

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur: Peter Schouten
Telefoon 5114932
E-mail: pschouten@haarlem.nl
SB/VV Reg.nr. 2007/193331
Te kopiëren: bijlage A en B
B & W-vergadering van 30 oktober 2007

Onderwerp

Vervolgstappen parkeergarage Nieuwe Gracht

Voorgeschiedenis, bestuurlijke context

Collegeprogramma: het realiseren van parkeergarages kan onder gemeentelijke regie worden gegund aan marktpartijen.

In september 2006 heeft Cie-Beheer een voorkeur uitgesproken voor Nieuwe Gracht boven Gonnetstraat, Koudenhorn, Papentorenvest. Basis was het rapport van Bureau Oranjewoud: "Haalbaarheidsonderzoek parkeergarages Nieuwe Gracht en Gonnetstraat". De raadscommissie vroeg meer inzicht in financieringsmogelijkheden en mogelijke rol van marktpartijen.

Bij de begrotingsbehandeling 2007 is per motie gevraagd naar een verkenning van de mogelijkheden marktpartijen in te schakelen bij realisatie parkeergarage Nieuwe Gracht.

Maart 2007 College, april 2007 Cie-Beheer: tussenstand gemeld (1^e inzicht alternatieve financieringsmogelijkheden), vervolgstappen aangegeven, resultaat: accoord.

Mei 2007 College, Cies-Bestuur en Beheer: in kader discussie rond opheffen Parkeerfonds bijna € 10 mio (vrijval a.g.v. herberekening onrendabele top nieuwe Raaksgarage) beschikbaar voor Nwe Gracht , Raad accoord juni 2007.

Juni 2007: externe analyse van financiële risico's en risico's tijdens de bouw.

B&W-besluit:

1. Het college gaat uit van een garage van 760 tot 780 plaatsen, op twee niveaus onder het oostelijk deel van de Nieuwe Gracht van het Spaarne tot vlak bij de Kruisbrug, met in-/uitritten aan het Spaarne, maar wenst als randvoorwaarde dat een eventuele latere westelijke uitbreiding mogelijk blijft.
2. Het college besluit het tarief gelijk te stellen aan de nieuwe tarieven van de Raaks- en Appelaargarage zoals die ingaan per 1/1/08.
3. Het college besluit marktpartijen te benaderen voor ontwerp/ontwikkeling/bouw, waarbij eerst een Programma van Eisen opgesteld wordt (inzake zowel de aspecten rond parkeren en verkeerscirculatie, maar ook met randvoorwaarden voor de bouwmethode, relatie met de omgeving –waaronder het bevaarbaar houden van de gracht- en ruimtelijke kwaliteit) en een voorlopige voorkeur uit te spreken voor "Design&Construct" als contractsvorm voor de fysieke realisatie van het Programma van Eisen.
4. Het college besluit de eerste stappen inzake participatie en communicatie te zetten meteen nadat bespreking in de commissie-beheer heeft plaatsgevonden, en als het resultaat daarvan positief is.
5. Het college verleent een projectopdracht voor de fasen t/m het Programma van Eisen en stelt de Raad voor een krediet van € 300.000 beschikbaar te stellen, te dekken uit de algemene reserve aangezien daarin een bedrag van € 9.980.000 zit t.b.v. parkeergarage Nieuwe Gracht.
6. Het Raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.

Met de keus voor een garage Nieuwe Gracht in september 2006 was de initiatieffase afgesloten. In het kader van de definitiefase zijn de mogelijke rollen van marktpartijen inzake parkeergarages geconfronteerd met de organisatie van het garageparkeren in Haarlem en met de specifieke situatie rond plannen voor parkeergarage Nieuwe Gracht. Daaruit volgen uitspraken over wat het beste door de gemeente resp. door marktpartijen kan worden opgepakt. Het College kiest ervoor marktpartijen te benaderen voor ontwerp, ontwikkeling en bouw. Financiering houdt de gemeente in eigen hand en over het wel of niet inschakelen van marktpartijen voor onderhoud, beheer en exploitatie wordt in een later stadium besloten.

Op grond van een eerste verkenning lijkt het niet voordelig van een garage uit te gaan met andere ligging of omvang (bijvoorbeeld groter, en/of onder een groter deel van de gracht).

Een projectorganisatie zal van start gaan en de eerste stappen inzake participatie en communicatie zullen meteen volgend op voorliggend besluit gezet worden.

Commissieparagraaf:

De nota wordt besproken in de Commissie Beheer; het voorstel aan de raad m.b.t. de kredietaanvraag t.b.v. de projectopdracht wordt de commissie Beheer ter advisering voorgelegd.

Communicatieparagraaf: uitreiken, persbericht en toelichting door portefeuillehouder

Financiële paragraaf: voor financiering is een bedrag van € 9.980.000 beschikbaar uit de vrijval in het Parkeerfonds, dit op grond van besluitvorming bij opheffing van dit fonds. Dit bedrag is voldoende om een mogelijke onrendabele top te dekken, alsmede voor het krediet, nodig om de volgende stappen te zetten. Het rendabele deel van de investering zal worden ingebouwd in het Investeringsplan

Bijlage A bij besluit Vervolgstappen Parkeergarage Nieuwe Gracht, B&W 9-10-07, reg.nr. 2007/185118

Voorgeschiedenis, bestuurlijke context

Voorgeschiedenis

Collegeprogramma: het realiseren van parkeergarages kan onder gemeentelijke regie worden gegund aan marktpartijen.

In september 2006 heeft Cie-Beheer een voorkeur uitgesproken voor Nieuwe Gracht boven Gonnetstraat, Koudenhorn, Papentorenvest. Basis was het rapport van Bureau Oranjewoud: "Haalbaarheidsonderzoek parkeergarages Nieuwe Gracht en Gonnetstraat". De raadscommissie vroeg meer inzicht in financieringsmogelijkheden en mogelijke rol van marktpartijen.

Bij de begrotingsbehandeling 2007 is per motie gevraagd naar een verkenning van de mogelijkheden marktpartijen in te schakelen bij realisatie parkeergarage Nieuwe Gracht.

Maart 2007 College, april 2007 Cie-Beheer: tussenstand gemeld (1^e inzicht alternatieve financieringsmogelijkheden), vervolgstappen aangegeven, resultaat: accoord.

Mei 2007 College, Cies-Bestuur en Beheer: in kader discussie rond opheffen Parkeerbonds bijna € 10 mio (vrijval a.g.v. herberekening onrendabele top nieuwe Raaksgarage) beschikbaar voor Nwe Gracht, Raad accoord juni 2007.

Juni 2007: externe analyse van financiële risico's en risico's tijdens de bouw.

Bestuurlijke context

Met de keus voor een garage Nieuwe Gracht in september 2006 was de initiatieffase afgesloten. In het kader van de definitiefase zijn de mogelijke rollen van marktpartijen inzake parkeergarages geconfronteerd met de organisatie van het garageparkeren in Haarlem en met de specifieke situatie rond plannen voor parkeergarage Nieuwe Gracht. Daaruit volgen uitspraken over wat het beste door de gemeente resp. door marktpartijen kan worden opgepakt. Het College kiest ervoor marktpartijen te benaderen voor ontwerp, ontwikkeling en bouw. Financiering houdt de gemeente in eigen hand en over het wel of niet inschakelen van marktpartijen voor onderhoud, beheer en exploitatie wordt in een later stadium besloten.

Op grond van een eerste verkenning lijkt het niet voordelig van een garage uit te gaan met andere ligging of omvang (bijvoorbeeld groter, en/of onder een groter deel van de gracht).

Een projectorganisatie zal van start gaan en de eerste stappen inzake participatie en communicatie zullen meteen volgend op voorliggend besluit gezet worden.

Omvang en vormgeving

Op basis van genoemd rapport van Bureau Oranjewoud: garage onder oostelijk deel Nieuwe Gracht, tot net voor Kruisbrug, 2 lagen ondergronds, in/uitrit aan het Spaarne, 760 tot 780 plaatsen. Onderbouwing van de voorgestelde omvang: in het noordelijk en oostelijk deel van de Binnenstad bestaat volgens de Parkeerbalkans een tekort van ca. 400 plaatsen, en wellicht wordt de Stationsgarage met 465 (niet allemaal openbare) plaatsen op termijn aan de openbaarheid onttrokken. Hierbij is nog niet gerekend met het verdwijnen van plaatsen op de openbare weg, met name voor de Rode Loper, die 1 op 1 in garages gecompenseerd moeten worden. Dit betreft ca. 150 plaatsen. Evenmin is rekening gehouden met mogelijk grotere parkeerdruk als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen aan en rond de Spaarne-oeveren. Onderbouwing van de voorgestelde vormgeving: dieper bouwen dan –2, het maken van in-/uitritten via een tunnel en het bouwen onder bestaande bruggen door maken alle het plan aanzienlijk duurder, de gekozen vormgeving is vanuit kostenopgave de beste.

Men kan zich afvragen of de keus voor genoemde omvang en vormgeving niet te snel en te impliciet verlopen is: waarom geen grotere garage (bvb 1000-1100 plaatsen) met andere vormgeving (bvb –1 onder groter deel van de gracht en eventueel meer in/uitritten, al dan niet in tunnel-ligging)?

Een eerste verkenning leert, dat een garage op alleen niveau –1 ca. 15% per parkeerplaats duurder uitvalt dan een garage op twee niveaus, nog los van kosten van eventuele extra in- en uitritten: ca € 57.500 tegenover ca. € 50.000 (ex BTW en V&T-kosten). Als die in-/uitritten ook nog eens, eventueel deels, in tunnel-ligging worden uitgevoerd, stijgen de kosten nog verder.

Een garage die een groter deel van de gracht beslaat, heeft ook als nadeel dat het aantal omwonenden dat met hinder wordt geconfronteerd toeneemt.

Alles overwegend stelt het College voor uit te gaan van een garage onder het oostelijk deel van de Nieuwe Gracht, tot net voor Kruisbrug, 2 lagen ondergronds, in/uitrit aan het Spaarne, 760 tot 780 plaatsen, maar in het Programma van Eisen op te nemen als randvoorwaarde dat een toekomstige uitbreiding in westelijke richting mogelijk blijft.

Kosten, onrendabele top

De stichtingskosten zijn in het genoemde rapport van Oranjewoud geraamd op bijna € 40.000.000, prijspeil 2006, ex BTW, ex V&T-kosten. Hier zijn nog niet in meegenomen kosten van het instandhouden, herstellen of waar nodig vervangen van zaken als walmuren, bestrating, bomen. In genoemd rapport werd een onrendabele top van € 14,6 mln. geraamd. Er is aanleiding dit bedrag te herzien, met als conclusie dat ook onder voorzichtige aannames het mogelijk is de onrendabele top te financieren uit het bedrag van € 9.980.000 uit de vrijval binnen het Parkeerfonds dat o.g.v. eerdere besluitvorming inzetbaar is voor Nieuwe Gracht. Het rendabele deel van de investering moet uiteraard worden ingebouwd in het Investeringsplan.

Rol marktpartijen

Marktpartijen kunnen een rol spelen bij financiering, ontwerp/ontwikkeling/bouw en beheer, onderhoud en exploitatie. Gezien het hiervoor gestelde over de onrendabele top en gezien het feit dat het aantrekken van kapitaal in het algemeen door een overheid goedkoper is dan door een marktpartij is het niet aantrekkelijk voor **financiering** een marktpartij in te schakelen.

Voor **ontwikkeling en bouw** ligt inschakeling van een marktpartij voor de hand, waarbij de eerste stap het opstellen van een Programma van Eisen (PvE) is.

Programma van eisen

Het PvE moet behalve aspecten rond parkeren en verkeerscirculatie ook de randvoorwaarden bevatten waaraan de te hanteren bouwmethode, de relatie met de omgeving –waaronder het bevaarbaar houden van de gracht- en de ruimtelijke kwaliteit moeten voldoen. De aspecten rond parkeren en verkeerscirculatie zijn bekend c.q. eenvoudig vanuit de gemeente aan te leveren. Het opnemen in het PvE van randvoorwaarden voor de bouwmethode is gewenst gezien de ligging onder water en de complexe binnenstedelijke situatie. Dit geldt ook voor de relatie met de omgeving: bodem (genoemde bevaarbaarheid, maar ook kabels, leidingen, funderingen, milieu, archeologie), bouwlogistiek (hinder, bereikbaarheid, afsluitingen, omleidingen, aan-/afvoer), waterhuishouding, belendingen, tijdelijke parkeergelegenheid) en de gewenste ruimtelijke kwaliteit.

Het verdient aanbeveling zo'n uitgebreid PvE extern te laten opstellen, uiteraard waar mogelijk gebaseerd op bij de gemeente aanwezige gegevens. Externe kennis zal vooral nodig zijn waar het gaat om randvoorwaarden voor de bouwmethode.

Een belangrijke randvoorwaarde zal zijn de mogelijkheid de garage later desgewenst in westelijke richting te kunnen vergroten.

Het PvE zal ten dele wel, ten dele niet onderworpen worden aan inspraak: dit geldt wel voor de aspecten rond parkeren en de randvoorwaarden voor de relatie met de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit, maar niet voor de randvoorwaarden waaraan de bouwmethode moet voldoen. Dit laatste –belangrijke- onderdeel is eerder technisch van aard.

Contractsvormen bij ontwerp, bouw en ontwikkeling

Diverse contractvormen zijn mogelijk om tot een (Europese) aanbesteding van de fysieke realisatie van het PvE te komen. Een formeel besluit hierover is nog niet nodig, maar vanwege het verband met zekerheid over de prijs, flexibiliteit en in te zetten gemeentelijke capaciteit is een principe-uitspraak wel gewenst. Hieronder een –niet uitputtend- overzicht van contractsvormen, waarbij ze in een volgorde staan van aflopende zekerheid over de prijs aan

de ene en toenemende flexibiliteit en in te zetten gemeentelijke capaciteit aan de andere kant.

Het aanbesteden van de fysieke realisatie van het PvE via “**Design&Construct**” betekent dat ontwerp/ontwikkeling/bouw aan één marktpartij in één contract gegund worden. In een vroeg stadium is er zekerheid over de prijs. Deze contractsvorm betekent wel dat bij gunning van het contract de totale aanneemsom beschikbaar moet zijn.

Na totstandkoming van het contract is de flexibiliteit, d.w.z. de mogelijkheid om zonder meerkosten nog nieuwe of gewijzigde inzichten toe te laten, gering. De inzet van gemeentelijke capaciteit is na de totstandkoming van het contract ook relatief bescheiden, los van per definitie gemeentelijke taken in het kader van planologie, communicatie/participatie en vergunningen.

Een variant van bovenstaande is “**Design, Construct&Maintain**” waarbij onderhoud en eventueel beheer deel uitmaakt van het contract. Het voordeel van een dergelijk contract, waarbij onderhoud voor bijvoorbeeld 10 jaar wordt opgenomen is de stimulans voor de bouwer om optimale kwaliteit te leveren. Niet-optimale kwaliteit komt immers terug in een hogere onderhoudslast, waar de bouwer dan zelf mee geconfronteerd wordt. Zie verder de overwegingen in de volgende paragraaf.

Een volgende contractsvorm is het eerst (laten) **uitwerken van het PvE, via een Voorlopig en Definitief ontwerp tot een bestek**, en dit aan te besteden. Er is minder zekerheid in een vroeg stadium over de prijs, de flexibiliteit is groter, evenals de noodzakelijke inhoudelijke betrokkenheid van de gemeente.

Een aan de vorige verwante contractsvorm is **Bouwteam**. Hier stuurt de gemeente actiever mee, maar om voor deze vorm geëquipeerd te zijn, is veel ambtelijke capaciteit en kwaliteit nodig, globaal zelfs evenveel als aanwezig is bij de betrokken marktpartij.

Afweging: gezien de mogelijkheid om zo snel mogelijk zekerheid over de prijs te krijgen en om de ambtelijke inzet binnen de perken te houden, is er een voorlopige voorkeur voor “Design&Construct”, uitgaande van een uitgebreid PvE als hierboven aangegeven, dit om de kans op, later in het proces wellicht tot meerkosten leidende, onverwachte omstandigheden zoveel mogelijk voor te zijn.

Wellicht, maar dit is een keus die later in het proces kan worden gemaakt, is inhuur van financiële en/of aanbestedingsrechtelijke deskundigheid nodig.

Beheer, onderhoud, exploitatie: gemeente of markt, overwegingen

Voor beheer, onderhoud en exploitatie (c.q. één of meer van deze afzonderlijke zaken) kunnen er financiële, strategische en beleidsmatige overwegingen zijn om wel of geen marktpartij in te schakelen. Het alternatief voor een marktpartij is exploitatie en beheer bij de gemeente, d.w.z. SBH/Parkeerbeheer, verantwoordelijk voor de exploitatie van de garage (huurder/gebruiker) en SO/Vastgoedbeheer, verantwoordelijk voor het gebouwbeheer (treedt op namens eigenaar en is derhalve opdrachtgever).

Deze keus hoeft nu nog niet gemaakt worden te worden. Dit kan na vergelijking van het aanbod van een marktpartij en gemeente (SBH/Parkeerbeheer en SO/Vastgoedbeheer), waarbij de volgende overwegingen spelen:

- ♦ **Financieel:** is beheer, onderhoud, exploitatie via een marktpartij of via parkeerkosten goedkoper? Daarbij moeten dan wel alle, ook verborgen- en eventuele overgangskosten meegenomen worden.
- ♦ **Beleidsmatig:** hoe meer gehecht wordt aan eenheid van tarieven, onderhoudsniveau, openingstijden, hoe meer beheer, onderhoud en exploitatie door de gemeente in de rede ligt. Het is allemaal ook te regelen via de markt, maar elke beleidsmatige wens kost geld en zal dus een eventueel voordeel van inschakelen van de markt verminderen.
- ♦ **Strategisch:** de lopende verzelfstandiging van Parkeerkosten en de centralisatie van het vastgoedbeheer zijn argumenten voor beheer, onderhoud en exploitatie bij de gemeente. Argument is wellicht ook het feit dat er bij Ingenieursbureau en Projectmanagementbureau “gedwongen winkelnering” bestaat en het onlogisch is anders met Parkeerbeheer om te gaan.

Participatie en communicatie

Een stap die meteen na collegebesluit en commissiebehandeling gezet moet worden: het informeren van bewoners en bedrijven; hen kansen te geven te participeren en waar nodig bieden van ondersteuning. Eerdere ervaringen leren dat het verstandig is dit eerder, uitgebreider en interactiever te organiseren dan in het kader van de planologische procedure

nodig is. De eigen, gemeentelijke regels zijn hier uiteraard van toepassing. Overleg in een vroeg stadium is ook geboden met Rijnland.

Projectopdracht, krediet

Projectopdracht

Het college verleent een projectopdracht waarna als eerste een Plan van Aanpak zal worden opgesteld. Dit bevat een globale tijdsplanning voor in ieder geval de definitie- en ontwerpfasen en een voorstel voor een projectorganisatie. Daarin wordt uitgegaan van opdrachtgeverschap bij SB/Verkeer (na 1-1-08 Wijkzaken/OGV) met intensieve betrokkenheid van SBH/Parkeerbeheer en SO/Vastgoed en inhuur van projectmanagement bij SO/PM. Betrokkenheid vanwege het benaderen van marktpartijen en aanbesteding is verder nodig van CS/CF en FD/Inkoop, alsmede van het Bedrijfsbureau van Wijkzaken. Voor het leveren van gegevens is betrokkenheid van SB/IB en /BOR nodig. Verder is er betrokkenheid van SO/Beleid voor planologische aspecten. Wellicht zijn er later in het proces andere interne/externe betrokkenen, deze zullen waar nodig in de projectorganisatie worden opgenomen.

Het Plan van Aanpak zal ingaan op afstemming met ontwikkelingen en plannen in de onmiddellijke omgeving, zowel fysiek, financieel, qua planning en bouwlogistiek, inzake communicatie/participatie, rond procedures als voor wat betreft eventuele mogelijkheden tot samenloop (werk met werk maken). Te denken valt aan het opknappen van de walmuren en de Zandersbrug, de plannen voor een passantenhaven en een langzaam-verkeersverbinding over het Spaarne en wellicht een tunnel voor de Zuid-tangent.

Of er plannen in de onmiddellijke omgeving zijn waarvan het te verdedigen is dat ze veroorzaakt worden door de bouw van de garage en waarvan het dus redelijk is dat dekking uit het budget voor de garage geschiedt, komt ook in het Plan van Aanpak aan de orde. Dit kan van invloed zijn op de geraamde stichtingskosten.

In het Plan van Aanpak zal ook aandacht worden besteed aan de verhouding tussen de voor dit grote project nodige ambtelijke capaciteit en de aanwezige capaciteit. Een relatie zal daarbij gelegd worden met de wensen rond andere projecten en de eventueel noodzakelijke inhuur van capaciteit.

Krediet

Een krediet is nodig voor het voorbereiden en laten maken van het Programma van Eisen, voor de eerste activiteiten rond communicatie en participatie, voor de ambtelijke uren, al besteed en te besteden aan het project en voor het verzamelen van gegevens, nodig om tot een PvE te komen. In het Plan van Aanpak zal een meer gedetailleerde raming mogelijk zijn, maar uitgegaan wordt van een krediet t/m het PvE van € 300.000. Dit krediet is fors, maar bevat de mogelijkheid een gedegen PvE te maken, wat later meerkosten zal besparen. Verder realiseren men zich dat het krediet ¾ % van de verwachte stichtingskosten bedraagt.

Het gevraagde krediet van € 300.000 is als volgt opgebouwd, waarbij uiteraard sprake is van een grove raming:

- € 100.000 voor het laten opstellen van een uitgebreid PvE, incl. voorafgaande adviezen
- € 25.000 voor inzet afd. SB/Verkeer, na 1-1-08 Wijkzaken/OGV
- € 50.000 voor inzet SO/PM, vanaf opstellen Plan van Aanpak
- € 25.000 voor overige ambtelijke inzet
- € 25.000 voor gegevensverzameling, deels ambtelijke, deels externe inzet
- € 25.000 voor communicatie/participatie, deels ambtelijke, deels externe inzet
- € 50.000 onvoorzien

B&W-besluit:

1. Het college gaat uit van een garage van 760 tot 780 plaatsen, op twee niveaus onder het oostelijk deel van de Nieuwe Gracht van het Spaarne tot vlak bij de Kruisbrug, met in-/uitritten aan het Spaarne, maar wenst als randvoorwaarde dat een eventuele latere westelijke uitbreiding mogelijk blijft.
2. Het college besluit het tarief gelijk te stellen aan de nieuwe tarieven van de Raaks- en Appelaargarage zoals die ingaan per 1/1/2008.
3. Het college besluit marktpartijen te benaderen voor ontwerp/ontwikkeling/bouw, waarbij eerst een Programma van Eisen opgesteld wordt (inzake zowel de aspecten rond parkeren en verkeerscirculatie, maar ook met randvoorwaarden voor de bouwmethode, relatie met de omgeving –waaronder het bevaarbaar houden van de gracht- en ruimtelijke kwaliteit) en een voorlopige voorkeur uit te spreken voor “Design&Construct” als contractsvorm voor de fysieke realisatie van het Programma van Eisen.
4. De keus voor exploitatie/beheer wel/niet via de markt maakt het college pas na vergelijking van een aanbod van marktpartijen met dat van SBH/Parkeerkantoren, dit met inachtneming van financiële, strategische en beleidsmatige aspecten.
5. Het college besluit de eerste stappen inzake participatie en communicatie te zetten meteen nadat bespreking in de commissie-beheer heeft plaatsgevonden, en als het resultaat daarvan positief is.
6. Het college verleent een projectopdracht voor de fasen t/m het Programma van Eisen en stelt de Raad voor een krediet van € 300.000 beschikbaar te stellen, te dekken uit de algemene reserve aangezien daarin een bedrag van € 9.980.000 zit t.b.v. parkeergarage Nieuwe Gracht.
7. Het Raadsstuk wordt voorgelegd aan de gemeenteraad nadat de commissie Beheer hierover een advies heeft uitgebracht.

Raadsstuk (in te vullen door griffie)
B&W datum (in te vullen door griffie)
Sector/afdeling SB/VV
Registratienummer SB/VV 2007/185118

Onderwerp: beschikbaar stellen voorbereidingskrediet t.b.v. parkeergarage Nieuwe Gracht
--

1 Inhoud van het voorstel

Beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet ad € 300.000 ten laste van de algemene reserve t.b.v. de werkzaamheden voor de fasen t/m het Programma van Eisen.

2 Aanleiding + fase van besluitvorming

Het college heeft in oktober 2007 besloten een aantal vervolgstappen in de richting van realisatie van de garage te zetten, waaronder de eerste stappen inzake participatie en communicatie, en het verlenen van de projectopdracht voor de fasen t/m het Programma van Eisen.

3 Toelichting

Het gevraagde krediet van € 300.000 is als volgt opgebouwd, waarbij uiteraard sprake is van een grove raming:

- € 100.000 voor opstellen van een uitgebreid PvE, incl. voorafgaande adviezen
- € 25.000 voor inzet afd. SB/Verkeer, na 1-1-08 Wijkzaken/OGV
- € 50.000 voor inzet SO/PM
- € 25.000 voor overige ambtelijke inzet
- € 25.000 voor gegevensverzameling, deels ambtelijke, deels externe inzet
- € 25.000 voor communicatie/participatie, deels ambtelijke, deels externe inzet
- € 50.000 onvoorzien

4 Financiële paragraaf

De voorziening wordt ten laste worden gebracht van de algemene reserve. Bij de besluitvorming in juni 2007 over de opheffing van het parkeerfonds is een bedrag van – afgerond- € 10 mio. toegevoegd aan de algemene reserve, uitdrukkelijk bedoeld voor re van parkeergarage Nieuwe Gracht.
--

5 Participatie / communicatie

Het krediet dient o.a. voor nog nader te specificeren activiteiten rond participatie en communicatie

6 Planning

Met activiteiten rond participatie en communicatie, opstellen PvE en inrichten

van de projectorganisatie zal meteen na beschikbaar zijn van het krediet worden begonnen. Deze activiteiten lopen door tot voorjaar 2008.

Volgens een eerste, grove, schatting zouden ontwerpen, besluitvorming en procedures afgerond kunnen zijn eind 2009/begin 2010, en in gebruikname-uitgaand van een bouwtijd van 2 jaar- eind 2011, begin 2012.

Wij stellen de Raad voor:

een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen ad € 300.000 ten laste van de algemene reserve t.b.v. de werkzaamheden voor de fasen t/m het Programma van Eisen parkeergarage Nieuwe Gracht.

De secretaris

De burgemeester

Raadsbesluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen ad € 300.000 ten laste van de algemene reserve t.b.v. de werkzaamheden voor de fasen t/m het Programma van Eisen parkeergarage Nieuwe Gracht.

Gedaan in de vergadering van (in te vullen door de griffie)

De griffier

De voorzitter