit de positie van de gemeente bij aanbesteding kan schaden. Het presidium van West en de Commissievoorzitter van stadsdeel Centrum hebben gevraagd om toch in openbaarheid over het kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix van gedachten te kunnen wisselen. Daarom geeft deze brief een samenvatting van de achterliggende stukken van het kredietbesluit. Op basis hiervan kan een openbare discussie op hoofdlijnen worden gevoerd in de Stadsdeelraden West en Centrum.

Ad 2 t/m 7 Zie bijlage 7**Ad 8. Geheimhouding stukken**

Op grond van artikel 10, tweede lid onder b, van de Wet Openbaarheid Bestuur (WOB); de bijbehorende bijlagen als geheim te behandelen.

Deze bijlagen bevatten dusdanige informatie dat de financiële belangen van de gemeente in het geding kunnen komen.

Het embargo geldt tot na oplevering en financiële afronding van de Singelgrachtgarage Marnix (december 2018).

Wettelijke grondslag

Verordening ex artikel 212, Artikel 5 lid 5 van de Gemeentewet
Artikel 25 van de Gemeentewet

Uitkomsten inspraak en/of maatschappelijk overleg:

Voor de Singelgrachtgarage Marnix is een projectgroep opgericht met deelnemers van de Stadsdeelorganisatie van West en de Stadsdeelorganisatie van Centrum. Hierin zijn de thema's verkeer en parkeren, stedenbouw, juridisch planologische procedures, communicatie, en vastgoed vertegenwoordigd. Naast de stadsdeelmedewerkers zijn Parkeergebouwen en IBA lid van de projectgroep. In het voorbereidend uitvoeringsoverleg is de afdeling Leefomgeving betrokken.

Voor het aanbestedingsadvies zijn apart de aanbestedingsexperts van OGA, IBA en PMB om advies gevraagd.

In het kader van de in de toekomst te verstrekken vergunningen is Waternet onderdeel van de projectgroep. Over de stedenbouwkundige inpassing van de entrees is Bureau Monumentenzorg en Archeologie betrokken.

Bijlagen (geheim: in bezit raadsfracties; openbaar: in vergaderbundel en op www.depolitiekeavond.nl via raadsinformatiesysteem)

- *Bijlage 1:* brief van DB aan raadsleden d.d. 17 juli 2012 'Openbare toelichting bij kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix'.
 - *Bijlage 2:* 'Notitie Aanbestedingsstrategie', IBA en PMB, d.d. 4 maart 2012 (GEHEIM)
 - *Bijlage 3a:* 'Rapport Uitgangspunten, toetsontwerp en kredietraming', IBA, d.d. 13 juni 2012 (GEHEIM)
-

-
- *Bijlage 3b*: 'bijlage 1-6 tekeningen', IBA, d.d. 13 juni 2012 (GEHEIM)
 - *Bijlage 3c*: 'bijlage 7-8 kredietraming', IBA, d.d. 13 juni 2012 (GEHEIM)
 - *Bijlage 4a*: 'Risicoanalyse', Twynstra en Gudde, d.d. 4 april 2012, incl. toelichting d.d. 8 juni 2012 nav vragen DB West 5 juni (GEHEIM)
 - *Bijlage 4b*: 'Risicoregister' Twynstra en Gudde (GEHEIM)
 - *Bijlage 5*: Second Opinion, Witteveen+Bos, d.d.24 mei 2012 incl. reactie IBA en Twynstra en Gudde (GEHEIM)
 - *Bijlage 6*: Notitie Kostenverdeling Project Singelgrachtgarage Marnix, d.d. 8 juni 2012 (GEHEIM)
 - *Bijlage 7*: Onderbouwing gevraagde beslissing (GEHEIM)
 - *Bijlage 8*: brief DB dd. 4 december 2012 betr. ACAM-rapport
-

Besloten in de vergadering van 26 maart 2013

De stadsdeelraad van stadsdeel West,

Griffier:

Raadsvoorzitter:

.....
S. Raben

.....
K. Martowirono

Bezoekadres
Bos en Lommerplein 250
1055 EK Amsterdam

Postbus 57239
1040 BC Amsterdam
Telefoon 14 020
Fax 020 253 0727

www.west.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Directie Programma's, projecten en wijken
Afdeling Programma- en Projectmanagementbureau

Retouradres: Postbus 57239, 1040 BC Amsterdam

Aan de leden van de stadsdeelraad Centrum en de
Stadsdeelraad West

Datum 17 juli 2012
Behandeld door A. Wellecommé
E-mail a.wellecommé@west.amsterdam.nl
Onderwerp Openbare toelichting bij kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix

Geachte leden van de deelraad West,

Het kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix bevat veel informatie die niet openbaar behandeld wordt, aangezien dit de positie van de gemeente bij aanbesteding kan schaden. Het presidium heeft ons verzocht om toch in openbaarheid over het kredietbesluit Singelgrachtgarage Marnix van gedachten te kunnen wisselen. Daarom geven wij u met deze brief een samenvatting van de achterliggende stukken van het kredietbesluit. Op basis hiervan kan een openbare discussie op hoofdlijnen worden gevoerd in de Stadsdeelraden West en Centrum.

Besluitvormingsproces

Stadsdeel Centrum en Stadsdeel West werken samen aan de ontwikkeling van de Singelgrachtgarage Marnix. De garage zal ruimte bieden voor 800 parkeerplaatsen, 400 voor stadsdeel West en 400 voor stadsdeel Centrum. Doel is de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren, minder autoverkeer in de woonbuurten en de stad bereikbaar te houden.

In januari 2010 hebben beide deelraden op basis van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) het investeringsbesluit genomen. In stadsdeel West is daarbij door bewoners een verzoek voor een referendum ingediend. Dit referendum is in juni 2010 gehouden. Na de uitslag van dit referendum voor de garage heeft de Stadsdeelraad van West in juli 2010 het investeringsbesluit gehandhaafd.

De besluitvorming verloopt in een vijftal fasen overeenkomstig het Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur:

1. Initiatieffase (startnotitie, vastgesteld zomer 2008)
2. Uitgangspuntenfase (Nota van Uitgangspunten, vastgesteld juni 2009)
3. Definitiefase (Integraal Programma van Eisen, voorkeursvariant, investeringsbesluit (go-/no go), januari 2010).
4. Ontwerp- en aanbestedingsfase (kredietaanvraag uitvoering, opstellen contractstukken, start aanbesteding en gunning 2010-2014)
5. Realisatiefase (2015-2018)

Momenteel bevindt het project zich in fase 4. Onderdeel van deze fase is dat de deelraden van beide stadsdelen op basis van de gedane onderzoeken een krediet beschikbaar stellen voor de bouw van de garage. In een voorgaande fase zijn bij vaststelling van het Integraal Programma van Eisen (IPvE) een voorkeursvariant gekozen en kaders vastgesteld.

Inmiddels zijn de uitgangspunten verder onderzocht en is op basis daarvan de kredietraming opgesteld.

Na een positief kredietbesluit in beide stadsdelen zullen de contractstukken worden uitgewerkt om de aanbestedingsprocedure te starten. In deze fase zullen ook de RO procedures doorlopen worden. In fase 5 wordt het werk gerealiseerd.

Achtergrondinformatie bij gevraagde beslissing

Aan de raad wordt gevraagd een krediet ter beschikking te stellen ten behoeve van de realisatie van de Singelgrachtgarage Marnix.

Dit gebeurt op basis van een aantal onderzoeken, hieronder een samenvatting waarbij de geheime informatie niet meegegeven wordt:

1. Notitie Aanbestedingsstrategie, IBA en PMB, d.d.4 maart 2012 waarbij het advies luidt met een Design & Build contract te werken

Bij deze ondergrondse garage is de integratie van het ontwerp en de uitvoering een doorslaggevend uitgangspunt om een aantal risico's te vermijden, zoals verschil tussen ontwerp en uitvoeringsmogelijkheden of omissie in de ontwerpstukken. De onderlinge relatie tussen het ontwerp, de manier van uitvoeren en het beperken van de overlast tijdens de uitvoering is essentieel voor een succesvolle ontwikkeling.

In het IPVE uit 2010 is door Witteveen + Bos aanbevolen de aanbestedingsstrategie voor de aanpak van het ontwerp, de realisatie en het ontwerp, de realisatie en het onderhoud van de garage middels Design, Build en Maintain contract te doen. De aanbestedingsstrategie bepaalt welke werkzaamheden door de gemeente opgepakt gaan worden en welke door de opdrachtnemer. Het komt bij de keuze van een aanbestedingsstrategie erop neer hoe de taken, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden worden verdeeld en de risico's het best worden beheerst. Bij alle aanbestedingsstrategieën is het noodzakelijk dat de opdrachtgever een deskundige aansturing van het proces organiseert. Op deze manier kan de opdrachtgever de planning, het budget, de kwaliteit, de contracten en de besluitvorming, die als randvoorwaarden gelden voor het bouwproject, goed bewaken. Op basis van de keuze van de aanbestedingsstrategie is ook duidelijk welke vervolgwerkzaamheden nodig zijn en hoe het project verder georganiseerd dient te worden. IBA en bouwmanagement van het PMB hebben de beste methode van aanbesteden nogmaals onder de loep genomen, met de volgende opmerkingen.

Elke aanbestedingsstrategie verschilt in de manier waarop de risico's beheerst worden en door wie. Daarbij is het van belang dat de risico's bij die partij geplaatst worden die bij machte is ze het beste te beheersen. Er wordt bij afweging van de aanbestedingsstrategie gekeken naar aspecten van organisatie, vraagspecificatie (eisen aan de opdrachtnemer), ontwerp, kosten, planning en communicatie. Er zijn vele varianten voor de manier van aanbesteden. Voor de Singelgrachtgarage Marnix zijn de gangbare contractvormen, Traditioneel Contract en het Design & Build (D&B) contract,

het meest voor de hand liggend. Ze zijn principieel anders en daardoor geven ze goed inzicht in de voor- en nadelen.

Bij Design&Build is de integratie van ontwerp en uitvoering het best geborgd, omdat de verantwoordelijkheid voor deze aspecten bij dezelfde partij worden gelegd. De nadelen van deze contractvorm, zoals minder directe sturing op de esthetische kwaliteit voor de bovengrondse entrees en de directe communicatie met de omgeving, zijn op te vangen en wegen in de integrale afweging niet op tegen de voordelen van de Design&Build contractvorm. Er kan gekozen worden deze verantwoordelijkheid strakker bij de gemeente te houden. Dit betreffen uitwerkingen in de vervolgfase.

De exploitatie van de garage hoeft niet aanbesteed te worden omdat de gemeente deze zelf zal doen.

Het onderhoud van de Singelgrachtgarage kan ofwel zelf uitgevoerd ofwel bij een marktpartij gecontracteerd worden. De stadsdelen hebben ervaring met beide varianten. Een belangrijk argument om het onderhoud bij de uitvoerende partij te contracteren, is een aanname dat daardoor een hogere kwaliteit geleverd zou worden. Een hogere kwaliteit en lagere onderhoudskosten zijn in de eerder gerealiseerde projecten van de stadsdelen niet gebleken. Voor de Singelgrachtgarage is door de afdelingen Vastgoed voorgesteld het onderhoud zelf te organiseren en apart te contracteren na oplevering van de garage. Op belangrijke aspecten van de bouw zullen bijvoorbeeld wel langere garantie periodes afgesloten worden. Het integraal aanbesteden van het ontwerp, de uitvoering sluit aan bij het advies uit het IPvE.

2. Uitgangspunten, toetsontwerp en kredietraming door IBA, d.d.23 juni 2012

a. Uitgangspunten en toetsontwerp

Bij een Design & Build contract geldt dat de eisen aan het gebouw en de uitvoering worden vastgelegd, maar dat de wijze waarop deze tot stand komen door de aannemer bedacht wordt. De gemeente controleert of het plan van de aannemer voldoet aan de eisen. Dit betekent dat het nu gemaakte toetsontwerp slechts één van de mogelijkheden is. Het is niet de manier waarop de aannemer het moet doen. Bepaalde randvoorwaarden, zoals bijvoorbeeld locatie van de inrit, voetgangersuitgangen, aanvoerroutes van materiaal en werkterreinen worden wel beperkt.

In de fase voor het IPvE is bij de keuze van de smalle voorkeursvariant en inrit in het Frederik Hendrikplantsoen rekening gehouden met de wens om zoveel mogelijk bomen te behouden. In de huidige kredietraming worden zoveel mogelijk voetgangersentrees in het water geplaatst, waardoor ook meer bomen kunnen blijven staan dan bij plaatsing op de kade. Het aantal voetgangersentrees is in verband met stringente brandweervoorschriften verhoogd van 6 naar 9; 4 aan Centrumzijde en 5 aan Westzijde.

In de kredietraming staat een aantal kostenposten, waar het DB een keuze gemaakt heeft:

- *Toepassen van een sleufloze graaftechniek in het kader van behoud van bomen of alternatieven*

In het toetsontwerp gaat de inrit onder een rij van 8 beeldbepalende bomen langs de Nassaukade. Drie van deze bomen zullen hierdoor gekapt moeten worden. Om deze bomen te kunnen sparen kan de grond worden bevroren. De

tunnel kan dan gebouwd worden zonder dat het maaiveld ter plaatse van de bomen open moet. De meerkosten voor deze methode bedragen ca € 1.300.000 ex BTW. Het alternatief is een bouwmethode met een open bouwkuip, waarbij de inrit onder de grond zo min mogelijk beeldbepalende bomen aantast (slingervariant), te weten 2 van de 8. Het DB heeft door de extreem hoge kosten niet gekozen voor sleufloos bouwen, maar voor de slingervariant. De slingervariant levert geen meerkosten op. (zie bijlage kaart)

- *Toepassen van de huidige NEN(advies)norm met als gevolg een kleinere parkeerbak*

Voor de inrichting van de parkeergarage spelen twee zaken: de inrichting als openbare garage versus stallingsgarage en de keuze tussen huidige en toekomstige NEN norm.

Een openbare garage is ruimer van opzet dan een stallings-(vergunninghouders) garage. Voor een zo efficiënt mogelijk gebruik van de garage is gekozen voor de ruimere maat van de bezoekers.

Daarnaast wordt op dit moment voor de inrichting van ondergrondse parkeergarages een zogenaamde NEN norm (2443) gehanteerd. Dit is een adviesnorm, die gaat over de maatvoering van de parkeervakken en daarmee de gebruiksvriendelijkheid. Van de NEN norm mag afgeweken worden. De huidige norm dateert uit 2000 en wordt momenteel geüpdate. In het concept van de nieuwe adviesnorm is een toename van de parkeervakken van de gehanteerde 2,4 m breedte (conform huidige norm) naar 2,5 m. De lengte zal veranderen van 5,15 m naar 5,45 m. Toepassing van de nieuwe adviesnorm zou, bij behoud van 800 parkeerplaatsen, de omvang van de parkeerbak vergroten en substantiële meerkosten opleveren. Het DB heeft gekozen de huidige NEN te hanteren en daarmee de toekomstige adviesnorm niet over te nemen.

De huidige (en gekozen) NEN maat voor bezoekersplaatsen is overigens vrijwel gelijk aan de nieuwe NEN maat voor de stallingplaatsen.

- *2 liften in plaats van 4*

Om de gebruiksvriendelijkheid van de garage te vergroten kan gekozen worden voor vier liften in plaats van twee. Zodoende kunnen parkeerders nabij alle vier de hoeken van de garage met een lift naar het maaiveld. Vanuit kostenoverwegingen heeft het DB gekozen voor twee liften; één aan elk uiteinde van de parkeergarage.

- *Voetgangersentrees in het water*

In de kredietraming is ervan uitgegaan dat de voetgangersentrees aan Centrumzijde op de kade worden gesitueerd. Vanuit het project Singelgrachtgarage Marnix is het wenselijk de voetgangersentrees in het water te plaatsen in plaats van op de kade: ze komen daarmee verder van de omliggende bebouwing te liggen, de bouwmethode is simpeler, de daglichttoetreding tot de garage (sociale veiligheid) wordt vergroot en meer bomen kunnen behouden blijven.

Aan Westzijde komen ze in het water. Aan Centrumzijde is op dit moment nog geen akkoord op een mogelijke oplossing voor welstandadvies. Deze kant van de gracht is beschermd stadsgezicht en valt onder de bufferzone van UNESCO. Bureau Monumentenzorg (BMA) heeft de voorkeur het water van de

gracht hier zo min mogelijk te belasten met gebouwde objecten. Tijdens vooroverleg met BMA is afgesproken dat voorafgaand aan aanbestedingsprocedure, in een formeel vooroverleg, het ontwerp aan BMA voor te leggen. Wensen van BMA, die uit dit vooroverleg komen, zullen voor zover deze redelijk zijn en passen binnen de uitgangspunten van de garage, meegenomen worden in de voorschriften aan de aannemer. Op moment van kredietbesluit kan nog geen zekerheid gegeven worden over het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor het plaatsen van de entrees in het water aan Centrumzijde. Indien het lukt om alle entrees in het water te plaatsen is er een financiële meevaller.

3. Risicoanalyse door Twynstra en Gudde d.d.4 april 2012

Twynstra en Gudde heeft een risicoanalyse uitgevoerd. Aan de hand van interviews met projectbetrokkenen en twee bijeenkomsten zochten zij naar risico's, die kunnen leiden tot een overschrijding van de kredietraming.

Overall concludeert Twynstra en Gudde dat er geen aanleiding is de post van de risicoreservering te verhogen of te verlagen.

In de aanbevelingen zijn inhoudelijke beheersmaatregelen geadviseerd voor de volgende fase, die uit de kredietraming gefinancierd kunnen worden.

4. Second Opinion door Witteveen+Bos d.d.24 mei 2012

Aan Witteveen+Bos is gevraagd een second opinion te geven op het toetsontwerp, de kostenraming en de risicoanalyse van de Singelgrachtgarage Marnix.

Witteveen+Bos heeft gekeken naar de volgende onderdelen:

de haalbaarheid van het voorliggende ontwerp en de planning, de kostenraming en onderliggende stukken en de compleetheid van het risicodossier. Het rapport onderscheidt financiële conclusies, inhoudelijke aanbevelingen zonder financiële gevolgen op de kredietraming, en aanbevelingen voor het vervolg.

Overall conclusie van Witteveen+Bos is dat het geraamde bedrag voldoende is om de parkeergarage te bouwen en een aantal risico's te ondervangen of bij optreden te kunnen betalen.

5. Notitie kostenverdeling Stadsdeel West - Stadsdeel Centrum Project Singelgrachtgarage Marnix, d.d. 8 juni 2012

In juli 2011 hebben de stadsdelen in een samenwerkingsovereenkomst afspraken over de samenwerking vastgelegd. Financieel is afgesproken dat elk stadsdeel de helft van de kosten en risico's van het project draagt voor de duur van het project.

Deze afspraken zijn ondertekend door beide DB's en nog steeds geldig. De financiële afspraak omvat alle kosten en risico's die noodzakelijk zijn om het project mogelijk te maken.

De notitie kostenverdeling is gemaakt om afspraken vast te leggen over kosten voor 'nevenprojecten' (inrichting Singelgrachtzone, herinrichting straten en Frederik Hendrik Plantsoen) en de kosten en opbrengsten, die voortkomen uit de exploitatie na realisatie. De kosten voor de 'nevenprojecten' zijn benoemd in de kredietraming, maar niet in het totaal meegenomen, omdat deze buiten de scope van het project vallen. Dit zijn de inrichting van de Singelgrachtzone als wandelboulevard, de herinrichting van straten in West en Centrum en de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen.

De post van inrichting Singelgrachtzone wordt op niveau van herstel/ aanstraten gedeeld door de beide stadsdelen en is onderdeel van de kostenraming. De meerkosten voor inrichting van wandelboulevard zijn voor Stadsdeel West en zijn geen

onderdeel van het krediet.

De herinrichting van de straten betalen de Stadsdelen elk zelf.

Voor de herinrichting van het Frederik Hendrikplantsoen wordt een bijdrage van €1.000.000 aan stadsdeel Centrum gevraagd in het door hen te nemen kredietbesluit voor de Singelgrachtgarage Marnix. Deze bijdrage komt in stadsdeel West ten gunste van het krediet voor de Singelgrachtgarage Marnix.

Voor de exploitatie en beheerfase zijn berekeningen opgesteld. Deze dienen als basis voor het Parkeerfonds van stadsdeel West en het Garagefonds van stadsdeel Centrum om de effecten op de fondsen te bepalen. Ook het voorstel voor de kosten en opbrengsten verdeling van de exploitatie is hierop gebaseerd.

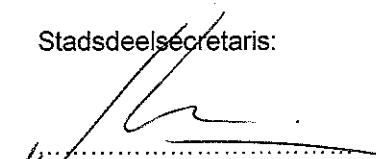
Aanleiding om een verdelingsvoorstel uit te werken is dat de wijze van gebruik door beide stadsdelen wezenlijk verschillen. Stadsdeel Centrum hanteert een verhouding tussen vergunninghouders en bezoekers van 70-30%, stadsdeel West 84-16%. De opbrengsten lopen bij de bovengenoemde percentages flink uiteen. Een gelijke verdeling van de opbrengsten is dan niet redelijk en zullen verdeeld worden via de percentages van het aantal toegestane bezoekers conform feitelijke verhouding zoals deze op straat worden gemeten in elk van de stadsdelen.

Wij hopen hiermee voldoende informatie gegeven te hebben.

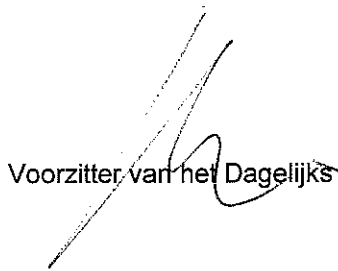
Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West,

Stadsdeelsecretaris:

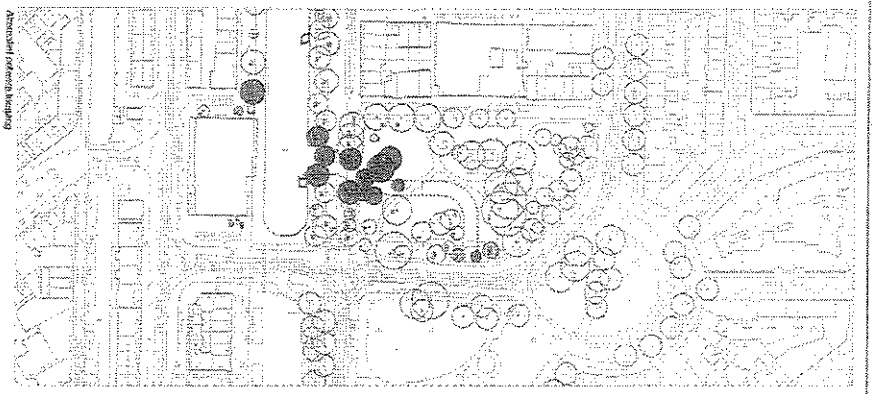
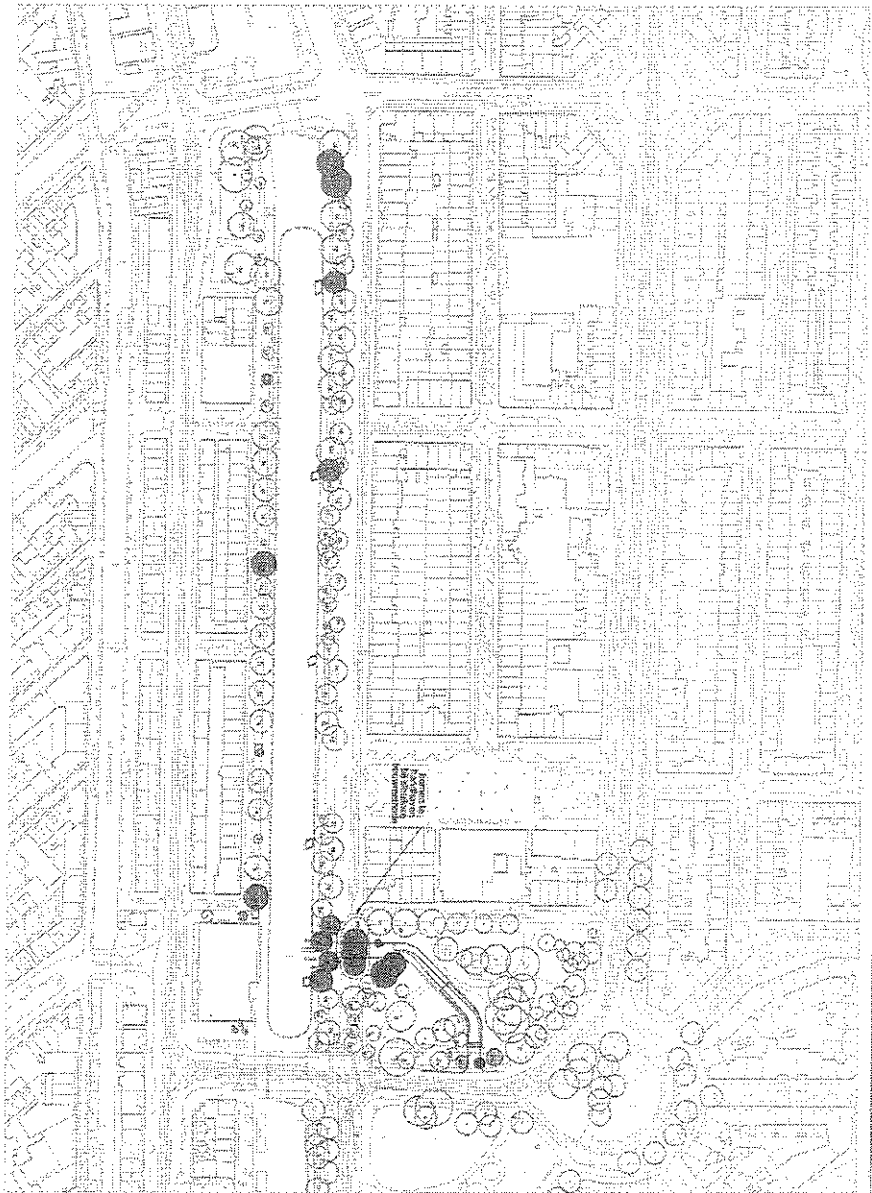

.....
W.F. Claasen

Voorzitter van het Dagelijks Bestuur:


.....
M. Kuitenbrouwer

Bijlage: kaart inrit in relatie tot bomen

Bijlage: kaart in rit in relatie tot bomen



Bijlage 4: Inhoud op de kaart

Ingenieursbureau Bureau voor de Stadsdeel West Bureau voor de Stadsdeel West Bureau voor de Stadsdeel West	
Naam: Adres: Telefoon: E-mail: Website: Fax: Postbus: Postcode: Plaats: Land: Datum: Versie: Status: Auteursrecht: Licentie: Distributie: Contactpersoon: Functie: Telefoon: E-mail: Website: Fax: Postbus: Postcode: Plaats: Land: Datum: Versie: Status: Auteursrecht: Licentie: Distributie:	Naam: Adres: Telefoon: E-mail: Website: Fax: Postbus: Postcode: Plaats: Land: Datum: Versie: Status: Auteursrecht: Licentie: Distributie:

Bezoekadres
Bos en Lommerplein 250
1055 EK Amsterdam

Postbus 57239
1040 BC Amsterdam
Telefoon 14 020
Fax 020 253 0727

www.west.amsterdam.nl
info@west.amsterdam.nl



Gemeente Amsterdam Stadsdeel West

Directie Dagelijks Bestuur
Afdeling Bestuur en Management Ondersteuning

Retouradres: Postbus 57239, 1040 BC Amsterdam

Stadsdeelraad West

Datum 4 december 2012
Ons kenmerk 2012/15203
Bijlage
Onderwerp Uitkomsten onderzoek Parkeerfonds door ACAM

Geachte raadsleden,

Eerder informeerden wij u over ons besluit tot een extra check op het Parkeerfonds. Aanleiding was de zorg of het fonds, indien het kredietbesluit voor de bouw van de Singelgrachtgarage zou worden genomen, in de toekomst nog solide genoeg zou zijn om daaruit ook de door het stadsdeel gewenste overige projecten te financieren. Dit mede in het licht van genoemde ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het Parkeerfonds in de Begroting 2013 zoals een verdere doorberekening van personele kosten en het financieren van de volledige BTW-kosten van openbare ruimte projecten. Graag informeren wij u over de uitkomsten van dit externe onderzoek, dat is uitgevoerd door de ACAM.

De ACAM heeft haar rapport uitgebracht op 23 november 2012; dit rapport ligt voor u ter inzage. De ACAM concludeert het volgende:

- 1) in de meerjarenraming van het Parkeerfonds zijn de uitgaven en inkomsten adequaat in beeld gebracht;
- 2) mede door de investering in de Singelgrachtgarage is de ruimte in het Parkeerfonds klein. Het stadsdeel legt zich in feite voor een groot aantal jaren vast aan het huidige programma aan projecten. Voor de meeste projecten zijn echter nog geen contracten gesloten met aannemers. Hier is het stadsdeel nog flexibel in de uitvoering. In de praktijk is er een behoorlijke mate van flexibiliteit.
- 3) de huidige monitoring van het Parkeerfonds is afdoende geregeld.

Het Dagelijks Bestuur heeft op 4 december ingestemd met de conclusies van de ACAM over de soliditeit, flexibiliteit en monitoring van het Parkeerfonds. Daarbij constateren wij dat binnen de totale ruimte van het Parkeerfonds op dit moment de buffer van € 6 miljoen ruimte biedt om tegenvallers op te vangen en de zaaglijnmethodiek (met onderverdeling van de projecten in A/B/C/D categorie) een redelijke mate van flexibiliteit biedt.

Naast deze conclusies noemt de ACAM een aantal aandachtspunten en onzekerheden. In de ter kennisname bijgevoegde notitie Conclusies en vervolgacties Parkeerfonds gaan wij hier verder op in. Deze zijn op hoofdlijnen becommentarieerd en zo mogelijk al financieel doorgerekend. De verwachting is dat de potentiële meevallers de potentiële tegenvallers zullen overstijgen. Op het moment dat er meer voordelen ontstaan en financiële ruimte ontstaat, zal deze in eerste instantie aan de buffer worden toegevoegd. Daarnaast kunnen de in gang gezette acties naar onze inschatting

bijdragen aan een hogere flexibiliteit.

Gezien de uitkomsten van het onderzoek door de ACAM is een positieve conclusie te trekken over soliditeit, flexibiliteit en monitoring van het Parkeerfonds. Gezien het ACAM rapport en de vervolgacties hebben wij besloten het voorstel ten aanzien van de Singelgracht Marnix opnieuw aan u ter besluitvorming voor te leggen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West,

Stadsdeelsecretaris:

.....
F. Claasen

Voorzitter van het Dagelijks Bestuur:

.....
M. Kuitenbrouwer

Notitie Conclusie en Vervolgacties ACAM-rapport Parkeerfonds

Conclusie en belangrijkste acties

Opdracht ACAM

Het Dagelijks Bestuur heeft besloten tot een extern onderzoek naar de juistheid van de lange termijnontwikkeling van het Parkeerfonds en of het fonds op termijn stabiel en solide genoeg is. In de opdracht aan de ACAM zijn drie deelvragen gesteld.

- 1) Zijn in de meerjarenprognose de inkomsten en uitgaven adequaat in beeld gebracht en wat zijn daarbij gebruikte uitgangspunten?
- 2) Biedt de huidige manier van fondsbeheer (inclusief de aangehouden reserves) ruimte om te kunnen anticiperen op en opvangen van toekomstige ontwikkelingen? Zo ja, wat is de omvang van deze ruimte, hoe is deze bepaald en zijn de bij het stadsdeel bekende relevante ontwikkelingen op de juiste wijze (financieel) vertaald naar de meerjarenprognose van het Parkeerfonds?
- 3) Is de huidige monitoring van het Parkeerfonds afdoende geregeld?

Conclusie ACAM

In haar rapport d.d. 23 november 2012 concludeert de ACAM het volgende:

- 1) in de meerjarenraming van het Parkeerfonds zijn de uitgaven en inkomsten adequaat in beeld gebracht.
- 2) mede door de investering in de Singelgrachtgarage is de ruimte in het Parkeerfonds klein. Het stadsdeel legt zich in feite voor een groot aantal jaren vast aan het huidige programma aan projecten. Voor de meeste projecten zijn echter nog geen contracten gesloten met aannemers. Hier is het stadsdeel nog flexibel in de uitvoering. In de praktijk is er een behoorlijke mate van flexibiliteit.
- 3) de huidige monitoring van het Parkeerfonds is afdoende geregeld.

Conclusie Stadsdeel

We delen de conclusies van de ACAM over de soliditeit, flexibiliteit en monitoring van het Parkeerfonds.

Binnen de totale ruimte van het Parkeerfonds bieden op dit moment de buffer van € 6 miljoen en de zaaglijnmethodiek (met onderverdeling van de projecten in A/B/C/D categorie) al een redelijke mate van flexibiliteit.

In aansluiting daarop voorzien wij voor de komende jaren een aantal ontwikkelingen en ondernemen wij acties die gevolgen zullen hebben voor de meerjarenraming van het Parkeerfonds en met name de financiële ruimte in dat fonds. Het gaat hier om zowel mee- als tegenvallers.

Belangrijke ontwikkelingen en acties de komende jaren zijn:

- Aflopen moratorium Cition
De verwachting is dat het moratorium met Cition in 2013 afloopt.
Een eerste ambtelijk berekening leert dat dit een structurele meevaller tussen de € 500.000 en €1.000.000 kan inhouden.
- Restwaarde parkeergarages
Momenteel worden de parkeergarages volledig afgeschreven. ACAM stelt de vraag of dit wel reëel is en of er jaarlijks niet te veel wordt afgeschreven. Wij gaan dit onderzoeken. Een hogere restwaarde (dienst IVV hanteert een restwaarde van 25%) zou enerzijds financiële ruimte opleveren, anderzijds moet rekening gehouden worden met hogere rentelasten en bijramingen voor onderhoud en vervangingsinvesteringen.
Een eerste berekening op basis van 25% restwaarde komt op een voordeel van ca. €200.000 in 2013 (op basis gemiddelde afschrijving €800.000) oplopend tot €450.000 (obv €60 miljoen)

investerings)

- Effecten afdracht BTW over de parkeeropbrengsten en BTW-compensatiefonds
In de meerjarenraming is geen rekening gehouden met een negatieve uitkomst uit het gesprek met de Belastingdienst. Als we BTW moeten gaan afdragen over vergunninginkomsten parkeren, is dit een van de mee- en tegenvallers die we de komende jaren in de meerjarenraming gaan verwerken. Hetzelfde geldt voor de opheffing van het BTW-Compensatiefonds. Een negatieve uitkomst van het onderzoek zal aanzienlijke gevolgen hebben voor de gehele stad en niet alleen voor West. Voorshands wordt een afdracht BTW over parkeeropbrengsten berekend op ca. €100.000 (tegenvaller)
Het financiële effect van het vervallen van het BTW-compensatiefonds is op dit moment nog niet aan te geven.
- Rente-ontwikkelingen
In de meerjarenramingen wordt gerekend met een standaard rente met betrekking tot de kapitaalverstrekking. Afhankelijk van de werkelijke rentestand kan eventueel een rentevoor- of nadeel ontstaan.
Een rentestijging met 1% houdt in een rentelastenstijging van ca. €350.000 in 2014 oplopend tot ca. €850.000 vanaf 2018 (als alle voorgenomen investeringen zijn gedaan). Het is reëel om er van uit te gaan dat bij een rentestijging tijdig passende maatregelen gaan worden zodat een nadelig effect beperkt blijft tot maximaal 3 jaar.
- Niet doorgaan tariefsverhoging in relatie tot ringparkeren
Indien deze situatie zich voordoet zullen we ons apart en opnieuw beraden op het ringparkeren incl. de optie van geleidelijke tariefsverhoging.

In de begroting staat de meerjarenraming voor het parkeerfonds. De totaalstand van de parkeerreserve vormt de buffer om mee en tegenvallers op te vangen. De buffer is minimaal € 6 miljoen in 2012. In 2025 is de buffer € 7,5 miljoen.

omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Begroting 2013	27.058	19.237	13.835	9.123	7.806	8.432	7.258	6.639	7.245	6.013	6.326	6.684	7.088	7.537

Tabel: totaalstand meerjarenraming parkeerreserve (Begroting 2013 blz. 249-250)

De financiële consequenties voor bovenvermelde opties zijn globaal doorgerekend. In onderstaande tabel staat het resultaat van deze eerste berekening. Het cumulatieve effect komt ten gunste of ten laste van de begrote buffer.

omschrijving	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Cumulatieve effect
Begroting 2013	27.058	19.237	13.835	9.123	7.806	8.432	7.258	6.639	7.245	6.013	6.326	6.684	7.088	7.537	
Contractaanpassing parkeerbeheer (verwacht)			500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	5.500
Contractaanpassing parkeerbeheer (positief)			1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	11.000
Restwaarde parkeergarages 25%			220	340	375	410	450	450	450	450	450	450	450	450	4.725
BTW nadeel		100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1.100
rentedaling van 4,5% naar 4%			170	270	300	330	360	360	360	360	360	360	360	360	3.780
rentestijging van 4,5% naar 6%			500	820	920	1.000	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100	11.540

Tabel: financiële effecten mee en tegenvallers

De opties geven inzicht binnen welke bandbreedte de buffer zich kan ontwikkelen. Daarbij moet wel de kanttekening geplaatst worden dat niet elk mogelijkheid hetzelfde gewogen mag worden. Het daadwerkelijk realiseren van een financieel voordeel i.v.m. een nieuw beheercontract is waarschijnlijker dan een forse renteverhoging. Het stadsdeel kan veel invloed uitoefenen op de afschrijvingsmethode, dus een aanpassing is reëel. Alles bij elkaar genomen is de kans groter dat de potentiële voordelen de potentiële nadelen zullen overstijgen. De uitgangspunten zoals vastgesteld bij de begroting, waarbij gestuurd wordt op een buffer van minimaal € 6 miljoen blijven overeind. Op het moment dat er meer voordelen ontstaan en financiële ruimte ontstaat, zal deze in eerste instantie aan de buffer worden toegevoegd.

Tot slot wordt opgemerkt dat tijdens de uitvoering de ontwikkelingen met betrekking tot de rente, de uitvoering van projecten etc. gemonitord wordt. Bij ongewenste ontwikkelingen wordt bijgestuurd, bijvoorbeeld door het temporiseren van projecten, het schuiven met zaaglijn, tariefsaanpassingen, versoberen van projecten etc.

Commentaar/Actie op totaal aan aandachtspunten van ACAM

Naast de drie hierboven aangegeven conclusies geeft de ACAM bij de drie deelvragen aandachtspunten voor verdere aanscherping van de monitoring op enkele punten, zoals doorgaan met actualisatie van projectbegrotingen en plaatsing van financiële aspecten in meerjarenperspectief. Deze aandachtspunten worden overgenomen, aangezien ze kunnen bijdragen aan een striktere sturing op de inkomsten en uitgaven van Parkeerfondsmiddelen in de toekomst, hogere flexibiliteit en opvangen van nieuwe ontwikkelingen in het Parkeerfonds. Voor een deel sluiten ze aan bij reeds in gang gezette acties.

Samenhang tussen boven-de-zaaglijnprojecten, Singelgrachtgarage, Ringparkeren en tariefsverhogingen in zijn geheel bezien

Commentaar/Actie:

In de meerjarenbegroting zijn tot 2025 in samenhang alle nu bekende financiële consequenties van genoemde projecten verwerkt. Eventuele veranderingen van de financiële consequenties zal een nieuwe prioritering in bijv. de zaaglijnprojecten tot gevolg hebben (de zaaglijn kan zowel naar boven als naar beneden bijgesteld worden).

Afspraken maken over mee- en tegenvallers die de buffer van € 6 miljoen aantasten

Commentaar/Actie:

In principe is de buffer een minimum reserve in het fonds om onverwachte tegenvallers op te kunnen vangen. Op het moment dat er als gevolg van de hierboven genoemde belangrijke ontwikkelingen meer voordelen ontstaan en financiële ruimte ontstaat, zal deze in eerste instantie aan de buffer worden toegevoegd. Hoe de buffer weer aangevuld moet worden na een tegenvaller, zal op het moment dat dit zich voordoet beslist moeten worden en zal wellicht gevolgen hebben voor de zaaglijn in de projecten voorraad.

Gevolgen vervallen parkeerplekken voor parkeeropbrengsten bij ringparkeren

Commentaar/Actie:

Op basis van recent onderzoek in 2012 verwacht het stadsdeel dat het wegvallen van parkeerplekken nagenoeg geen effect heeft op de bezoekersinkomsten; de parkeerdruk overdag biedt nu al ruim voldoende ruimte voor het faciliteren van de bezoekers; in de avond is de parkeerdruk ca 80% en biedt dus ook nog voldoende ruimte en 's nachts is er geen betaald parkeren. Tevens komen opgeheven parkeerplaatsen voor vergunninghouders beschikbaar voor betalende bezoekers aangezien evenzoveel parkeervergunningen minder verleend worden.

Mogelijke kostenbesparingen als gevolg van aanbestedingsmeevallers zijn niet meegenomen in de meerjarenraming

Commentaar/Actie:

De meerjarenraming geeft een doorkijk over een lange termijn tot 2025. Op korte termijn kunnen zich aanbestedingsvoordelen voordoen als gevolg van de huidige marktsituatie. Voor de langere termijn kan de marktsituatie echter in ons nadeel gaan verschuiven. Wij kiezen bewust voor het behoedzaam begroten van projecten over de gehele periode in het meerjarenperspectief.

Wel worden momenteel nieuwe kostencalculaties opgesteld voor de projecten boven de zaaglijn. Dit wordt afgerond in het kader van de voorbereiding van de Jaarrekening 2012. Effecten worden betrokken in de Berap 2013.

Projectbegrotingen actualiseren en resultaten verwerken in meerjarenraming

Commentaar/Actie:

Momenteel wordt gewerkt aan nieuwe kostencalculaties voor de projecten boven de zaaglijn. Dit wordt afgerond in het kader van de voorbereiding van de Jaarrekening 2012.

Consequenties, voor- en nadelen in beeld brengen om met een restwaarde parkeergarages rekening te houden (bijv. 25%)

Commentaar/Actie:

Op dit moment heeft het stadsdeel die mogelijkheid niet, maar een belangrijke actie is om te onderzoeken of dit in de toekomst gaat veranderen. Dit zou namelijk een vergroting van de financiële ruimte in het Parkeerfonds inhouden.

Rekening houden met grote onderhoudsinvesteringen en mogelijke aanvullende technische investeringen parkeergarages

Commentaar/Actie:

In de huidige ontwerpen voor nieuwe garages wordt uiteraard rekening gehouden met de laatste wettelijk voorgeschreven technische eisen. In de regel is nieuwe wetgeving van toepassing op de bouw van nieuwe parkeergarages en niet op bestaande garages. In de meerjarenraming is rekening gehouden met periodieke groot onderhoudsinvesteringen doordat de kapitaalslasten op gelijk niveau worden gehouden, terwijl deze in de praktijk afnemen.

Volledige effectuering van notitie 'kopgroep basis info en processen fondsen' t.b.v. monitoring Parkeerfonds op afdelings/projectniveau

Commentaar/Actie:

Deze aanbeveling onderschrijven wij. De voortgangsformats worden momenteel ingevuld voor alle leefomgeving en PPMB projecten. Daarnaast zijn terugkerende afspraken ingepland met projectleiders/projectmanagers waarin deze ingevulde formats periodiek worden besproken en actiepunten worden opgepakt en of aanpassingen worden doorgevoerd. De projectleiders/projectmanagers worden gevraagd een cost to complete te maken die worden opgenomen in de voortgangsrapportages, zodat afwijkingen op de projectbudgetten tijdig worden geconstateerd en actie ondernomen kan worden. Deze actie wordt afgerond in het kader van de voorbereiding van de Jaarrekening 2012.

Rente-ontwikkelingen

Commentaar/Actie:

In de meerjarenramingen wordt gerekend met een standaard rente met betrekking tot de kapitaalverstrekking. Afhankelijk van de werkelijke rentestand kan eventueel een rentevoor- of nadeel ontstaan.

Aandacht en monitoring Parkeerfonds (ook) de komende jaren vasthouden

Commentaar/Actie:

Door het intensief beschrijven van de procedure parkeerfonds en het voeren van periodiek overleg van de fondsbeheerder met de belangrijkste gebruikers, borgen we de noodzakelijke aandacht en de monitoring Parkeerfonds

Borging tijdige signalering zaaglijnprojecten en cost to complete analyses uitvoeren en periodiek bewaken

Commentaar/Actie:

Zie de hierboven aangegeven commentaren/actie

Aanbevelingen interne risico-inventarisatie uitvoeren

Commentaar/Actie:

Het fondsbeheer is ingebed in het risicomanagementproces. Naast de reguliere voortgangsgesprekken is parallel aan het ACAM-onderzoek intern een separate risico-inventarisatie op het Parkeerfonds uitgevoerd. ACAM heeft deze in haar onderzoek betrokken en geconstateerd dat hieruit goede analyses en aanbevelingen zijn voortgekomen. Hoewel vanuit verschillende invalshoeken opgesteld bevatten ACAM en risico-inventarisatie deels dezelfde aandachtspunten. Alle punten zijn in een overzicht opgenomen met concrete uitvoeringsacties. De voortgang wordt separaat bewaakt en maakt ook onderdeel uit van de reguliere en periodieke risicomanagementsystemen.

Faseren/temporiseren van projecten, met als doel het verhogen van de buffer op moment dat deze buffer onder druk staat

Commentaar/Actie:

Zoals beschreven, is de minimumbuffer in relatie tot de zaaglijn in de projectenvoorraad, een belangrijk sturingsmiddel van de fondsbeheerder. Hierover zal op de geëigende momenten met de raad worden gecommuniceerd.

Effecten afdracht BTW over de parkeeropbrengsten bij tegenvallend gesprek Belastingdienst

Commentaar/Actie:

In de meerjarenraming is geen rekening gehouden met een negatieve uitkomst uit het gesprek met de Belastingdienst. Als we BTW moeten gaan afdragen over vergunninginkomsten parkeren, is dit een van de mee- en tegenvallers die we de komende jaren in de meerjarenraming gaan verwerken. Hetzelfde geldt voor de opheffing van het BTW-Compensatiefonds. Een negatieve uitkomst van het onderzoek zal substantiële gevolgen hebben voor de gehele stad en niet alleen voor West.

Samenvattend kan gesteld worden dat naar aanleiding van de aandachtspunten uit het ACAM rapport bovengenoemde acties op de rails zijn gezet. Op hoofdlijnen zijn de financiële consequenties van de mogelijke mee- en tegenvallers onderzocht. Hiervan wordt verwacht dat de potentiële meevallers de potentiële tegenvaller zullen overstijgen. Hiermee kan gesteld worden dat de huidige uitgangspunten ten aanzien van de meerjarenraming Parkeerfonds en buffer zoals die in de begroting 2013 zijn neergelegd valide zijn.

Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 1078
1000 BB Amsterdam
Telefoon 020 254 9000



Gemeente Amsterdam

ACAM Accountancy en Advies

Retouradres: Postbus 1078, 1000 BB Amsterdam

Stadsdeel West
Mevrouw Thé
Postbus 57239
1040 BC AMSTERDAM

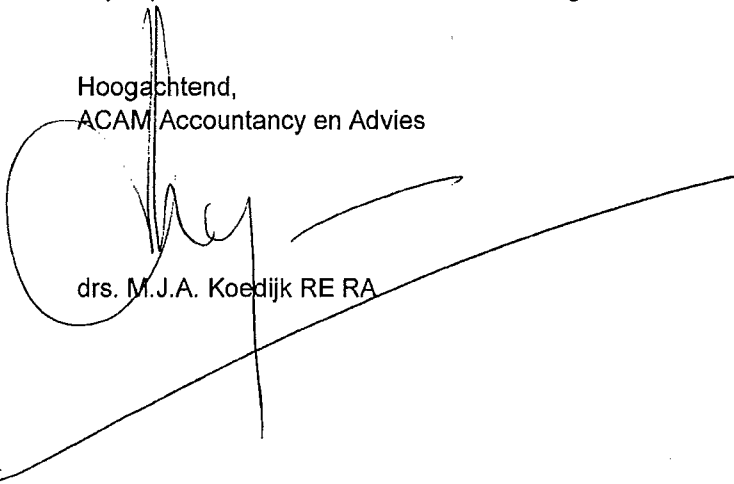
Datum	22 november 2012
Ons kenmerk	425.761.12-R
Behandeld door	H. Demirel RA
Doorkiesnummer	020 254 9000
Onderwerp	Rapport inzake totstandkoming en beheer meerjarenraming Parkeerfonds stadsdeel West

Geachte mevrouw Thé,

Hierbij doen wij u toekomen ons rapport inzake totstandkoming en beheer van de meerjarenraming Parkeerfonds van stadsdeel West.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
ACAM Accountancy en Advies


drs. M.J.A. Koedijk RE RA

Bezoekadres
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Postbus 1078
1000 BB Amsterdam
Telefoon 020 254 9000



Gemeente Amsterdam
ACAM Accountancy en Advies

Nr. 425.761.12-R

Aan het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West

Inleiding Rapport

Aanleiding

U heeft aangegeven dat er onlangs nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het Parkeerfonds zijn geweest in het kader van de Begroting 2013. Met name een doorberekening van personele kosten en een groter aandeel van de BTW bijdrage van projecten. Op korte termijn moet een belangrijk investeringsbesluit genomen worden. In dat kader heeft het dagelijks bestuur besloten een onderzoek te laten doen naar de juistheid van de lange termijnontwikkeling van het Parkeerfonds. De zorg van het dagelijks bestuur is of het Parkeerfonds, indien het krediet voor de bouw van de Singelgrachtgarage uit het Parkeerfonds zal worden betaald, in de toekomst nog solide genoeg is om daaruit ook de door het stadsdeel gewenste overige projecten te financieren.

Opdracht

Wij hebben in uw opdracht onderzoek gedaan naar de volgende drie deelvragen:

1. Zijn in de meerjarenraming de inkomsten en uitgaven adequaat in beeld gebracht en wat zijn de daarbij gebruikte uitgangspunten?
2. Biedt de huidige manier van fondsbeheer (inclusief de aangehouden reserves) ruimte om te kunnen anticiperen op en opvangen van toekomstige ontwikkelingen? Zo ja, wat is de omvang van deze ruimte, hoe is deze bepaald en zijn de bij het stadsdeel bekende relevante ontwikkelingen op de juiste wijze (financieel) vertaald naar de meerjarenraming van het Parkeerfonds?
3. Is de huidige monitoring van het Parkeerfonds afdoende geregeld?

Ons onderzoek is gericht op het verkrijgen van antwoorden op de hierboven genoemde deelvragen waarbij voor deelvraag 1 en 3 een Assurance opdracht met beperkte zekerheid is verstrekt en voor deelvraag 2 een opdracht tot Overeengekomen Specifieke Werkzaamheden is verstrekt waarbij geen zekerheid wordt verschaft.

De uitkomsten van ons onderzoek op de deelvragen 1 en 3 vindt u terug in "Onderdeel A (Assurance rapport)" van dit rapport. De uitkomsten op deelvraag 2 vindt u in "Onderdeel B (Rapport van feitelijke bevindingen)" van dit rapport terug. In de inleiding is tevens een samenvatting opgenomen waarin de belangrijkste uitkomsten zijn weergegeven.

Het is aan u om de uitkomsten van ons onderzoek in samenhang te wegen en daaruit een overall definitieve conclusie te trekken.

Om de rapportonderdelen 'Assurance' en "Rapport van feitelijke bevindingen" zelfstandig leesbaar te maken zijn wij genoodzaakt om bepaalde teksten te herhalen in beide onderdelen.

Verspreidingskring en -voorwaarden

Deze rapportage is bestemd voor het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West Gemeente Amsterdam ten behoeve van de meerjarenraming Parkeerfonds. Aangezien anderen die niet op de hoogte zijn van het doel van de werkzaamheden de resultaten onjuist kunnen interpreteren is ons rapport niet geschikt voor gebruik voor andere doeleinden. Wij geven u derhalve hierbij enkel toestemming voor verspreiding onder naleving van de volgende voorwaarden:

1. Het rapport kan slechts in zijn geheel verspreid en openbaar worden gemaakt. Er mogen geen delen van het rapport los worden verspreid of openbaar worden gemaakt, én
2. Samen met onze rapport ook alle gehanteerde criteria zoals benoemd onder onderdeel A paragraaf 2 van het Assurancerapport en de Meerjarenraming Parkeerfonds 2012-2025 (versie 26 september 2012) verspreid en openbaar worden gemaakt.

Samenvatting

Hieronder zijn de belangrijkste uitkomsten van ons onderzoek samengevat.

Uw stadsdeel staat aan de vooravond van een groot investeringsbesluit, namelijk de Singelgrachtgarage. Deze investering zet grote druk op de middelen van het stadsdeel-parkeerfonds (hierna: parkeerfonds) en de besteding daarvan. Daarnaast staan een aantal voorgenomen wijzigingen in de parkeertarieven als gevolg van harmonisatie en Ringparkeren op de agenda. Deze ontwikkelingen kosten geld (investeringen) maar brengen in de toekomst ook geld op (parkeeropbrengsten). Het is belangrijk om deze zaken en hun onderlinge effecten en afhankelijkheden in samenhang te zien. In deze samenvatting proberen wij dat inzicht, zover mogelijk en verkregen vanuit ons onderzoek, te geven. Dit doen wij geclusterd rondom een aantal belangrijke onderwerpen.

In ons onderzoek hebben wij allereerst beoordeeld in hoeverre de uitgaven en inkomsten adequaat in beeld zijn gebracht. De uitkomsten daarvan zijn positief, de conclusie kunt u teruglezen in Onderdeel A van dit rapport. We hebben wel een aantal zaken die we graag onder uw aandacht brengen. Hoewel wij een aantal keer de Singelgrachtgarage noemen, maakt de Singelgrachtgarage zelf en de business case ervan geen onderdeel uit van de aan ons verstrekte opdracht. Daarom hebben wij daarop geen onderzoek verricht.

Zaaglijnprojecten

In de meerjarenraming is onder andere de systematiek van de zaaglijn(projecten) verwerkt. Kort gezegd komt dat erop neer dat projecten boven de zaaglijn uitgevoerd moeten worden. In de concept begroting 2013 stelt het dagelijks bestuur voor in het Parkeerfonds veiligheidshalve een buffer van minimaal € 6 miljoen in te stellen om eventuele tegenvallers te kunnen opvangen. Wij merken op dat er nog geen afspraken zijn gemaakt hoe moet worden omgegaan met eventuele meevallers en tegenvallers die de buffer van € 6 miljoen aantasten. Moeten bijvoorbeeld meevallers worden gebruikt voor nieuwe (zaaglijn)projecten of moeten die worden opgepot? Hetzelfde geldt voor tegenvallers, moeten die weer worden aangevuld tot het buffer weer € 6 miljoen bedraagt, en zo ja, uit welke dekkingsbronnen? In de praktijk zou het kunnen voorkomen dat een aantal projecten in de tijd doorgeschoven moeten worden omdat anders de stand van het parkeerfonds onder de stand van € 6 miljoen zou uitkomen.

De projecten die boven de zaaglijn zijn geplaatst zijn afkomstig uit de voormalige fusie-stadsdelen. De projectbegrotingen zijn ook in die stadsdelen opgesteld. Naar onze mening dienen deze projectbegrotingen te worden geactualiseerd. Het stadsdeel is wel hiermee gestart, de uitkomsten zijn nog niet bekend en het effect is dus (nog) niet verwerkt in de meerjarenraming. Bij de begrote projectkosten is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met eventueel te behalen aanbestedingsvoordelen in de huidige bouwmarkt.

Singelgrachtgarage

Het stadsdeel heeft het voornemen om een grote investering te doen in een nieuwe parkeergarage op de Singelgracht. De lasten en de uiteindelijke opbrengsten die daarmee samenhangen zijn verwerkt in de meerjarenraming.

Bij het berekenen van de lasten is rekening gehouden met een verwacht aanbestedingsresultaat. Daarover is de deelraad apart ingelicht. De werkelijke uitkomsten van de aanbesteding kan natuurlijk een tegenvaller dan wel een meevaller betekenen. In het kredietbesluit is het aanbestedingsbedrag gemaximeerd, waardoor de bovengrens van de investering vastligt.

Ringparkeren

Het stadsdeel is voornemens om Ringparkeren in te voeren. Ringparkeren houdt in dat op straat parkeerplekken zullen verdwijnen en daar aan de ring van Amsterdam parkeerterreinen voor terugkomen. Daarmee samenhangend zullen de tarieven voor bewonersvergunningen worden verhoogd waardoor de keuze voor Ringparkeren goedkoper wordt. Daarmee zullen de bewoners geprikkeld worden om te gaan Ringparkeren in plaats van voor de deur parkeren.

In de meerjarenraming is rekening gehouden met een structureel positief saldo van € 1,8 miljoen, gebaseerd op het doorgaan van het Ringparkeren en daarmee samenhangende tariefsverhogingen voor vergunningen. Wij hebben begrepen dat eerst een pilot zal worden gedraaid alvorens definitief Ringparkeren wordt ingevoerd. De pilot moet dan meer zekerheid geven over de te verwachten deelnemers. Indien de pilot niet succesvol blijkt zou de deelraad kunnen besluiten om van Ringparkeren af te zien. Dit heeft consequenties voor de huidige meerjarenraming. Het geraamde positieve saldo valt dan in zijn geheel weg. Als Ringparkeren niet doorgaat, kunnen de extra opbrengsten evengoed worden gerealiseerd als de tarieven alsnog worden verhoogd.

Accounting

BTW/BCF

Binnen de gemeente Amsterdam wordt de exploitatie van parkeergarages en terreinen aangemerkt als overheidstaak. Daardoor wordt de BTW via het BTW Compensatiefonds (BCF) verrekend. Tussen gemeente Amsterdam en de Belastingdienst vinden momenteel overleggen plaats over de houdbaarheid van dit standpunt. De Belastingdienst is namelijk van mening dat dit ondernemersactiviteiten zijn. Dit zou kunnen betekenen dat het stadsdeel ook BTW moet afdragen over de parkeeropbrengsten. De effecten hiervan zijn geschat op circa € 100.000 per jaar maar zijn niet verwerkt in de meerjarenraming. De effecten van de opheffing van het BTW Compensatiefonds zoals vermeld in het regeerakkoord kunnen wij niet inschatten.

Restwaarde garages

De investeringen in de parkeergarages worden geactiveerd op de balans als zijnde materieel vast actief en worden lineair afgeschreven over de economische levensduur. Conform de eigen richtlijnen ten aanzien van activeren en afschrijven worden de garages volledig afgeschreven waarbij dus geen rekening wordt gehouden met een mogelijke restwaarde. De vraag is in hoeverre dit reëel is en dat er dus jaarlijks niet te veel wordt afgeschreven. Binnen de gemeente Amsterdam wordt hier niet op dezelfde wijze mee omgegaan. Zo schrijft dienst IVV op haar parkeergarages af tot een restwaarde van 25% (sinds boekjaar 2011).

De ontwikkeling van kapitaallasten parkeergarages in voorbereiding is overigens afhankelijk van het moment dat de investeringen plaats gaan vinden. Dit zou kunnen betekenen dat de kosten verschuiven naar een latere periode indien (zaaglijn)projecten dan wel de bouw van de Singelgrachtgarage vertraagd of uitgesteld worden.

Renteontwikkelingen

In de meerjarenraming wordt gerekend met een standaard rekenrente met betrekking tot de kapitaalverstrekking. Afhankelijk van de werkelijke rentestand kan eventueel een rentevoor- of nadeel ontstaan.

Het tweede onderdeel van onze Assurance opdracht was het beoordelen of de huidige monitoring van het parkeerfonds afdoende is. De uitkomst hiervan is eveneens positief, u kunt onze conclusie nalezen in Onderdeel A van dit rapport. Wel brengen wij de volgende zaken onder uw aandacht.

Sturingsinformatie

Het stadsdeel kent op concern niveau de standaard P&C producten als begroting, bestuursrapportage en jaarrekening. Middels deze producten krijgt het Dagelijks Bestuur en de deelraad sturingsinformatie. Het parkeerfonds krijgt in deze producten de nodige aandacht.

De sturingsinformatie ten behoeve van de monitoring van het Parkeerfonds op afdeling/project niveau is echter beperkt en is er geen sprake van standaardisatie. In de notitie 'kopgroep basis info en processen fondsen' dat in het kader van het project 'Project Control in het Stadsdeel West' is opgesteld om 'continu grip op het ISV en Parkeer Fonds' te hebben, is een eerste aanzet hiervoor gegeven, zijn formats ontwikkeld voor de financiële beheersing van financieringsbronnen, voor opstarten project, voortgangsrapportage en afsluiten van projecten. Deze formats bieden sturingsinformatie voor de projectleiding om fondsen/projecten te beheersen. Deze notitie is nog niet geheel geëffectueerd in de dagelijkse praktijk. Dit bevelen wij van harte aan.

Risicomanagement

Het fondsbeheer is ingebed in het risicomanagementproces. De afdeling OAC beheert de "Risicodatabase" waarin momenteel een drietal risico's met betrekking tot het Parkeerfonds zijn opgenomen en worden gemonitord. OAC verzamelt informatie over risico's en beheersingsmaatregelen die decentraal in de organisatie zijn belegd. Naast de reguliere gesprekken met de betrokken afdelingen (beheerder parkeerfonds, afdeling Leefomgeving, PPMB) in het kader van de P&C cyclus, heeft OAC op verzoek van de directeur Beheer Uitvoering en Sport recent een separate risico-inventarisatie uitgevoerd. Uit deze risico-inventarisatie zijn naar onze mening goede analyses en aanbevelingen voortgekomen.

Het parkeerfonds heeft nu bestuurlijk de volle aandacht. Daarom worden extra inspanningen verricht in de vorm van intern en extern onderzoek. Het is van belang om de mate van monitoring komende jaren vast te houden en niet te laten verslappen.

Signalering

Voor de boven-de-zaaglijnprojecten geldt dat signalering aanwezig is, maar verdere verbetering is mogelijk. Maandelijks worden voortgangsrapportages gemaakt met de financiële realisatie tot dan toe en een tekstuele toelichting over de technische voortgang van het project. Er worden echter geen echte cost to complete analyses uitgevoerd en periodiek bewaakt. Als er grote afwijkingen zijn of verwacht worden, worden deze wel gemeld in de Bestuursrapportages (3 en 9 maandsrapportages). De vraag is alleen of tijdige signalering in de huidige werkwijze wel voldoende geborgd is. De planning is om eind 2012 de cost to complete analyses (mede ten behoeve van de jaarrekening 2012) gereed te hebben.

Het tweede deel van ons opdracht betrof de uitvoering van overeengekomen specifieke werkzaamheden zoals benoemd en uitgewerkt in Onderdeel B van dit rapport. Hierna geven wij de belangrijkste uitkomsten daaruit weer.

Fasering van projecten en flexibiliteit

De fasering van de projecten en de daadwerkelijke voortgang van de uitvoering bepaalt in hoge mate de ruimte die in het parkeerfonds ontstaat dan wel wordt gebruikt. Zo creëert het doorschuiven van projecten naar achteren ruimte in de jaren daarvoor, omdat een deel van de kapitaallasten ook naar achteren schuift. Deze ruimte zou benodigd kunnen zijn om eventuele tegenvallers in enig jaar op te vangen. Dit temporiseren van projecten is afhankelijk van de fase waarin een project zich al bevindt. Als een project bijvoorbeeld al aanbesteed is en gegund, is de flexibiliteit om het project door te schuiven niet meer aanwezig, of alleen tegen zeer hoge kosten.

Voor een aantal projecten heeft een aanbesteding al plaatsgevonden en is temporisering nauwelijks nog mogelijk. Voor de meeste projecten geldt echter dat daarover nog geen contracten zijn gesloten met aannemers. Hier is het stadsdeel nog flexibel in de uitvoering.

Het beeld dat is ontstaan naar aanleiding van ons onderzoek is dat mede door de investering in Singelgrachtgarage de ruimte in het parkeerfonds klein is. Bij grote tegenvallers moeten boven-de-zaaglijnprojecten worden geschrapt en alleen bij grote meevallers kunnen nieuwe projecten worden opgestart. Het stadsdeel legt zich in feite voor een groot aantal jaren vast aan het huidige programma aan projecten.

Tot slot geven wij hieronder de belangrijkste onzekerheden weer die in de meerjarenraming zijn te onderkennen:

1. Samenhang tussen zaaglijnprojecten, Singelgrachtgarage, Ringparkeren en tariefsverhogingen dient in zijn geheel te worden gezien, zeker gezien de omvang van de investering;
2. Het succes van Ringparkeren en de daarmee samenhangende opbrengsten zijn onzeker;

3. Tariefsverhoging bovenop de harmonisatie is afhankelijk van invoering van Ringparkeren; Deze tariefsverhoging zal in december 2013 naar verwachting in de de gemeenteraad worden geagendeerd;
4. De BTW/BCF problematiek is nog niet uitonderhandeld met de Belastingdienst. Daarnaast kunnen wij de effecten van de opheffing van het BTW Compensatiefonds zoals vermeld in het regeerakkoord niet inschatten;
5. Temporisering van projecten is nu nog grotendeels mogelijk maar naar mate de tijd verstrijkt wordt dat lastiger;
6. De (zaaglijn)projectbegrotingen zijn nu nog gebaseerd op oorspronkelijke begrotingen uit de voormalige fusie-stadsdelen, een actualisatie kan een ander beeld van de kosten/baten geven.

Onderdeel A Assurance-rapport

1. *Opdracht*

Wij hebben in uw opdracht onderzoek gedaan naar de volgende twee deelvragen:

1. Zijn in de meerjarenraming de inkomsten en uitgaven adequaat in beeld gebracht en wat zijn de daarbij gebruikte uitgangspunten?
2. Is de huidige monitoring van het Parkeerfonds afdoende geregeld?

Het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West is verantwoordelijk voor een adequate totstandkoming en monitoring van de meerjarenraming Parkeerfonds 2012-2025 (*versie 26 september 2012*) in overeenstemming met de criteria zoals benoemd in onderdeel A paragraaf 2. Het is onze verantwoordelijkheid een Assurance-rapport inzake de totstandkoming en monitoring van de meerjarenraming Parkeerfonds 2012-2025 (*versie 26 september 2012*) te verstrekken.

2. *Criteria*

Wij hebben de adequate totstandkoming van de meerjarenraming en de huidige monitoring getoetst aan de volgende overeengekomen criteria die vermeld staan in:

- Notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen Stadsdeel West
- Besteding Parkeerfonds 2012-2015 (besluitnr. 2011-1975)
- Prioritering projecten Parkeerfonds (de dato 3 februari 2011)
- Afwegingskader besteding Parkeerfonds Stadsdeel West 2011-2015 (de dato maart 2011)

3. *Inherente beperkingen*

De meerjarenraming Parkeerfonds 2011-2025 bevat aannames, schattingen en toekomstige ontwikkelingen/informatie. Wij verstrekken geen zekerheid met betrekking tot deze aannames, schattingen en toekomstige ontwikkelingen/informatie.

De beoordeling van de huidige stand van zaken rondom monitoring heeft geen betrekking op toekomstige perioden omdat de monitoringactiviteiten ontoereikend kunnen worden als gevolg van gewijzigde omstandigheden of de mate van monitoring kan verslechteren door uitvoering van minder monitoringactiviteiten.

De werkelijke uitkomsten naar alle waarschijnlijkheid zullen afwijken van de voorspelling, aangezien de veronderstelde gebeurtenissen zich veelal niet zullen voordoen zoals verwacht en de afwijking daarvan van materieel belang kan zijn. Als de toekomstgerichte financiële informatie is weergegeven in de vorm van een reeks zal worden vermeld dat er geen zekerheid bestaat dat de werkelijke uitkomsten daadwerkelijk binnen de aangegeven schaal zullen vallen, en

Als het een projectie betreft, de toekomstgerichte financiële informatie is opgesteld voor (doel vermelden) en dat daarbij gebruik is gemaakt van een samenstel van veronder-

stellingen, inclusief hypothesen waarvan niet vaststaat dat deze daadwerkelijk zullen plaatsvinden. Derhalve worden de lezers erop gewezen dat de toekomstgerichte financiële informatie niet bruikbaar is voor een ander dan het aangegeven doel.

4. Werkzaamheden

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3000, "Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle en beoordeling van historisch financiële informatie". Dienovereenkomstig dienen wij ons onderzoek zodanig te plannen en uit te voeren dat een beperkte mate van zekerheid wordt verkregen dat de meerjarenraming Parkeerfonds 2012-2025 (*versie 26 september 2012*) adequaat tot stand is gekomen en afdoende wordt gemonitord. Een Assurance-opdracht omvat ondermeer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van relevante gegevens.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance- informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusie (zoals opgenomen in onderdeel A paragraaf 5).

5. Conclusie

Op grond van onze in dit Assurance-rapport beschreven werkzaamheden is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de meerjarenraming Parkeerfonds 2012-2025 (*versie 26 september 2012*) niet in alle materiële opzichten volgens de benoemde criteria (in onderdeel A paragraaf 2) adequaat tot stand is gekomen en de monitoring op 1 november 2012 afdoende is geregeld.

Deze conclusie is onderworpen aan de inherente beperkingen die onder onderdeel A paragraaf 3 van dit onafhankelijke Assurance-rapport zijn genoemd.

Antwoorden subvragen per deelvraag onderdeel A

In de opdrachtbevestiging zijn een aantal vragen per subvraag benoemd welke in uw ogen de beantwoording van de deelvragen ondersteunen. Deze vragen en antwoorden zijn een nadere uitsplitsing van de vraag naar de gebruikte uitgangspunten.

De antwoorden op deze subvragen vindt u hieronder terug. Deze antwoorden zijn informerend van aard en doen verder geen afbreuk op ons oordeel zoals gegeven in onderdeel A paragraaf 5 van ons dit rapport.

Deelvraag 1: Zijn in de meerjarenprognose de inkomsten en uitgaven adequaat in beeld gebracht en wat zijn de daarbij gebruikte uitgangspunten?

a) *Hoe vindt toerekening aan het Parkeerfonds plaats (accounting)?*

Het stadsdeel heeft geen eigen verordening waarin de bestedingsrichting van het parkeerfonds is geregeld. Wel is in het document 'Afwegingskader besteding Parkeerfonds Stadsdeel West 2011-2015 (de dato maart 2011)' de bestedingsrichting van het parkeerfonds vastgelegd. De bestedingsrichting is zeer ruim gedefinieerd. Het betreft hier bestedingen in het domein verkeer, vervoer, parkeren, openbare ruimte en groen. Deze bestedingen kunnen gedekt worden uit het parkeerfonds.

Het parkeerfonds wordt gevoed uit vergunningopbrengsten, parkeerbelastingen en naheffingsaanslagen verminderd met uitvoeringskosten parkeerbeheer en afdrachten mobiliteitsfonds. De onttrekkingen uit het parkeerfonds bestaan uit uitvoeringskosten projecten in de openbare ruimte en onderhoud/kapitaallasten van investeringen. De stadsdeelraad regelt in de begroting, bestuursrapportage of afzonderlijke besluitmomenten welke projecten gefinancierd mogen worden uit het parkeerfonds. In het "Afwegingskader Parkeerfonds 2011" zijn de bestedingen vervolgens nader gespecificeerd en geprioriteerd.

Op het stadsdeel zijn de BBV verslaggevingrichtlijnen van toepassing. Deze regels schrijven voor dat voor de financiële verslaggeving het stelsel van baten en lasten toegepast dient te worden. Dit houdt in dat de inkomsten en uitgaven gematched worden in het jaar waar deze betrekking op hebben. Parkeerinkomsten die betrekking hebben op 2012 maar nog niet ontvangen zijn, leiden tot opbrengsten in de jaarrekening (parkeerfonds). In lijn met voorgaande, worden in het parkeerfonds lasten verantwoord voor geleverde prestaties, ongeacht of deze al betaald zijn.

b) *Op welke wijze zijn de aannames ten aanzien van de geprognosticeerde inkomsten en uitgaven onderbouwd (denk aan de kwaliteit van de risicoanalyses bij de grootste geprioriteerde projecten; second opinions; relatie met Risicomanagement binnen het Stadsdeel)?*

Bij de aanvraag van het krediet voor de Singelgrachtgarage heeft het stadsdeel

geanticipeerd op bepaalde ontwikkeling in de aanbesteding gezien de huidige omstandigheden in de bouwsector. De lasten van de Singelgrachtgarage zijn in de meerjarenraming ook conform deze kredietaanvraag en dus verwachting verwerkt. De aanbestedingsprocedure moet echter nog uitwijzen of de verwachting van het stadsdeel daadwerkelijk gerealiseerd kan worden.

De projecten die boven de zaaglijn zijn, worden gefinancierd uit het Parkeerfonds. Per project is een raming gemaakt. Dit zijn veelal projecten die hun oorsprong vinden in een voormalig (fusie)stadsdeel. De projectbegrotingen die toen gemaakt zijn dienen als basis voor de verwerking in de meerjarenraming. De berekening per project is gemaakt op basis van het aantal vierkante meters in het projectgebied. De prijs per vierkante meter is gedifferentieerd naar de soort van bestrating/grond. In de prijsbepaling is geen rekening gehouden met de lagere inschrijvingen door aannemers vanwege de economische crisis, waardoor een mogelijke kostenbesparing niet meegenomen is in de meerjarenraming. De manager Leefomgeving geeft aan dat op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe kostencalculatie voor de projecten boven de zaaglijn. Naar de huidige inzichten van het stadsdeel compenseren een beperkt aantal mee- en tegenvallers elkaar per saldo.

De beoordeling van de geprognosticeerde inkomsten en uitgaven hebben betrekking op de volgende elementen:

- Bruto parkeeropbrengsten
- Uitvoeringskosten parkeerbeheer
- Structurele uitgaveposten
- Afdracht CMF en VGS
- Bijdrage groot en klein onderhoud wegen, bruggen en kades
- Kosten parkeergarages
- Kosten opbrengsten ringparkeren
- Kosten projecten

De bruto parkeeropbrengsten zijn berekend op basis van recente gegevens van Cition. Voor de opbrengsten van de vergunningen is enerzijds rekening gehouden met een nieuw, geharmoniseerd tarief (en anderzijds met de verhoging van de tarieven als gevolg van ringparkeren. Bij de bruto parkeeropbrengsten is geen rekening gehouden met eventuele inkomstenderving van bezoekersparkeren als gevolg van het verdwijnen van parkeerplaatsen. Het stadsdeel is van mening dat het vervallen van parkeerplaatsen nagenoeg geen gevolgen heeft voor de parkeeropbrengsten. Het stadsdeel baseert zich hierbij op gemiddelde gegevens voor haar hele gebied. Uit een onderzoek uitgevoerd in 2012 blijkt dat de parkeerdruk per wijk varieert. In buurten waar nu door bezoekers al met grote moeite een parkeerplaats gevonden kan worden, kan het vervallen van parkeerplaatsen tot gedragsverandering en daardoor minder parkeerinkomsten leiden. Wij zijn van mening dat hier wel een risico ligt, dat verder uitgezocht dient te worden.

De uitvoeringskosten parkeerbeheer bestaan uit de in rekening gebrachte bedragen door Cition, Dienst IVV, Diens Stadstoezicht en de kosten voor de uitvoering van de Mulder taken.

De structurele uitgavenposten binnen de parkeerfonds bestaan met name uit Afdracht Centrale mobiliteitsfonds, overige afdrachten aan Centrale Stad (VGS) en de BTW/BCF. Verder bestaan de structurele lasten uit uitgaven voor kleine projecten. De afdracht aan de Centrale mobiliteitsfonds is gekoppeld aan de parkeerbelasting (inkomsten uit bezoekers). De afdracht Mobiliteitsfonds is afhankelijk van de inkomsten uit parkeerbelastingen. Fluctuerende inkomsten parkeerbelastingen, hebben ook direct effect op de afdracht aan het CMB. Zo hebben lagere afdrachten als gevolg van lagere opbrengsten ringparkeren weer een dempend effect op de eerder genoemde mogelijk tegenvallende parkeeropbrengsten uit ringparkeren.

De overige afdrachten Centrale Stad (VGS) lopen door tot 2016 en hebben een vast karakter. De uitgavenpost is niet afhankelijk van ontwikkeling van parkeeropbrengsten.

De aannames met betrekking tot de afdrachten aan de CMB en afdracht VGS zijn deels gebaseerd op historisch financiële informatie en besluitvorming vanuit Centrale stad voor de overige afdrachten CS.

Een structurele post ten laste van het parkeerfonds is de toegerekende BTW/BCF voor uitgevoerde boven-de-zaaglijnprojecten. De onttrekking aan het parkeerfonds is inclusief BTW. De omvang van de post BTW/BCF (inclusief extra toerekening) is gebaseerd op het jaarlijkse investeringsvolume voor parkeerfonds projecten. Naar gelang er meer /minder projecten worden uitgevoerd kan de hoogte fluctueren van de BTW/BCF kostencomponent. Uit de verkregen stukken veronderstellen wij dat de gecompenseerde BTW bij het BTW Compensatiefonds niet ten gunste van het parkeerfonds komt.

De effecten van het risico dat de Belastingdienst de exploitatie van parkeergarages door de gemeente als ondernemersactiviteiten bestempeld is niet meegenomen in de meerjarenraming. Dit risico is wel benoemd in de begroting 2013 en gecalculeerd op € 100.000 aan extra lasten (niet getoetst door ACAM).

De kostenpost "bijdrage aan groot en klein onderhoud en Kade muren" is voor de belangrijkste onderdelen onderbouwd met onderhoudsplanningen en prognoses.

De kosten parkeergarages zijn verdeeld in parkeergarages in voorbereiding en parkeergarages in gebruik. De kostenparkeergarages bestaan uit de kapitaallasten, exploitatielasten en beheerkosten. De kapitaallasten omvatten de afschrijvingen en de rentelasten over de gedane investeringen. De afschrijvingen geschieden lineair over de technische levensduur van het activum. De activa worden conform de stadsdeelrichtlijnen tot nihil afgeschreven. Er wordt dus geen rekening gehouden met een mogelijke restwaarde van de garages die er in de praktijk wellicht wel zal zijn (maar overigens pas 'te gelde' kan worden gemaakt bij verkoop van de garages).

In de meerjarenraming wordt geen rekening gehouden met fluctuaties in de rentestanden hetgeen betekent dat eventueel rentevoor- of nadeel kan zijn afhankelijk van de werkelijke rentestanden.

De ontwikkeling van kapitaallasten parkeergarages in voorbereiding is afhankelijk van het moment dat de investeringen plaats gaan vinden. Dit zou kunnen betekenen dat de kosten verschuiven naar een latere periode in planning. Tevens is bij de raming van de kapitaallasten uitgegaan van geschatte uitkomsten van aanbestedingen welke al een inherente onzekerheid met zich meebrengt. De kapitaallasten zullen lager of hoger uitvallen bij een gunstig respectievelijk een ongunstig aanbestedingsresultaat. Met betrekking tot de Singelgrachtgarage is in het kredietbesluit een maximum opgenomen; hierdoor ligt de bovengrens van de kapitaallasten vast.

De kosten van het ringparkeren betreffen de huurkosten van 1500 parkeerplaatsen en het verbeteren van de openbare ruimte voor de vervallen parkeerplaatsen. De opbrengsten bestaan uit de tariefsverhogingen van de overige bewonersvergunningen die worden doorgevoerd als het ringparkeren wordt ingevoerd. In de meerjarenraming is rekening gehouden met een structureel positief saldo van ruim € 1,8 miljoen per jaar. De invoering van het ringparkeren zal stapsgewijs plaatsvinden waarbij eerst een pilot zal worden gehouden met 200 parkeerplaatsen. De realisatie van de extra opbrengsten is dus afhankelijk van het feit of de stadsdeelraad op basis van de uitgevoerde pilot instemt met de invoering van het Ringparkeren. Indien de voorgestelde geleidelijke verhoging van bewonersvergunningen niet plaats vindt, zal de voorgestelde hoogte van de buffer ad € 6 miljoen in gevaar komen.

c) *Is hierbij rekening gehouden met toekomstige (gebieds)ontwikkelingen (bijvoorbeeld verhouding aantallen parkeerplaatsen op straat en in parkeergarages; wel of niet Ringparkeren, met welke ingangsdatum et cetera)?*

Per parkeergebied is bekend hoe hoog de parkeerdruk is en hoeveel parkeerplaatsen er zijn. Wij zijn van mening dat er een relatie is tussen het wegvallen van parkeerplaatsen als gevolg van ringparkeren en de bezoekersparkeeropbrengsten. Indien de parkeerplaatsen vervallen in een gebied met een lage parkeerdruk zal dit nauwelijks gevolgen hebben voor de parkeeropbrengsten. Indien de parkeerplaatsen vervallen in een gebied met een hoge parkeerdruk bestaat het risico dat de parkeeropbrengsten lager worden. In de berekening van het parkeerfonds is geen rekening gehouden met lagere opbrengsten van bezoekersparkeren.

De verwachting van het stadsdeel is dat er voldoende ruimte overblijft voor bezoekersparkeren onder andere ook omdat er vanuit wordt gegaan dat vooral bewoners gebruik maken van ringparkeren die hun auto een groot deel van de week toch al niet gebruiken.

Verder is het voornemen tot uitbreiden van P+R plekken door de Centrale Stad langs de ring van de stad een ontwikkeling die is onderkend door het stadsdeel; evenals de verlaging van het bezoekerstarief na 10 uur tot € 1 per uur. Het stadsdeel is van mening dat de invloed van de huidige P+R terreinen voldoende zijn meegenomen. De verdere uitbreiding van P+R plaatsen betreffen niet die op P+R terreinen rond West en daarom is de inschatting dat deze geen effect hebben op parkeeropbrengsten van West.

De afdrachten aan de centrale mobiliteitsfonds zijn gekoppeld aan de ontwikkelingen van de opbrengsten. De bovenstaande genoemde ontwikkelingen waarmee geen rekening is gehouden heeft mogelijk ook invloed op de hoogte van de afdrachten aan het mobiliteitsfonds. Tot slot is er geen rekening gehouden met toekomstige investeringen in bestaande parkeergarages en technische slijtage van installaties, anders dan het geen valt onder het regulier onderhoud. Daarnaast is, zoals eerder benoemd, geen rekening gehouden met rentefluctuaties.

d) *Hoe wordt omgegaan met prioritering (investeringsplanning/is er een methodiek met betrekking tot projecten wel niet opnemen boven de zaaglijn)?*

De projecten boven de zaaglijn zijn meegenomen in de meerjarenraming. Op basis van de meerjarenraming is bepaald welke financiële ruimte er was en daarna is bepaald op basis van de prioritering welke projecten boven de zaaglijn zijn gekomen. Deze projecten boven de zaaglijn zijn ook benoemd in de Begroting 2013. De consequentie is wel dat er tot en met 2020 geen ruimte meer is in het Parkeerfonds voor nieuwe projecten. Vanaf 2021 is er jaarlijks voor € 1,5 miljoen begroot die ingezet kan worden voor nieuwe projecten.

e) *Hoe wordt omgegaan met ad hoc beslaglegging op het Parkeerfonds (komt dit voor/in welke mate/besluitvorming)?*

Ad hoc beslaglegging komt in beperkte mate voor. In de 3-maands rapportage zijn enkele voorbeelden te vinden:

"op het product Parkeren zijn de kapitaallasten in 2012 € 2.388.000. In de begroting is rekening gehouden met € 1.894.000. Bij de Berap zal een voorstel worden opgenomen om deze kapitaallasten en andere niet in de begroting opgenomen exploitatielasten (cursivering ACAM) van ongeveer € 500.000 te dekken uit het Parkeerfonds" (3 MARAP, p 2);

"in het Parkeerfonds is nog een restantdekking (ad € 240.000) opgenomen voor de dekking van onderhoud wegen. Dit bedrag wordt hier nu opgevoerd als ombuiging. (3 MARAP, p 20)

Dit betreft incidentele uitgaven ten laste van het Fonds. Deze ad hoc beslaglegging wordt voorgelegd aan de Raad middels Berap en begroting.

Deelvraag 2: Is de huidige monitoring van het Parkeerfonds afdoende geregeld?

a) *Welke sturingsinformatie is voorhanden?*

Het stadsdeel kent op centraal niveau verschillende bronnen van sturingsinformatie zoals de begroting, bestuursrapportages en jaarrekening/verslag. Daarnaast wordt vanuit de afdeling OAC informatie verzameld over risico's en beheersingsmaatregelen die decentraal in de organisatie zijn belegd. Het monitoren van ontwikkeling van gesignaleerde risico's is ook ingebed in het risicomanagement-model dat het stadsdeel heeft omarmd. Daarnaast worden op verzoek van de directies gerichte audits uitgevoerd, waar de afdeling OAC bij wordt betrokken.

De sturingsinformatie op afdeling/project niveau is echter beperkt. In de notitie 'kopgroep basis info en processen fondsen' dat in het kader van het project 'Project Control in het Stadsdeel West' is opgesteld, is een eerste aanzet hiervoor gegeven, zijn formats ontwikkeld voor de financiële beheersing van financieringsbronnen, voor opstarten project, voortgangsrapportage en afsluiten van projecten. Deze formats bieden sturingsinformatie voor de projectleiding om fondsen/projecten te beheersen. Deze notitie is echter nog niet geheel geëffectueerd in de praktijk (zo zijn in de door ons ontvangen voortgangsrapportages de risicoanalyses en bijbehorende beheersmaatregelen nog niet (volledig) ingevuld).

b) *Is het fondsbeheer ingebed in het risicomanagementproces?*

Ja het fondsbeheer is ingebed in het risicomanagementproces. De afdeling OAC beheert de "Risiscodatabase"; waarin momenteel een drietal risico's met betrekking tot het Parkeerfonds zijn opgenomen en worden gemonitord. Naast de reguliere gesprekken met de betrokken afdelingen (beheerder parkeerfonds, afdeling Leefomgeving, PPMB) in het kader van de P&C cyclus, heeft OAC op verzoek van de directeur Beheer Uitvoering en Sport recent een separate risicoinventarisatie uitgevoerd.

c) *Wat zijn de procedures met betrekking tot overschrijdingen van budgetten, conflicten met stakeholders, calamiteiten in de uitvoering (escalatie procedures)?*

De algemene regel vanuit de portefeuillehouder Financiën (en waar hij streng op stuurt) is dat problemen allereerst binnen het budget van de verantwoordelijke dienen te worden opgelost, daarvoor zit een onderdeel 'onvoorzien' in het budget. Pas met instemming van het dagelijks bestuur mag een beroep worden gedaan op de eventuele projectvoorziening, de buffer in het Parkeerfonds en in laatste instantie op de weerstandscapaciteit (na instemming van de deelraad). In de Conceptbegroting 2013 is deze systematiek met betrekking tot het Parkeerfonds uitgeschreven.

d) *Wordt er tijdig gesignaleerd zodat er tijdig kan worden bijgestuurd?*

De frequentie waarin sturingsinformatie beschikbaar is bestrijkt een jaar voor de Planning en Control producten van het stadsdeel. Sturingsinformatie wordt gecommuniceerd met diverse gremia waaronder de stadsdeelraad. De sturing-

informatie wordt verkregen volgens de Planing en Control cyclus en volgens de formats die ontwikkeld zijn voor fondsen/project beheersing.

Voor de boven-de-zaaglijnprojecten geldt dat signalering aanwezig is, maar dat dit beter kan. Maandelijks worden voortgangsrapportages gemaakt met de financiële realisatie tot dan toe en een tekstuele toelichting over de technische voortgang van het project. Als er grote afwijkingen zijn of verwacht worden, worden deze gemeld in de Bestuursrapportages (3 en 9 maandsrapportages). Daarin wordt aan de deelraad extra budget gevraagd en bij vertraging van projecten om het budget mee te nemen naar volgende jaren.

Om tijdig afwijkingen te kunnen signaleren en daarmee tijdig bij te kunnen sturen, is het aan te bevelen om periodiek cost to complete rapportages op te stellen per project. Planning van het stadsdeel is om deze (mede ten behoeve van de jaarrekening 2012) eind 2012 gereed te hebben.

Onderdeel B Rapport van feitelijke bevindingen

1. Aanleiding

U heeft aangegeven dat er onlangs nieuwe ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het Parkeerfonds zijn geweest in het kader van de Begroting 2013. Met name een doorberekening van personele kosten en een groter aandeel van de BTW bijdrage van projecten. Op korte termijn moet een belangrijk investeringsbesluit genomen worden. In dat kader heeft het dagelijks bestuur besloten een onderzoek te laten doen naar de juistheid van de lange termijnontwikkeling van het Parkeerfonds. De zorg van het dagelijks bestuur is of het Parkeerfonds, indien het krediet voor de bouw van de Singelgrachtgarage uit het Parkeerfonds zal worden betaald, in de toekomst nog solide genoeg is om daaruit ook de door het stadsdeel gewenste overige projecten te financieren.

2. Opdracht

Wij hebben een aantal specifieke werkzaamheden verricht met betrekking tot de meerjarenraming Parkeerfonds 2012-2025 (*versie 26 september 2012*) zoals omschreven in onze opdrachtbrief van 10 oktober 2012 (kenmerk 425.761.12-O).

De overeengekomen werkzaamheden hebben betrekking op de volgende deelvraag dat u heeft gesteld:

Biedt de huidige manier van fondsbeheer (inclusief de aangehouden reserves) ruimte om te kunnen anticiperen op en opvangen van toekomstige ontwikkelingen? Zo ja, wat is de omvang van deze ruimte, hoe is deze bepaald en zijn de bij het stadsdeel bekende relevante ontwikkelingen op de juiste wijze (financieel) vertaald naar de meerjarenprognose van het Parkeerfonds?

Deze rapportage bevat de uitkomsten van de overeengekomen werkzaamheden.

3. Beschrijving uitgevoerde specifieke werkzaamheden

Wij hebben de volgende specifieke werkzaamheden verricht:

- a) Vaststellen welke relevante ontwikkelingen t.a.v. het Parkeerfonds het stadsdeel verwacht;
- b) Vaststellen of en zo ja hoe de ontwikkelingen vertaald zijn naar de meerjarenraming van het Parkeerfonds;
- c) Vaststellen of en zo ja op welke wijze er onderscheid is gemaakt tussen variabele en vaste componenten van het Parkeerfonds (uitgaven/inkomsten);
- d) Vaststellen welk deel van de uitgaven als vast, welke als variabel zijn bestempeld;
- e) Vaststellen of in de prognoses rekening is gehouden met de fase van uitvoering waarin de projecten zich al bevinden (bijvoorbeeld al afgesloten contracten met aannemers);

- f) Vaststellen of in kaart is gebracht in hoeverre het op een bepaald moment nog mogelijk is bij te sturen op de kosten door bijvoorbeeld te faseren, temporiseren, versoberen of stoppen;
- g) Vaststellen of het stadsdeel een norm heeft gedefinieerd voor het aan te houden buffer in het Parkeerfonds. Zo ja, hoe deze zich dan verhoudt tot de aanwezige ruimte in het Parkeerfonds.

4. Beschrijving van de feitelijke bevindingen

Hierna wordt per uitgevoerde werkzaamheid de uitkomsten vermeld.

a) Vaststellen welke relevante ontwikkelingen t.a.v. het Parkeerfonds het stadsdeel verwacht;

Het stadsdeel verwacht de volgende belangrijke ontwikkelingen:

- Invoering ringparkeren
- Tariefsverhogingen
- Reorganisatie parkeerketen
- Investering Singelgrachtgarage

De verwachting in de meerjarenraming ten aanzien van kosten parkeergarages is dat er geen additionele investeringen meer plaatsvinden. Daarnaast is de verwachting dat zich geen belangrijke rentefluctuaties gaan voordoen.

In de huidige planning is uitgegaan van een bepaalde fasering en doorlooptijd van projecten. In de meerjarenraming zijn de grootste uitgaven met betrekking tot de boven-de-zaaglijnprojecten gepland in 2012 en 2013. De huidige stand van zaken leert dat deze achterblijven en doorschuiven naar latere jaren.

b) Vaststellen of en zo ja hoe de ontwikkelingen vertaald zijn naar de meerjarenprognose van het Parkeerfonds?

De ontwikkeling van invoeren ringparkeren is verwerkt in de meerjarenprognose. Enerzijds zijn de kosten van de huur van parkeerplaatsen aan de ring opgenomen en anderzijds de opbrengsten van de hogere tarieven voor parkeervergunningen. Daarnaast worden de tarieven van de vier stadsdelen geharmoniseerd tot 1 tarief, de hieruit voortvloeiende opbrengsten zijn verantwoord bij de bruto parkeeropbrengsten. De tariefsharmonisatie is al bekrachtigd, over de verdere tariefsverhoging als gevolg van Ringparkeren zal de gemeenteraad medio 2013 een besluit nemen.

De reorganisatie van de parkeerketen biedt mogelijkheden om de uitvoeringskosten te verlagen. Omdat deze kostenverlaging al door de centrale stad is ingeboekt als bezuiniging, zijn de lagere kosten als gevolg van reorganisatie van de parkeerketen niet meegenomen in het parkeerfonds.

De kapitaallasten van de investering in de singelgrachtgarage zijn verwerkt in de meerjarenbegroting van het parkeerfonds evenals de te verwachten uitvoeringskosten.

Met de ontwikkeling met betrekking additionele investeringen en rentefluctuaties is geen rekening gehouden in de meerjarenraming. Het stadsdeel verwacht dat er geen additionele investeringen gaan plaatsvinden voor bestaande parkeervoorzieningen. De rente fluctuaties zijn dermate onzeker dat er hier geen rekening mee is gehouden. Met ervaringen uit het verleden met betrekking tot uitvoeringsplanning van projecten is geen rekening gehouden.

- c) ***Vaststellen of en zo ja op welke wijze er onderscheid is gemaakt tussen variabele en vaste componenten van het Parkeerfonds (uitgaven/inkomsten);***

Het typeren van kosten als variabel en vast is afhankelijk van diverse factoren. Zo maakt een lange termijnhorizon kosten variabel die bij een kortere termijnhorizon vast zijn. Naast de termijnhorizon zijn er ook kosten die veranderen afhankelijk van besluitvorming die in de toekomst plaatsvindt, dit in tegenstelling tot kosten/verplichtingen die reeds gemaakt zijn (bijvoorbeeld werk in uitvoering en/of contractuele verplichtingen) die onafwendbaar zijn.

Bij het beoordelen van de verschillende kostencomponenten die uit het parkeerfonds gedekt worden, is rekening gehouden met de hiervoor genoemde vaste/variabele kostenaspecten.

- d) ***Vaststellen welk deel van de uitgaven als vast, welke als variabel zijn bestempeld;***

De uitgaven voor de boven-de-zaaglijn projecten zijn in principe voornamelijk variabele kosten. Voor een aantal projecten heeft een aanbesteding plaatsgevonden waardoor het stadsdeel deze zal moeten uitvoeren. Voor de meeste projecten, zeker waarvan in 2104 en later de uitvoering begint, geldt dat er nog geen afspraken zijn met aannemers. Het stadsdeel kan dan nog beslissen om deze projecten niet uit te voeren. Echter, de wens van het stadsdeel is om de projecten boven de zaaglijn wel uit te voeren. Als het stadsdeel daaraan vasthoudt, betreffen de kosten wel vaste kosten. Wel is het mogelijk dat een aantal projecten later wordt uitgevoerd dan gepland. We hebben begrepen dat er ook al projecten zijn die gepland waren voor 2012 maar pas vanaf 2013 uitgevoerd kunnen worden.

- e) ***Vaststellen of in de prognoses rekening is gehouden met de fase van uitvoering waarin de projecten zich al bevinden (bijvoorbeeld al afgesloten contracten met aannemers);***

In de prognoses is rekening gehouden met de status van de projecten, lopende projecten zijn boven de zaaglijn geplaatst.

- f) ***Vaststellen of in kaart is gebracht in hoeverre het op een bepaald moment nog mogelijk is bij te sturen op de kosten door bijvoorbeeld te faseren, temporiseren, versoberen of stoppen;***

In de meerjarenraming is een apart onderdeel "Kosten projecten" opgenomen. Dit betreft de zogenaamde boven-de-zaaglijnprojecten. Dit zijn projecten afkomstig van de 4 "oude" stadsdelen, waarvan de stadsdeelraad heeft bepaald dat ze wil dat ze uitgevoerd moeten worden. De uitvoering is nu gepland in de periode 2012- 2020.

Deze projecten kunnen uitgevoerd worden onder verantwoordelijkheid van 2 afdelingen: Leefomgeving of PPMB. Hier gaat het met name over de projecten van de afdeling Leefomgeving. De afdeling Leefomgeving neemt circa 60-70% van de uitgaven voor haar rekening.

In principe zijn de uitgaven vast. Dit zijn immers de projecten waarvan de deelraad wil dat ze uitgevoerd worden. In de praktijk is er een behoorlijke mate van flexibiliteit. De afdeling Leefomgeving heeft deze zomer haar projectenlijst voor de periode 2012-2016 geïnventariseerd. De projecten zijn in 4 categorieën A tot en met D ingedeeld. De categorieën C en D zijn in uitvoering of technisch al gereed. De categorieën A en B zijn projecten die nog niet in uitvoering zijn (A = planvorming/ontwerpfase; B = aanbesteding wordt voorbereid).

Uit de inventarisatie kan het volgende overzicht geconstrueerd worden om de mate van nog aanwezige flexibiliteit in beeld te brengen:

zaaglijn projecten afdeling Leefomgeving
(stand: zomer 2012)

categorie	lasten en verplichtingen	aantal	budget 2012-2016	aantal
A	1.326.393	42	34.884.160	57
B	725.195	27	12.235.706	29
C	227.917	8	3.773.201	11
D	3.814.534	26	5.601.513	26
	6.094.039	103	56.494.580	123

Deze cijfers zijn overigens niet getoetst door de ACAM.

Van het budget dat beschikbaar is om projecten te gaan uitvoeren die nog niet gestart zijn (categorie A en B; totaal budget ruim € 47 miljoen) is slechts 4% hard vastgelegd (factuur of aangegane verplichting). Bij de A en B projecten kan dus nog bijgestuurd worden door middel van fasering of versobering.

- g) **Vaststellen of het stadsdeel een norm heeft gedefinieerd voor het aan te houden buffer in het Parkeerfonds. Zo ja, hoe deze zich dan verhoudt tot de aanwezige ruimte in het Parkeerfonds.**

Nadat de boven-de-zaaglijn-projecten, vaste lasten, onderhoud en uitvoeringslasten zijn bekostigd dient het parkeerfonds nog een buffer van € 6 miljoen te bevatten om mogelijke tegenvallers en andere ontwikkelingen te kunnen opvangen. Indien meer

ruimte beschikbaar is dan de gewenste € 6 miljoen zullen de onder-de-zaaglijn-projecten voor uitvoering in aanmerkingen komen. Er zijn diverse ontwikkelingen en scenario's te formuleren die deze buffer van € 6 miljoen in gevaar brengen. Een aantal scenario's zijn geschetst en doorgerekend in het onderzoek van OAC naar de risico's van het parkeerfonds.

Amsterdam, 22 november 2012

Hoogachtend,
ACAM Accountancy en Advies

A handwritten signature in black ink, consisting of a large 'O' followed by several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Drs. M.J.A. Kcedijk RE RA

Bijlage 1: Aard en reikwijdte van de verrichte werkzaamheden en overige aspecten met betrekking tot het gebruik van deze rapportage

Aard en reikwijdte van de verrichte werkzaamheden

Wij hebben onze werkzaamheden verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 4400, "Opdrachten tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden met betrekking tot financiële informatie".

Het doel van deze opdracht tot het verrichten van overeengekomen specifieke werkzaamheden is het verrichten van die werkzaamheden die wij met Stadsdeel West zijn overeengekomen en het rapporteren over de feitelijke bevindingen. Aangezien wij verslag doen van feitelijke bevindingen uit hoofde van de overeengekomen werkzaamheden betekent dit dat op het in het fondsbeheer van meerjarenraming Parkeerbonds 2012-2025 (versie 26 september 2012) geen accountantscontrole is toegepast en dat evenmin een beoordelingsopdracht is uitgevoerd. Dit houdt in dat aan onze rapportage geen zekerheid kan worden ontleend omtrent de effectiviteit van het fondsbeheer van Stadsdeel West.

Overige aspecten

Het is de bedoeling dat u zelf een oordeel vormt over de werkzaamheden en over de in dit rapport weergegeven bevindingen en op basis daarvan uw eigen conclusie trekt. Wij wijzen u er op dat indien wij als dat was gewenst aanvullende werkzaamheden zouden hebben verricht of een controle- of beoordelingsopdracht zouden hebben uitgevoerd, wellicht andere onderwerpen zouden zijn geconstateerd die voor rapportering in aanmerking zouden zijn gekomen.

Deze rapportage is uitsluitend bestemd voor het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel West aangezien anderen die niet op de hoogte zijn van het doel van de werkzaamheden de resultaten onjuist kunnen interpreteren. Wij verzoeken u derhalve de rapportage niet aan anderen te verstrekken zonder onze uitdrukkelijke toestemming vooraf. Onder welke voorwaarden dit dient te geschieden is opgenomen in paragraaf "verspreidingskring en -voorwaarden" van de inleiding bij rapport.