

RAADSVOORSTEL 13.0100

Rv. nr.: 13.0100

B en W-besluit d.d.: 1 oktober 2013

B en W-besluit nr.: 13.0868

Naam programma:

Programma Bereikbaarheid en Programma Binnenstad

Onderwerp:

Uitvoeringsbesluit Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt

Aanleiding:

Ondernemers, bezoekers en bewoners beoordelen de parkeermogelijkheden in Leiden als onvoldoende. Daarom zijn in 'Verder met de Binnenstad' drie locaties opgenomen – de Kaasmarkt, de Lammermarkt en de Garenmarkt – waar ondergrondse parkeergarages gerealiseerd kunnen worden. Goede parkeervoorzieningen zijn noodzakelijk om de belangrijkste doelstellingen van Programma Binnenstad te realiseren: meer bezoekers naar de binnenstad van Leiden trekken, die meer besteden en het bezoek aan Leiden hoog waarderen. Daarnaast maken de nieuw te realiseren parkeervoorzieningen onderdeel uit van Programma Bereikbaarheid. Met de implementatie van een samenhangend pakket van infrastructurele maatregelen is het doel van Programma Bereikbaarheid om in 2020 door het verbeteren van de bereikbaarheid bij te dragen aan de aantrekkelijkheid van de stad.

Met het vaststellen van de bestuursovereenkomst "Samen Leiden" (2010-2014) op 2 november 2010 heeft het College nadere invulling gegeven aan bovenstaande doelstelling uit Programma Binnenstad en is een aantal uitgangspunten vastgesteld voor de ontwikkeling van de parkeergarages. In het bestuursakkoord is overeengekomen dat voortvarend uitvoering gegeven zal worden aan het vastgestelde Programma Binnenstad. Het College is overeengekomen 1000 extra parkeerplaatsen in ondergrondse parkeergarages in de binnenstad te realiseren, te beginnen op de Garenmarkt en de Lammermarkt.

Nadat het College in maart 2011 heeft ingestemd met de projectopdrachten, heeft de Raad in april 2011 de voorbereidingskredieten voor de projecten Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt vastgesteld (RV 11.0021). Op 31 mei 2012 is vervolgens het kaderbesluit Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt (RV 12.0047) door de Raad vastgesteld. Met de vaststelling van het Kaderbesluit zijn een aantal moties en amendementen aangenomen. Op 30 mei 2013 is een motie Vreemd aan de Orde van de Dag aanvaard met betrekking tot de ontsluiting van de parkeergarage Lammermarkt. De moties en amendementen worden verderop in dit document besproken en beantwoord. Verderop in het document wordt teruggekomen op de zoekopdracht naar het vervangen van de parkeerplaatsen die op het maaiveld van de Lammermarkt verdwijnen.

Doel:

Met het nemen van het uitvoeringbesluit wordt een krediet beschikbaar gesteld om verdere uitvoering te geven aan de uitwerking en realisatie van de ondergrondse parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt. Tevens wordt gevraagd in te stemmen met de strategie om te komen tot de aanbesteding van de beide parkeergarages.

Leeswijzer:

In dit document zullen achtereenvolgend de volgende onderwerpen aan de orde komen: Aanleiding, Doel, Kader, Overwegingen, Parkeergarage Lammermarkt, Parkeergarage Garenmarkt, Dekking

Parkeerreserve, Financiën, Risico's, Vervoltraject en Uitvoeringsorganisatie, Moties en Amendementen.

Kader:

- Kadernota Bereikbaarheid (RV 09.0039)
- Programma Binnenstad (RV 09.0050)
- Bestuursovereenkomst 'Samen Leiden' (2010-2014)
- Uitgangspunten ontwikkeling parkeergarages binnenstad (B&W 10.1082)
- Projectopdrachten parkeergarages binnenstad (RV 11.021)
- Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt – Vaststellen Programma van Eisen (RV 11.0041)
- Verder met de Binnenstad (RV 12.0040)
- Kaderbesluit parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt (RV 12.0047)
- Uitvoeringsprogramma Bereikbaar Leiden (RV 12.0084)
- Moties M120047/1; M120047/2; M120047/3; M120047/4; M120047/5; M120047/7, Amendement A120047/3 en Motie M1
- 1^o Voortgangsrapportage Parkeergarages (B&W 13.0235)
- Parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt – Besluit inzake afwijkingen kaderbesluit (B&W 13.0577)

Overwegingen:

Programma van Eisen

Uitgangspunt bij het realiseren van de parkeergarages Garenmarkt en Lammermarkt is het Programma van Eisen (RV 11.0041) waarin het hoge kwalitatieve ambitieniveau van de garages is vastgelegd. Brede consultatie onder parkeerspecialisten in de markt heeft geleid tot een inhoudelijke kwalitatieve aanscherping van de eisen ten opzichte van het kaderbesluit. Aanvullend hierop is door de gemeente de kwaliteitseis gesteld voor de keuze voor schuin inparkeren in plaats van recht inparkeren en de opname van een portiersruimte. Parallel aan dit proces is 1 maart 2013 de NEN 2443 (norm voor parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages) herzien. De NEN 2443 is integraal verankerd in de bouwverordening van de Gemeente Leiden en is daarmee uitgangspunt voor de parkeergarages. De wijzigingen in de herziene NEN 2443 hebben met name betrekking op het gebied van bredere parkeerwegen en meer ruimte voor bochtstralen.

Referentieontwerpen

Ten behoeve van het toetsen van de technische en financiële haalbaarheid van de garages, zijn voor beide garages referentieontwerpen gemaakt op basis van het aangescherpte Programma van Eisen en de NEN 2443. Op basis van bij deze referentieontwerpen verkregen inzichten is vervolgens het Programma van Eisen weer verder aangescherpt. De referentieontwerpen hebben aangetoond dat voor beide garages een technisch en financieel haalbare ontwerp oplossing mogelijk is.

Kostenramingen

De referentieontwerpen zijn via de standaard systematiek voor kostenramingen (SSK) vertaald in totale investeringskosten voor de garages. De investeringskosten vormen de basis voor het bepalen van het plafondbedrag voor de aanbesteding van de garages. De totale investeringskosten bestaan onder andere uit ontwerpkosten, bouwkosten, plankosten, risicobudget en een post onvoorzien.

Vraagspecificatie

In het kaderbesluit is bepaald dat beide garages via een DBM-contract (Design, Build, Maintain) aan de markt worden aangeboden. Dit houdt in dat het uiteindelijke ontwerp voor de garages wordt opgesteld door de marktpartij die ook de realisatie (bouw) en het onderhoud voor zijn rekening neemt. Kernonderdeel van een DBM-contract vormt de vraagspecificatie waarin de ontwerp- en proceseisen

die aan de garages en het bouwproces worden gesteld, zijn opgenomen. Per garage is een vraagspecificatie opgesteld, die kan worden gezien als een locatiespecifiek Programma van Eisen. Het locatieafhankelijke Programma van Eisen (RV 11.0041) heeft als basis gediend voor het opstellen van de (locatiespecifieke) vraagspecificaties. Ook het reeds bij kaderbesluit vastgestelde beeldkwaliteitsplan en een aanvullend beeldkwaliteitsplan voor de bovengrondse elementen van de garages maken deel uit van de vraagspecificatie.

Aanbestedingsstrategie

Om na contractering van de aannemer de mogelijkheid te hebben in overleg te treden over kritische kaders en risico's, is gekozen het DBM-contract vooraf te laten gaan door een verificatiefase. In het DBM-contract zijn de spelregels en de tijdsduur voor de verificatiefase gedefinieerd. Na het doorlopen van de verificatiefase wordt het DBM-contract definitief gemaakt. De gunning van het contract vindt plaats op basis van EMVI-criteria (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) na het doorlopen van de niet-openbare Europese aanbestedingsprocedures. De EMVI-criteria zijn als onderdeel van de inschrijvingsleidraad in vertrouwelijke bijlage 14 opgenomen.

Op 1 april 2013 is de nieuwe aanbestedingswet van kracht geworden. Volgens deze wet mogen opdrachten die niet onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, niet langer in één aanbesteding aan de markt worden aangeboden. Achterliggende gedachte voor deze nieuwe wetgeving is dat door clustering van opdrachten te verbieden, kleine(re) bedrijven niet langer automatisch worden uitgesloten van deelname aan een aanbesteding. De nieuwe aanbestedingswet maakt het onmogelijk om de realisatie van beide parkeergarages in één aanbesteding aan de markt aan te bieden. Daarom worden de parkeergarages in twee parallele trajecten aan de markt aangeboden. Bovendien heeft navraag uitgewezen dat de koppeling in één opdracht aan een marktpartij van het realiseren van een parkeergarage én de inrichting van delen van het maaiveld buiten de bouwput niet zonder meer juridisch houdbaar is. De reden hiervoor is dat ook dit soort opdrachten niet per definitie als onlosmakelijk verbonden beschouwd kunnen worden. Om deze reden wordt voor beide locaties de maaiveldinrichting (verder: maaiveld garage) los van de parkeergarages aanbesteed. Tijdens de bouwwerkzaamheden van de garage wordt de maaiveldinrichting aanbesteed met als doel dat maaiveld en parkeergarage tegelijkertijd in gebruik kunnen worden genomen.

Maaiveldinrichting Lammermarkt

Gezien bovenstaande loskoppeling en de ambitie voor een hoogwaardige inrichting van de Lammermarkt, is besloten voor de Lammermarkt de maaiveldinrichting (verder: Herinrichting openbare ruimte Lammermarkt e.o.) in een apart project onder te brengen (zie brief aan Raad, 2 juli, B en W nr. 13.0577). Separaat wordt aan de Raad een kaderbesluit voor dit project aangeboden. Het reeds beschikbaar gestelde krediet van €2,2 miljoen voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte wordt overgedragen aan het project Herinrichting openbare ruimte Lammermarkt e.o., welke onderdeel uitmaakt van het project Singelpark.

Parkeergarage Lammermarkt:

Op basis van het Programma van Eisen is de in het kaderbesluit voorgestelde voorkeursvariant met een tunnel onder de Rijnsburgersingel door nader uitgewerkt. Hierbij is een variant uitgewerkt met een tunnel aansluitend op het Schuttersveld en een andere met een tunnel aansluitend op de Marislaan. Beide varianten bleken niet passend binnen de gestelde financiële, technische en risicokaders. Parallel hieraan is de variant met een tunnel via de Marislaan vanwege maatschappelijke weerstand via een motie komen te vervallen (Motie M1, 30 mei 2013). Om voorliggende reden is de optie onderzocht de parkeergarage binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan Lammermarkt te realiseren.

In het vigerende bestemmingsplan (Binnenstad I, juni 2005) is voldoende ruimte aanwezig voor het realiseren van een parkeergarage binnen de bouwvlek, waarbij geen limiet is gesteld aan de diepte of het maximale aantal parkeerplaatsen. Het referentieontwerp dat binnen deze variant is opgesteld omvat een in- en uitrit aan de zuidzijde van het plein, parallel aan de huidige straat Lammermarkt en biedt ruimte aan minimaal 525 parkeerplaatsen verdeeld over drie lagen. Wanneer dieper wordt gebouwd, kunnen meer parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Om de marktkennis maximaal te benutten, worden bij de uitvraag aan de marktpartijen geen voorwaarden gesteld aan de vorm en de diepte van de parkeergarage. Het is de uitdaging aan de markt binnen het vigerende bestemmingsplan te bepalen welke vorm in relatie tot het aantal parkeerlagen tot de beste aanbidding gaat leiden. Indien binnen de aanbidding meer dan 525 parkeerplaatsen (tot een optimum van 550 parkeerplaatsen) worden gerealiseerd, zal de aanbieder hoger scoren op dit onderdeel. De integrale afweging van de beste aanbidding geschiedt op basis van de EMVI-criteria.



Afbeelding 1: Toekomstige situatie Lammermarkt met positionering in- en uitrit (indicatief)

In de uitvraag wordt de in- en uitrit in het wegprofiel van de Lammermarkt gepositioneerd (zie in de afbeelding hierboven in geel aangegeven). Deze locatie is met verkeerskundige aanpassingen goed bereikbaar voor de toekomstige parkeerdere en levert geen belemmeringen op voor bestemmingsverkeer. In het referentieontwerp is de locatie van de in- en uitrit gepositioneerd op circa 13 meter vanuit de gevel. Met de uitvraag aan de markt wordt aan de aannemers gevraagd een optimale locatie voor de in- en uitrit te bepalen, zoveel als mogelijk naar het Plein toe (zie het gearceerde zoekgebied vlak in de afbeelding op pagina 6 van bijlage 9). Het 'straatprofiel' Nieuwe Beestenmarkt (kop) – Lammermarkt – Kruispunt Lammermarkt/Molenwerf (zie in afbeelding 1 binnen de blauwe kaders) wordt binnen het project definitief ingericht conform het handboek inrichting openbare ruimte. Indien nodig worden er maatregelen getroffen om de doorstroming vanaf de

Lammermarkt te verbeteren. De doorstroming van het huidige openbaar vervoer moet worden gewaarborgd. Met de in- en uitrit op deze locatie blijft het plein voldoende ruimte bieden voor de organisatie van grootschalige evenementen (vergelijkbaar qua aard en omvang van grote evenementen die reeds op de Lammermarkt plaatsvinden). De vormgeving van de in- en uitrit past bij de omgeving en vormt geen obstakel voor de zichtlijnen op de omgeving. In het

De herkenbaarheid van de hoofdentree voor voetgangers is van groot belang voor het goed functioneren van de garage. Om die reden ligt deze in de zichtlijn van de Nieuwe Beestenmarkt, de belangrijkste looproute vanuit het centrum. Door een grotendeels transparante uitvoering in glas is de hoofdentree passend in de omgeving en niet dominant ten opzichte van de Molen de Valk en Museum de Lakenhal. Op het plein worden één of twee nooduitgangen met een minimale omvang gerealiseerd. In bijlage 9 zijn referentiebeelden van de in- en uitrit, de hoofdentree voor voetgangers en de nooduitgangen opgenomen. Op bladzijde 8 van deze bijlage wordt een beeld geschetst van de zichtlijnen op de molen. Tijdens het vervolgproces wordt getracht te komen tot een optimalisatie van de zichtlijnen, een lagere hoogte en andere vormgeving van de publieks in- en uitgang.

De constructie van de garage wordt sterk genoeg om de belasting van de kermis te kunnen dragen. In overleg met de 3 October Vereeniging wordt gezocht naar een alternatieve locatie voor de 3-oktoberkermis tijdens de bouw. Naar verwachting zal de kermis gedurende twee achtereenvolgende jaren op een andere locatie plaatsvinden.

Om de overlast voor de omgeving te beperken en de regie over de logistiek te kunnen blijven voeren, zijn randvoorwaarden gedefinieerd in het VDHC-plan (Veiligheid, Doorstroming, Hinder en Communicatie) dat onderdeel uit gaat maken van het contract. Belangrijkste uitgangspunt is dat alle aanwezige functies goed bereikbaar moeten zijn tijdens de bouw. Ook de doorgaande verkeersstroom vanaf de Valkbrug richting de Langegracht zal tijdens de bouw beschikbaar blijven. Voor de realisatiefase wordt rekening gehouden met bouwprojecten in de directe omgeving van de Lammermarkt. Indien tijdens de bouwwerkzaamheden archeologische vondsten worden gedaan, zal hier zeer zorgvuldig mee worden omgegaan en zal nader worden bekeken of deze een plek kunnen krijgen in de definitieve ontwikkeling conform de richtlijnen archeologie.

Het project Herinrichting maaiveld Lammermarkt e.o. houdt zich onder andere bezig met de hoogwaardige inrichting van het maaiveld ter plaatse van de garage Lammermarkt. De planning van beide projecten wordt dusdanig vormgegeven dat de garage en het maaiveld tegelijkertijd in gebruik genomen kunnen worden. Binnen de ontwikkelingen van de plannen worden voorzieningen voor krachtstroom opgenomen.

Parkeergarage Garenmarkt:

Op basis van het Programma van Eisen is de in het kaderbesluit voorgestelde voorkeursvariant nader uitgewerkt. Aanscherpingen in het Programma van Eisen en een herziening van de van toepassing zijnde NEN 2443 hebben ertoe geleid dat twee lagen niet meer afdoende zijn voor 400 parkeerplaatsen (zie B en W nr. 13.00577). Nader onderzoek naar de bodemgesteldheid heeft uitgewezen dat het goed mogelijk is om op de Garenmarkt drie bouwlagen te realiseren. Daarom is het referentieontwerp verder uitgewerkt op basis van drie parkeerlagen waarin ruimte is voor 425 parkeerplekken. Ook bij een drielaagse parkeergarage past de in- en uitrit het beste in de Korevaarstraat.

Om de marktkennis maximaal te benutten, worden bij de uitvraag aan de marktpartijen geen voorwaarden gesteld aan de vorm en de diepte van de parkeergarage. Het is de uitdaging aan de markt om binnen de grenzen van het vast te stellen bestemmingsplan te bepalen welke vorm in relatie

tot het aantal parkeerlagen tot de beste aanbieding gaat leiden. Indien binnen de aanbieding meer dan 425 parkeerplaatsen (tot een optimum van 450 parkeerplaatsen) worden gerealiseerd, zal de aanbieder hoger scoren op dit onderdeel. De integrale afweging van de beste aanbieding geschiedt op basis van de EMVI-criteria. Extra punten zijn te verdienen voor de aanbieder die verder van de bestaande gevels vandaan kan blijven met de bouwwerkzaamheden. Anderzijds zijn punten te verdienen door maximaal rekening te houden met de bestaande historische bebouwing. De aanbieder wordt uitgedaagd zich maximaal in te spannen om de huidige bomen te behouden.

Binnen het vigerende bestemmingsplan is op de Garenmarkt geen mogelijkheid opgenomen voor het realiseren van een ondergrondse parkeergarage. Om die reden is een voorontwerp bestemmingsplan in procedure gebracht. Dit heeft van 11 juli tot 5 september 2013 ter inzage gelegen. Het bestemmingsplan wordt via de gebruikelijke wettelijke procedure aan de Raad voorgelegd. Deze procedure verloopt separaat en wordt niet in dit uitvoeringsbesluit meegenomen. Het voorontwerp bestemmingsplan voorziet in een drielaagse ondergrondse parkeergarage met maximaal 500 parkeerplaatsen. Om optimalisaties in het ontwerp mogelijk te maken, zijn beperkingen op het gebied van vorm van de garage en aantal parkeerlagen onwenselijk. Om deze ruimte te verkrijgen worden binnen het ontwerp bestemmingsplan de beperkingen aan het aantal ondergrondse bouwlagen opgeheven.

De in- en uitrit van de garage komt in het wegprofiel van de Korevaarstraat (tussen Cathrijnestraat en Raamsteeg). De in- en uitrit wordt afgeschermd met transparante wanden om de geluidhinder voor de woningen tot een minimum te beperken en hiermee te voldoen aan de geluidsnormen. In bijlage 10 zijn referentiebeelden van de in- en uitrit opgenomen. Hieronder zijn ter illustratie alvast twee visualisaties weergegeven.





Afbeelding 2: Referentiebeelden in- en uitrit Korevaarstraat

Om de in- en uitrit in de Korevaarstraat op goede manier te laten functioneren is het de wens de bussen over het Levendaal, Oranjeboomstraat en Geregracht te laten lopen. Dit geldt voor de tijdelijke situatie, om de garage te kunnen aanleggen, en voor de definitieve situatie, om de in- en uitrit van de garage zo goed mogelijk te laten functioneren. Verkeerskundig onderzoek wijst uit dat dit geen verslechtering van de doorstroming met zich meebrengt ten opzichte van de huidige situatie (zie bijlage 11 voor het betreffende verkeerskundig onderzoek). De Korevaarstraat is vanaf de in- en uitrit helling tot aan het Levendaal eenrichtingsverkeer (zie afbeelding 3 hieronder).



Afbeelding 3: Verkeerssituatie Korevaarstraat (definitieve situatie)

De herkenbaarheid van de hoofdentree voor voetgangers is van groot belang voor het goed functioneren van de garage. Om die reden is deze gepositioneerd op de hoek van de Raamsteeg en de Korevaarstraat. De hoofdentree sluit hierdoor goed aan op de looproute naar de Breesstraat. Aan de westzijde van de Garenmarkt worden één of twee nooduitgangen met een minimale omvang gerealiseerd. De middenruimte wordt zoveel mogelijk vrij gehouden voor maaiveldparkeren en evenementen. In bijlage 10 zijn referentiebeelden van de voetgangersentrees opgenomen. In afwijking van deze bijlage heeft het College de voorkeur de hoofdvoetgangersentree parallel aan de Raamsteeg te positioneren. De verdere uitwerking van deze wijziging wordt afgestemd met de betrokken afdelingen.

Om de overlast voor de omgeving te beperken en de regie over de logistiek te kunnen blijven voeren, zijn randvoorwaarden gedefinieerd in het VDHC-plan (Veiligheid, Doorstroming, Hinder en Communicatie) dat onderdeel uit gaat maken van het contract. Belangrijkste uitgangspunt is dat alle aanwezige functies goed bereikbaar moeten zijn tijdens de bouw. Om die reden worden de werkzaamheden mogelijk gefaseerd uitgevoerd: eerst op het Levendaal en daarna in de Korevaarstraat en op de Garenmarkt. Uitgangspunt voor de periode tijdens de bouw is dat doorgaand verkeer van de Breesstraat naar de Lammenschansweg doorgang kan vinden. Zie de afbeelding hieronder ter illustratie van de gefaseerde uitvoering. Voor de realisatiefase wordt rekening gehouden met bouwprojecten in de directe omgeving van de Garenmarkt. Indien tijdens de bouwwerkzaamheden archeologische vondsten worden gedaan, zal hier zeer zorgvuldig mee worden omgegaan en zal nader worden bekeken of deze een plek kunnen krijgen in de definitieve ontwikkeling conform de richtlijnen archeologie.



Afbeelding 4: Gefaseerde uitvoering bouw garage Garenmarkt

De parkeergarage zal tegelijkertijd met de bovenliggende openbare ruimte in gebruik worden genomen. Dit betreft het gebied ter plaatse van de bouwput. Voor de inrichting van het plein binnen de contour van de bouwput wordt bestrating passend binnen het handboek openbare ruimte toegepast.

Voor het aanzicht van de historische binnenstad is het wenselijk om auto's zoveel mogelijk ondergronds te laten parkeren. Om deze reden zullen fysieke maatregelen op het maaiveld worden genomen zodat de garage eerst wordt gevuld voordat op het maaiveld kan worden geparkeerd.

Tijdens de bouw van de garage kunnen er geen evenementen op de Garenmarkt plaatsvinden. Gezien het grote belang van de 3 Oktoberviering voor Leiden, wordt samen met de 3 October Vereniging gezocht naar passende alternatieve locaties voor de festiviteiten. Ook voor andere evenementen zoals onder andere Leiden Culinair en het Pleinfestival worden in overleg passende locaties gezocht.

Dekking parkeerreserve:

In het kaderbesluit is voorgesteld de investering in de parkeergarages te dekken door:

1. de investering in de parkeergarages annuïtair af te schrijven in 40 jaar met een restwaarde 25% van de bouwsom tegen rekenrente van 4,5%;
2. de totale parkeerexploitatie op lange termijn;
3. in 2012 € 5 miljoen in de parkeerreserve te storten uit de verkoop aandelen NUON;
4. een jaarlijkse boventrendmatige tariefverhoging voor het straatparkeren vanaf 2016 na oplevering van de parkeergarages voor tien jaar met 2%;
5. vanuit de reserve afkoopsommen erfpacht een aparte weerstandsreserve parkeren te vormen. Deze weerstandsreserve dekt het negatieve saldo van de reserve parkeren af in de periode 2017 tot en met 2032 door stortingen vanuit de weerstandsreserve. Deze bedragen worden teruggestort zodra de parkeerexploitatie een positief saldo kent.
6. de reserve parkeren stort jaarlijks 4,5% rente over het geleende bedrag in de reserve afkoopsommen erfpacht.

De restwaarde van de parkeergarages is in het kaderbesluit vastgesteld op 25% van de bouwsom. Deze methodiek is gebaseerd op uitgangspunten die bij de realisatie van parkeergarages worden toegepast.

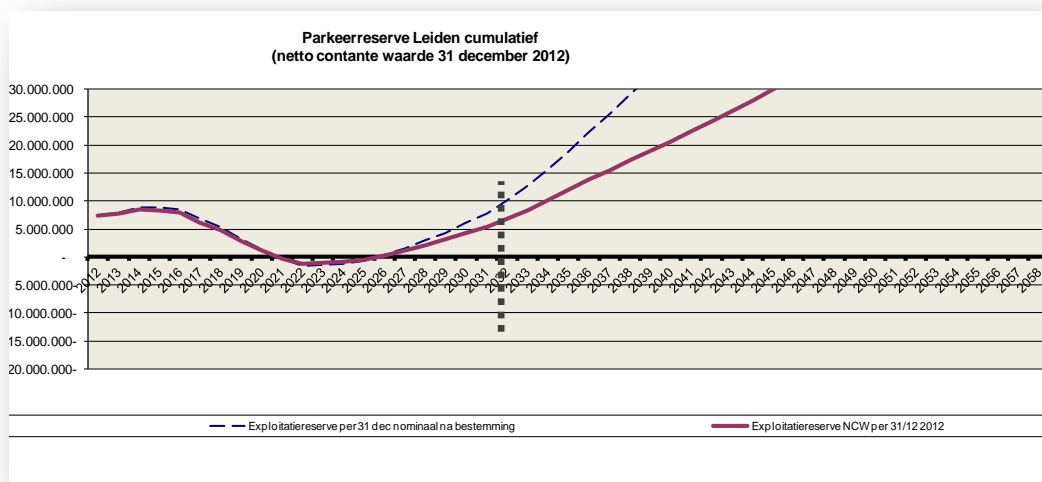
De optelsom van de kostenramingen die opgesteld zijn aan de hand van de huidige referentieontwerpen, valt lager uit dan die van de kostenramingen die deel uitmaakten van het kaderbesluit. Dit heeft een positieve invloed op de exploitatieresultaten van de parkeergarages. Een ander positief effect op de parkeerexploitatie is de verlaging van de rekenrente die wordt toegepast voor de financiering van de investering. Deze is verlaagd van 4,5% naar 3,5%. Deze wijziging heeft een gunstig effect op het exploitatieresultaat van de parkeergarages omdat de rente over de investering een belangrijke kostenpost vormt. De exploitatieberekeningen en de daarbij gehanteerde aannames en uitgangspunten zijn toegelicht in het rapport in vertrouwelijke bijlage 13.

Op basis van de totale investeringskosten zijn exploitatieramingen opgesteld. Hieruit blijkt dat de garages een negatieve netto contante waarde kennen (zoals reeds bekend gemaakt in het kaderbesluit). Deze negatieve netto contante waarde komt voort uit de hoogte van de stichtingskosten in relatie tot de te genereren opbrengsten. De opbrengsten bestaan uit de verkoop van parkeeruren en abonnementen bij de gegeven tarieven. De bezettingsgraad is naar verwachting redelijk, maar niet uitzonderlijk. Deze is bepaald door middel van een parkeeronderzoek van Spark/Ecorys op basis waarvan een potentiële toename van 915.000 parkeeruren per jaar wordt verwacht.

Voor het succes van de parkeergarages is een commercieel gerichte en professionele exploitatie en organisatie nodig. Daartoe wordt bij de uitvraag voor het DBM-contract optioneel ook een bod op de exploitatie van de garages aan de markt uitgevraagd. Als de exploitatie bij de gemeente blijft liggen, dient het gemeentelijke parkeermanagement te worden uitgebreid.

Uit de negatieve netto contante waarden van de garages volgt een jaarlijks tekort in de parkeerexploitatie. Dit tekort wordt opgevangen in de parkeerreserve. Als randvoorwaarde is hierbij gesteld (in de Kadernota Bereikbaarheid, RV 09.0039) dat de inkomsten en uitgaven over een periode van 20 jaar per saldo met elkaar in evenwicht moeten zijn. Dit betekent dat het saldo in de parkeerreserve (het cumulatieve resultaat van uitgaven en inkomsten) tijdelijk negatief mag zijn, maar dat dit over 20 jaar weer ten minste op nul moet eindigen.

De parkeerreserve wordt voornamelijk gevoed door de opbrengsten uit straatparkeren. Op basis van de huidige verwachtingen ten aanzien van de parkeerinkomsten is de parkeerreserve tijdelijk negatief (maximum in 2022 van -/- € 1,55 mln), maar heeft over 20 jaar een positief saldo van € 6,8 mln. In onderstaande grafiek zijn de verwachtingen ten aanzien van de parkeerreserve weergegeven.



Grafiek 1: Verloop parkeerreserve Leiden

Uit bovenstaande grafiek, waarin de verwachte ontwikkeling van de parkeerreserve is weergegeven, blijkt er dat in de periode van 2021 tot circa 2027 als gevolg van de investering in de parkeergarages geen ruimte is om financiële tegenvallers op te vangen. Dit beeld kan worden aangepast door de parkeertarieven extra te verhogen (zoals reeds in het kaderbesluit aangegeven). Bij het kaderbesluit is echter besloten dat in het geval dat er in de parkeerreserve een negatief saldo ontstaat dit gedekt kan worden vanuit de reserve weerstandsvermogen parkeren en stedelijke investeringen tot een maximum van € 13 miljoen. Deze reserve is gevoed vanuit de reserve afkoopsommen erfpacht en dient ter afdekking van tijdelijke cashflowproblemen in de vereveningsreserve en de parkeerreserve. Het einddoel van de reserve is het investeren in de stedelijke vernieuwing. Indien de investering en de exploitatie van de parkeergarages verloopt conform raming, is er dus voldoende investeringsruimte voor parkeren door dekking uit de reserve weerstandsvermogen parkeren en stedelijke investeringen.

De ontwikkeling van de parkeerreserve wordt jaarlijks herijkt en in het kader van het PRIL gerapporteerd. Ten behoeve van dit uitvoeringsbesluit heeft een additionele herijking plaatsgevonden. De uitkomsten van deze herijking zijn in alle hier genoemde berekeningen doorgevoerd.

Financiën:

Systematiek Kostenraming

De kostenraming van het project parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt is opgesteld volgens de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK-2010). De SSK is ontwikkeld voor en door de grond-, weg- en waterbouw sector en wordt landelijk door veel grote partijen toegepast. De SSK biedt structuur en een eenduidig begrippenkader, waardoor de ramingen beter inzichtelijk en onderling goed vergelijkbaar zijn en de uitwisseling van ramingen en de communicatie hierover wordt vergemakkelijkt. Daarnaast heeft de SSK een goede aansluiting op andere binnen het project gehanteerde methodieken zoals Systems Engineering (ontwerp- en contractbeheersing) en RISMAN (risicobeheersing). Overeenkomstig de SSK methode wordt in de projectraming rekening gehouden met voorziene kosten, risicoreservering en een onzekerheidsreserve.

De voorziene kosten en de risicoreservering vormen tezamen het projectbudget voor de parkeergarages. De onzekerheidsreserve maakt geen deel uit van het projectbudget, maar dient opgevangen te kunnen worden binnen de parkeerreserve. In bijlage 13 is het scenario doorgerekend waaruit blijkt dat dit risico binnen de gestelde kaders in de PEX kan worden opgevangen.

Projectraming

Bij de projectopdracht is voor zowel de Lammermarkt als de Garenmarkt een krediet van € 250.000 beschikbaar gesteld. Deze middelen zijn besteed en direct gedekt vanuit de parkeerreserve en worden daarmee dus niet geactiveerd. Bij het kaderbesluit zijn voorbereidingskredieten voor Lammermarkt (€ 3,0 miljoen) en Garenmarkt (€ 2,0 miljoen) aan deze kredieten toegevoegd. Tot en met dit uitvoeringsbesluit is in totaal voor de Lammermarkt ca. € 1,55 miljoen besteed en voor de Garenmarkt ca. € 1,25 miljoen besteed. Voor de openbare ruimte Lammermarkt is bij de begroting van 2013 een voorbereidingskrediet van € 1,0 miljoen beschikbaar gesteld. Hiervan is tot op heden nog niets besteed. Derhalve resteert van de beschikbaar gestelde kredieten een bedrag van € 3,7 miljoen dat wordt meegenomen voor het uitvoeringskrediet. Binnen Programma 4 – Bereikbaarheid staat als dekking van deze investeringskredieten de rentelast begroot voor de parkeergarages en inrichting openbare ruimte. In 2017 bedraagt deze rentelast € 210.000. Bij de op te stellen begrotingswijziging voor het nog beschikbaar te stellen krediet wordt hiermee rekening gehouden.

Voor de openbare ruimte Lammermarkt is €1,4 miljoen geraamd. Voor de openbare ruimte Garenmarkt is €1,6 miljoen geraamd (zie kostenraming in vertrouwelijke bijlage 12). Op de

Lammermarkt wordt voor dit bedrag de garage opgehoogd met 1,5 meter grond, het plein bestraat met het huidige materiaal, de kop Nieuwe Beestenmarkt/2^e Binnenvestgracht – Lammermarkt en de aansluiting Molenwerf opnieuw ingericht volgens het handboek openbare ruimte. Binnen de raming voor de openbare ruimte Lammermarkt is €350.000,- opgenomen voor het herbestraten van het plein. Dit bedrag kan worden overgeheveld naar het project Herinrichting Openbare Ruimte Lammermarkt e.o. Anderzijds is het ook mogelijk het hele bedrag van €1,4 miljoen over te dragen aan project Herinrichting openbare ruimte Lammermarkt e.o. Let wel, het aanpassen van de kruispunten is noodzakelijk voor het functioneren van de garage.

Voor het uitvoeringskrediet is inclusief historische kosten in totaal € 87,5 miljoen benodigd (zie kostenramingen in vertrouwelijke bijlage 12). De kostenraming is gebaseerd op het prijspeil van 2013. Binnen het aan te vragen uitvoeringskrediet is rekening gehouden met indexatie van de kosten tot en met oplevering van de garages. Ook is rekening gehouden met plankosten. Vanaf de initiatiefase tot aan het in exploitatie nemen van de garages zijn de plankosten op circa € 6,5 miljoen ingeschat.

Het krediet voor de investeringskosten van de parkeergarages en de openbare ruimte wordt als volgt opgesplitst en leidt tot de kapitaallasten zoals weergegeven in tabel 1 van vertrouwelijke bijlage 15. In tabel 2 van deze bijlage zijn de nog te beschikbaar te stellen kredieten opgenomen.

Afschrijvingen

Voor de afschrijvingen van de investeringen zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

1. De investeringskosten vanaf kaderbesluit van de parkeergarages met uitzondering van de technische installaties en directieleveringen waaronder parkeermanagementsysteem worden in 40 jaar volgens de annuïteitenmethode afgeschreven met een restwaarde van 25% over de bouwkosten;
2. De technische installaties worden op basis van de gemiddelde levensduur volgens de annuïteitenmethode afgeschreven in 15 jaar;
3. De directieleveringen waaronder parkeermanagementsysteem worden volgens de annuïteitenmethode afgeschreven in 10 jaar;
4. De inrichtingskosten van de openbare ruimte worden volgens de lineaire afschrijvingsmethode afgeschreven in 40 jaar;
5. Het geraamde bedrag vanuit het risicodossier is toegevoegd aan het beschikbaar te stellen krediet en wordt volgens de annuïteitenmethode afgeschreven in 40 jaar;
6. De lasten (kapitaallasten, beheerlasten, vastgoed en exploitatielasten) en baten (vergunningen en betaalde parkeeruren) van de nieuwe parkeergarages zijn in de PEX opgenomen vanaf 1 januari 2017 voor de Lammermarkt en vanaf 1 januari 2019 voor de Garenmarkt.

Rekening houdend met de reeds beschikbaar gestelde voorbereidingskredieten dienen er nog kredieten met een totaalbedrag van € 80,9 miljoen beschikbaar te worden gesteld waarbinnen een risicoreservering van € 7,1 miljoen is opgenomen. Dit wordt toegevoegd aan de reeds beschikbaar gestelde voorbereidingskredieten.

Voor de parkeergarages is naast de berekening van de kapitaallasten voor de investering tevens bepaald wat de levensduurkosten zijn voor het vastgoed en wat de jaarlijkse exploitatielasten en – baten zijn. In vertrouwelijke bijlage 15 is in tabel 3 de exploitatie voor het eerste aanvangsjaar van de Lammermarkt in 2017 en voor de Garenmarkt in 2019 weergegeven. De exploitatieraming van de Lammermarkt leidt in 2017 voor de lasten en baten tot een begrotingswijziging. Voor de Garenmarkt wordt geen begrotingswijziging opgesteld daar de bouw pas start in 2017 en in exploitatie genomen

wordt in 2019. De kapitaallasten die reeds gebudgetteerd zijn voor de voorbereidingskosten blijven in de begroting staan. Voor de fase tot aan gunning en voor de bouwfase worden aanvullende rentelasten begroot in de jaren 2015-2016.

Onzekerheidsreserve

Binnen de systematiek van de SSK-raming is een onzekerheidsreserve opgenomen. Deze bandbreedte ontstaat door diverse ramingsonzekerheden in de hoeveelheden en de prijzen en de risico's die worden opgenomen. De raming in dit besluit is gebaseerd op de referentieontwerpen. Verwacht wordt dat de markt met een efficiënter en slimmer ontwerp komt waarmee de stichtingskosten na aanbesteding binnen de geraamde investeringskosten en het beschikbare budget blijven. Indien de investeringskosten binnen de berekende bandbreedte 10% hoger komen te liggen dan huidige raming, dan past deze investering nog steeds binnen de opgestelde kaders van de PEX, maar niet binnen de beschikbaar gestelde kredieten. Indien dit van toepassing is, zal aan de raad een besluit worden voorgelegd voor het ophogen van de beschikbaar gestelde kredieten.

BTW

De BTW voor de parkeergarages wordt verrekend met de belastingdienst door BTW-aangifte. Voor de openbare ruimte en riool wordt de BTW via het BTW-Compensatiefonds (BCF) verrekend. In alle gevallen werkt de BTW niet kostenverhogend.

Risico's:

Voor de werkzaamheden is voor beide garages een risicodossier opgesteld waarin alle bekende risico's zijn omschreven. Per risico is een inschatting gemaakt van de kans van optreden en de financiële gevolgen. Hieruit volgt een totaalbudget voor risico's dat is meegenomen in de kostenramingen. In vertrouwelijke bijlage 12 (kostenraming) zitten de volledige risicodossiers van beide garages opgenomen, inclusief per risico een opsomming van de beheersmaatregelen. Risico's met betrekking tot de parkeerexploitatie zijn terug te vinden in vertrouwelijke bijlage 13.

De risico's liggen deels bij de opdrachtnemer en deels bij de opdrachtgever. De risico's zijn belegd bij de partij die ze het beste kan beheersen. De verantwoordelijkheid voor direct aan de bouw gerelateerde risico's wordt bij de opdrachtnemer (aannemer) neergelegd. Risico's ten aanzien van onverwachte ondergrondse obstakels, vervuiling, onverwachte vondsten van archeologische waarde of vertragingen door planologische procedures liggen bij de gemeente Leiden. Binnen het gevraagde uitvoeringskrediet is ongeveer € 5,0 miljoen gereserveerd voor risico's. Daarnaast is in de kostenramingen een ruime post opgenomen voor onvoorziene kosten. Indien deze risico's niet optreden zal het gereserveerde bedrag niet onttrokken worden aan de parkeerreserve en niet als kapitaallast worden geactiveerd in de parkeerreserve. De afrekening van het risicobudget zal plaatsvinden als de garages zijn opgeleverd. Voor de parkeergarage Lammermarkt geldt dat de risico's met betrekking tot vertragingen door planologische procedures beperkt zijn omdat de garage binnen het geldende bestemmingsplan gerealiseerd wordt. De risico's voor de parkeergarage Lammermarkt bestaan met name uit bouwtechnische risico's. Door de parkeergarage Garenmarkt als tweede garage te realiseren, ontstaat tijd om de procedures van het bestemmingsplan zorgvuldig te doorlopen.

De top risico's met betrekking tot de bouw zijn de volgende: bouwschade aan belendende gebouwen, faillissement opdrachtnemer, lekkage bouwkuip en schade door logistiek rondom bouwterrein.

De exploitatie is berekend op basis van extern onderzoek met het uitgangspunt dat de parkeeruren toenemen. Dit blijft, zeker over een periode van 40 jaar, een onzekere factor (door de ontwikkeling van

internetverkoppen, vermindering van het autogebruik, etc.). Voorzichtigheidshalve is met een ingroeimodel van 10 jaar gerekend naar het berekende aantal parkeeruren.

In vertrouwelijke bijlage 13, paragraaf 4.3, zijn diverse scenario's met betrekking tot de parkeerexploitatie doorgerekend en de gevolgen hiervan inzichtelijk gemaakt, waaronder scenario's waarin het ingeschatte aantal extra parkeeruren niet wordt behaald.

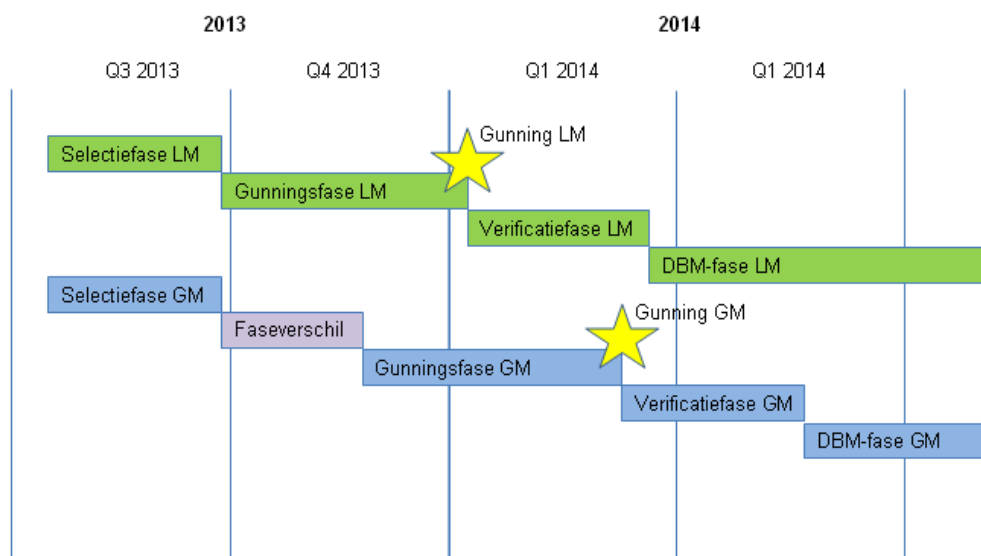
Vervolgtraject en uitvoeringsorganisatie:

Het is de wens om na 3 oktober 2014 te starten met de bouwwerkzaamheden op de Lammermarkt. Voorafgaand hieraan dient een aantal stappen te worden doorlopen. De eerste fase van de Europese niet-openbare aanbesteding is in juli 2013 gestart. Tijdens deze fase kunnen aannemers hun belangstelling kenbaar maken door middel van het aanbieden van stukken waaruit kwaliteit en kunde blijken. Op basis van deze stukken worden maximaal vijf aannemers geselecteerd voor de tweede fase (de gunningfase). De gunningfase wordt afgesloten met de keuze voor één aannemer per garage die de werkzaamheden gaat uitvoeren. Naar verwachting wordt de gunningsfase voor beide garages in het eerste kwartaal van 2014 afgerond. Aansluitend aan de gunningfase wordt de aanbieding van de aannemer geverifieerd en verder uitgewerkt in de verificatiefase. Tijdens de verificatiefase worden bepaalde issues in overleg met de opdrachtnemer geoptimaliseerd. Slechts bij zeer zwaarwegende argumenten kan tijdens de verificatiefase besloten worden van definitieve gunning af te zien.

De belangrijkste gunningscriteria voor de tweede fase van de selectieprocedure zijn:

1. Aanbodscope; beschrijving oplossing eindsituatie en tijdelijke situatie (schetsontwerp en plan van aanpak realisatiefase);
2. Prijs van het werk; totale kosten van de DBM-opdracht (levenscycluskosten);
3. Risico- en Toegevoegde waardeplan, inclusief puntenlijst die tijdens de verificatiefase worden besproken (risico's en kansen, issues die tijdens verificatiefase geoptimaliseerd kunnen worden);
4. Planning;
5. Interviews; interviews met sleutelpersonen van de inschrijver.

Hieronder is in een balkenschema de aanbestedingsprocedure weergegeven.



Afbeelding 5: Planning aanbestedingsprocedure

In het kaderbesluit is uitgegaan van een aanbestedingsvorm op basis van een (PD-)DBM-contract. Met de huidige kennis is deze contractvorm nader onderzocht. Op basis hiervan wordt herbevestigd dat deze vorm van contracteren de best passende is. Tevens heeft het onderzoek aan het licht gebracht dat op basis van de nieuwe aanbestedingswet de garages niet als één opdracht mogen worden gezien. Voor beide garages zal een separate aanbestedingsprocedure moeten worden doorlopen. Om de hieronder genoemde redenen wordt ervoor gekozen om beide garages met een klein faseverschil parallel aan elkaar aan te besteden (zie brief aan Raad, 2 juli, B en W nr. 13.0577):

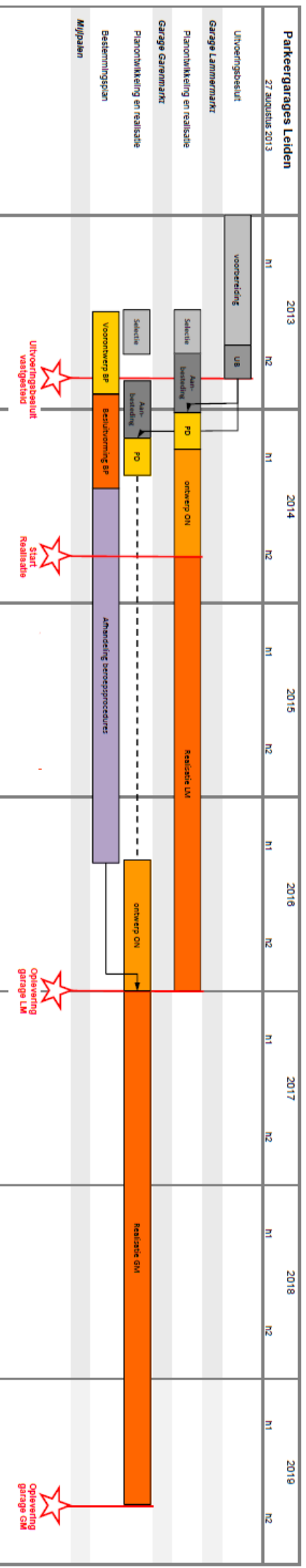
- Bij elkaar houden van besluitvorming, dus aanbestedingsprocedures maximaal bij elkaar houden. Minimale tussenperiode om integraliteit van het project en de ambitie te kunnen verwezenlijken. Bij ontkoppelen (langer dan 7 weken) geen integrale besluitvorming meer mogelijk door B en W; je zet er 1 vast. Volledige besluitvormingsvrijheid bij gekoppeld aanbesteden. Bij ontkoppeling verlies van integrale besluitvorming, sturings- en keuzemogelijkheden;
- Verzilveren aanbestedingsvoordeel door volgorde aan te besteden, met minimale tussenperiode. Bij langere tussenperiode is het inkoopvoordeel geringer door niet-parallelle ontwerpwerkzaamheden;
- Markt heden op een dieptepunt dus grootste kans op aantrekkelijke biedingen (prijs/kwaliteit);
- Flexibiliteit in het proces en interactie tussen de parkeergarages door de ontwerpprocessen gelijk te schakelen. Bij faseverschil groter dan 7 weken is dit beperkt mogelijk.

Op basis van interviews en adviezen is de voorkeur voor de fasering van de garages in kaart gebracht. Dit onderzoek laat een duidelijke voorkeur voor het eerst realiseren van de Lammermarkt zien. De belangrijkste factoren die tot deze conclusie hebben geleid zijn de volgende: de parkeergarage Lammermarkt past binnen het vigerende bestemmingsplan, de garage Lammermarkt is technisch minder complex dan de garage Garenmarkt en de tijdelijke situatie bij de Lammermarkt is minder complex dan bij de Garenmarkt. De laatste twee overwegingen betekenen dat voor de Garenmarkt meer tijd ontstaat om de garage en tijdelijke situatie zorgvuldig uit te werken en de ervaring die bij de Lammermarkt is opgedaan te gebruiken. Zie bijlage 7 voor een complete afweging van alle genoemde argumenten.

Met het afronden van de verificatiefase wordt gestart met het voorbereiden van de uitvoering. In deze periode wordt de huidige gemeentelijke voorbereidingsorganisatie getransformeerd tot een uitvoeringsorganisatie. Naar verwachting wordt de transformatie van de organisatie tweede kwartaal 2014 doorgevoerd.

Door het volgorde aan bouwen van de garages kan de uitvoeringsorganisatie de realisatie van beide garages op zich nemen. De opgedane ervaringen van de garage Lammermarkt kunnen direct worden toegepast bij de realisatie van de garage Garenmarkt. Hiermee worden de risico's voor de Garenmarkt verkleind.

Aan de hand van het risicodossier en de kennis en ervaring van de adviseurs is een gedetailleerde planning opgesteld van de te verwachte uitvoering van de werkzaamheden. In bijlage 6 is deze planning opgenomen. Hieronder is de planning op hoofdlijnen weergegeven.



Afbeelding 6: Planning op hoofdlijnen

Het is de wens om de Lammermarktgarage gereed te hebben voor 2017, om aan de doelstellingen van Beste Binnenstad van Nederland te voldoen. Aansluitend hieraan wordt de bouw van de garage Garenmarkt gestart. De planning laat een bouwtijd zien van ruim twee jaar voor de Lammermarkt en van ruim tweeënhalf jaar voor de Garenmarkt.

Communicatie

De impact van het bouwen in een binnenstedelijke omgeving is groot. Om die reden is het belangrijk omwonenden en betrokkenen zeer goed te informeren en daar waar mogelijk te betrekken bij de ontwikkeling en bouw van de garages. Ook is het van groot belang de interne gemeentelijke afdelingen nauw te betrekken bij het maken van keuzes. Intern is afgestemd met de inhoudelijke afdelingen en raakvlakprojecten.

De plannen voor de garages zijn vanaf de initiatieffase besproken met externe partijen, waaronder de 3 October Vereeniging, belangenorganisaties en stadspartners. Ook is ervoor beide locaties een klankbordgroep met omwonenden en vertegenwoordigers van VVE's en buurtverenigingen opgericht die op regelmatige basis met de gemeente over en weer informatie uitwisselt. Aan de klankbordgroep wordt gevraagd een opiniërende mening te vormen over de gekozen oplossingsrichtingen.

In de uitvoeringsfase wordt deze intensieve manier van communiceren voortgezet. Specifieke zaken die aan de communicatie worden toegevoegd zijn de volgende: zichtbare bouwplaats (fysiek en met webcam), meldpunt voor klachten en overlast, (digitaal) informatiecentrum, informatiebulletin met planning voor de komende periode en rondleidingen over de bouwplaats.

Moties en amendementen

Bij het vaststellen van het kaderbesluit op 31 mei 2012 zijn één amendement en zes moties aanvaard. Op 30 mei 2013 is een motie vreemd aan de orde van de dag ingediend en aanvaard. Hieronder wordt aangegeven op welke manier het amendement en de moties behandeld en eventueel afgedaan zijn in het project.

Amendement RV 12.0047/3 "Geen auto's in het Lammermarktpark", Motie RV 12.0047/1 "Optimalisatie op maaiveld", Motie RV 12.0047/3 "Kwaliteit openbare ruimte aanloopstraten"

Dit amendement en deze twee moties worden samen behandeld vanwege onderlinge samenhang. In bijlage 1.i is een behandeling van deze moties opgenomen. Hieronder volgt een opsomming van de conclusies van de uitgevoerde onderzoeken:

1. Op de Lammermarkt vervallen 220 automaatplaatsen en op de Garenmarkt 40 als gevolg van de garages;
2. Van de resterende op te heffen automaatplaatsen vervallen er:
 - a. een nader te onderzoeken aantal als gevolg van het te realiseren HOV-tracé op Hooigracht/Langegracht;
 - b. circa 30 als gevolg van de aan te brengen ondergrondse afvalcontainers;
3. Er blijven voldoende parkeerplaatsen voor vergunninghouders over, naar rato verdeeld over de binnenstad. Afhankelijk van waar automaatplaatsen worden opgeheven, zal een plan voor herschikking van vergunninghoudersplaatsen moeten worden opgesteld.

Het onderzoek naar het opheffen van parkeerplaatsen in de binnenstad wordt voortgezet. Deze moties en amendement zijn dus niet afgedaan. Dit onderzoek zal worden gecombineerd met het onderzoek naar de nog openstaande zoekopdracht naar het vervangen van de vervallen plaatsen op het maaiveld Lammermarkt. Het is de wens om tegelijkertijd met het opleveren van de garage de resultaten van de zoekopdracht gereed te hebben.

Motie RV 12.0047/2 "Optimalisatie parkeerexploitatie"

Met het nu voorliggende uitvoeringsbesluit is invulling gegeven aan de bedoelde optimalisatie. In het uitvoeringsbesluit is de opening van de parkeergarage Lammermarkt in begin 2017 gepland en de Garenmarkt in 2019. Dit heeft een aanzienlijk voordeel voor de parkeerexploitatie.

De subsidie aan het busvervoer voor het Haagwegterrein stopt in 2017. Dit sluit aan op de geplande opening van de parkeergarage Lammermarkt. Aan SSL zijn toezeggingen gedaan dat het terrein tot 2022 als parkeerterrein beschikbaar blijft. Hiervan afwijken is niet aan te raden. Overigens is het langer open houden van het parkeerterrein na 2022 ook niet aan te raden omdat er in de exploitaties van de parkeergarages mee is gerekend dat na sluiting van het terrein een groot deel van de parkeerders naar de nieuwe parkeergarages gaat.

Met bovenstaande beantwoording is deze motie afgedaan.

Motie RV 12.0047/5 "Jaarlijkse boventrendmatige prijsstijging"

Uit de laatste herijking van de parkeerreserve blijkt dat de parkeerexploitatie door (met name) het lagere rentepercentage over de investering ook zonder een extra verhoging van het tarief van het straatparkeren over een termijn van 20 jaar (ten minste) budgetneutraal is. Mocht door onverhoopt minder gunstige exploitatiecondities toch een negatieve waarde van de PEX ontstaan, dan kan het verhogen van de tarieven voor het straatparkeren alsnog een oplossing bieden.

Met bovenstaande beantwoording is deze motie afgedaan.

Motie RV 12.0047/7 "Parkeren afrekenen per minuut"

De wijze waarop het tarief wordt berekend moet zo zijn dat de consument dat als eerlijk ervaart en als een aantrekkelijke propositie om te parkeren in de garage. De term "betalen per minuut" heeft daarmee niet een letterlijke betekenis maar staat veel meer voor "klantvriendelijk betalen". Dat je niet betaalt per uur, maar in kleine stapjes is daar een onderdeel van.

Bij de aanvang van de exploitatie is een tarief verwacht (door inflatie) van € 2,60 per uur. Veel consumenten blijken nog steeds een voorkeur te hebben voor betaling met chartaal geld (munten, bankbiljetten). Er moet dus rekening gehouden worden met wisselgeld. In de praktijk blijft dat een eenheid van 50 cent door veel consumenten als redelijk wordt ervaren. De eenheid van afrekenen is dan 50 cent per 11½ minuut. Naarmate het tarief stijgt, zal deze eenheid kleiner worden. Er zal daarnaast sprake zijn van een starttarief van €1,00 (23 minuten).

Afrekenen per minuut is niet het enige dat bij het tarief van belang is. Het tarief zal ook aangepast worden aan de behoefte van de parkeerder. Op dit moment worden goede ervaringen opgedaan met "het derde uur gratis" in de parkeergarage Centrum Morspoort, de parkeerduur is daar langer dan op straat en in de parkeergarage Haarlemmerstraat. Daarnaast zijn veel tariefaanbiedingen denkbaar, die het gebruik van de parkeergarage stimuleren, zoals een avond-nachttarief, een speciaal tarief voor museum of theater en nog veel meer.

Concluderend kan worden gesteld dat het voor de parkeerder eerlijker is om voor kleine tijdsintervallen te betalen. Vooralsnog is betalen per minuut niet haalbaar gebleken. De komende jaren wordt dit gevolgd en waar mogelijk worden de tijdsintervallen kleiner gemaakt.

Met bovenstaande beantwoording is deze motie afgedaan.

Motie Vreemd aan de Orde van de Dag/M1 “Geen ontsluiting parkeergarage Lammermarkt via de Marislaan”

Deze motie is aanvaard en een nadere uitwerking van de variant met een tunnel via de Marislaan is komen te vervallen (zie brief aan Raad, 2 juli, B en W nr. 13.0577).

Met bovenstaande beantwoording is deze motie afgedaan.

Bijlagen:

1. Behandeling moties en amendement
 - i. Motie 12.0047/1, Motie 12.0047/3 en amendement 12.0047/3
 - ii. Motie 12.0047/2 en Motie 12.0047/5
 - iii. Motie 12.0047/7
2. Vraagspecificatie Lammermarkt
 - i. Basisovereenkomst (concept)
 - ii. Vraagspecificatie Deel I (concept)
 - iii. Vraagspecificatie Deel II (concept)
 - iv. Vraagspecificatie Deel III (concept)
3. Vraagspecificatie Garenmarkt (concept)
 - i. Basisovereenkomst (concept)
 - ii. Vraagspecificatie Deel I (concept)
 - iii. Vraagspecificatie Deel II (concept)
 - iv. Vraagspecificatie Deel III (concept)
4. VDHC-plan Lammermarkt (concept)
5. VDHC-plan Garenmarkt (concept)
6. Planning
7. Rapport Fasering – welke garage eerst
8. Programma van Eisen
9. Referentiebeelden Lammermarkt
10. Referentiebeelden Garenmarkt
11. Verkeerskundig onderzoek tijdelijke situatie Garenmarkt (concept)

Vertrouwelijke bijlagen:

12. Rapport kostenramingen garages (inclusief risicodossiers)
13. Parkeerexploitatie
14. Inschrijvingsleidraad (voorlopig)
15. Onderbouwing kredietaanvraag

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Leiden:

Gezien het voorstel van burgemeester en wethouders (raadsvoorstel 13.0100 van 2013), mede gezien het advies van de commissie

BESLUIT:

- i. In te stemmen met het parallel aanbesteden van de parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt en hiervoor bij de aanbesteding van de garages de volgende kernpunten aan te houden:

- a. de realisatie van de garages via een DBM-contract aan de markt aan te bieden, waarbij het 15-jarig technisch beheer onderdeel vormt van het contract en bestaat aanvullend de mogelijkheid de exploitatie aanvullend aan het consortium te gunnen;
 - b. als resultaat van de aanbesteding een ontwerp, plan van aanpak en prijsbieding te vragen die volgens EMVI-criteria (economisch meest voordelige inschrijving) worden gewogen, waarna met de winnende partij de verificatiefase wordt doorlopen;
 - c. de nummers twee tot en met vijf van de geldige inschrijvingen (per garage) wordt een rekenvergoeding van maximaal €35.000 ter beschikking gesteld.
- ii. Voor de Lammermarkt de volgende kernpunten vast te stellen:
 - a. realisatie van de parkeergarage binnen de kaders van het vigerende bestemmingsplan met een inrit aan de zuidzijde van het plein (parallel aan de huidige straat Lammermarkt);
 - b. de kwalitatief hoogwaardige inrichting van het maaiveld verder te brengen in een separaat project met eigen besluitvorming;
 - c. het gereserveerde budget van € 2,2 miljoen voor de kwalitatief hoogwaardige inrichting van de Lammermarkt wordt overgedragen aan het project Herinrichting openbare ruimte Lammermarkt e.o. in de reserve Groene Singels.
 - d. realisatie van ten minste 525 parkeerplaatsen;
- iii. Voor de Garenmarkt de volgende kernpunten vast te stellen:
 - a. realisatie van de parkeergarage binnen de kaders van het vast te stellen bestemmingsplan met een in- en uitrit in de Korevaarstraat;
 - b. parkeren op maaiveld wordt teruggebracht en de openbare ruimte wordt binnen de bouwputcontouren heringericht volgens het handboek Openbare Ruimte.
 - c. realisatie van ten minste 425 parkeerplaatsen.
- iv. In te stemmen met het realiseren van de garage Lammermarkt voorafgaand aan de garage Garenmarkt;
- v. In te stemmen met het onderliggende proces met betrekking tot de aanbestedingsprocedure die op hoofdlijnen bestaat uit de volgende kernpunten;
 - a. gunning vindt plaats op basis van de Economisch Meest Voordelige Inschrijving op basis van een niet-openbare Europese aanbestedingsprocedure;
 - b. het DBM-contract wordt voorafgegaan door een verificatiefase. Na het doorlopen van de verificatiefase wordt het DBM-contract definitief gemaakt;
 - c. Voor beide garages wordt een afzonderlijke aanbestedingsprocedure doorlopen.
- vi. In te stemmen met het herziene Programma van Eisen dat als uitgangspunt voor de vraagspecificatie dient, waarbij de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van het eerdere PVE betrekking hebben op de technische specificaties van de garage, voortkomend uit de herziene NEN 2443 van 1 maart 2013;
- vii. In te stemmen met het beschikbaar stellen van de benodigde kredieten voor het voorbereiden en realiseren van de parkeergarages Lammermarkt en Garenmarkt:
 - a. parkeergarage Lammermarkt € 33.800.949 annuïtair af te schrijven in 40 jaar met een restwaarde van 25% over de bouwkosten;
 - b. verplaatsing riolering Lammermarkt € 518.512 annuïtair af te schrijven in 40 jaar;
 - c. technische installaties parkeergarage Lammermarkt € 3.911.916 annuïtair af te schrijven in 15 jaar;
 - d. directieleveringen parkeergarage Lammermarkt € 654.871 annuïtair af te schrijven in 10 jaar;
 - e. inrichting openbare ruimte Lammermarkt € 444.802 lineair af te schrijven in 40 jaar;
 - f. parkeergarage Garenmarkt € 35.118.720 annuïtair af te schrijven in 40 jaar met een restwaarde van 25% over de bouwkosten;
 - g. verplaatsing riolering Garenmarkt € 713.032 af te schrijven in 40 jaar;

- h. technische installaties parkeergarage Garenmarkt € 3.485.258 annuïtair af te schrijven in 15 jaar;
- i. directieleveringen parkeergarage Garenmarkt € 681.328 annuïtair af te schrijven in 10 jaar;
- j. inrichting openbare ruimte Garenmarkt € 1.623.403 lineair af te schrijven in 40 jaar;
- k. en de kapitaallasten van deze kredieten en de overige beheer- en exploitatielasten te dekken uit:
 - i. de totale parkeerexploitatie op lange termijn (parkeerreserve)
 - ii. de in 2012 in de parkeerreserve gestorte € 5 miljoen uit de reserve verkoop aandelen NUON
 - iii. de reserve weerstandvermogen parkeren en stedelijke investeringen om (indien nodig) het tijdelijke negatieve saldo van de parkeerexploitatie te overbruggen.
- l. gezien de verwachte ontwikkeling van de PEX kan voor de investering van de garages worden afgezien van een jaarlijkse boventrendmatige tariefverhoging van 2% voor het straatparkeren vanaf 2016 voor een periode van 10 jaar;
- m. Kennis te nemen van de wijziging van het meerjarenbeeld n.a.v. dit besluit:

Bouwrente parkeergarage Lammermarkt

Prg	2015	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	Verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	175.000			
4	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4 (reserve parkeren)			175.000	
	TOTAAL	175.000	0	175.000	0

Bouwrente parkeergarage Lammermarkt

Prg	2016	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	Verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	645.919			
4	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4 (reserve parkeren)			645.919	
	TOTAAL	645.919	0	645.919	0

Exploitatieresultaat parkeergarage Lammermarkt (na in gebruikname)

Prg	2017	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	Verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID (kapitaallasten)	2.009.098			
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID (Beheer en onderhoud vastgoed)	167.391			
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID (exploitatie last garage)	402.621			
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID (opbrengsten parkeren)			1.058.094	
4	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4 (reserve parkeren)			1.521.016	
	TOTAAL	2.579.110	0	2.579.110	0

Bouwrente parkeergarage Garenmarkt

Prg	2017	LASTEN		BATEN	
		verhogen	verlagen	Verhogen	verlagen
4	PROGRAMMA 4 BEREIKBAARHEID	105.000			
4	VERREKENING RESERVES PROGRAMMA 4 (reserve parkeren)			105.000	
	TOTAAL	105.000	0	105.000	0

- viii. De volgende moties als afgedaan te beschouwen:
- a. Motie 12.0047/2 Optimalisatie parkeereexploitatie van dhr Scheffer (PvdA)
 - b. Motie 12.0047/5 Jaarlijkse boventrendmatige prijsstijging van dhr Bonestroo (CdA)
 - c. Motie 12.0047/7 Parkeren afrekenen per minuut van dhr. Zevenbergen (VVD)
 - d. Motie M1/vreemd aan de orde van de dag (30 mei 2013) van dhr. Kos (GL)

Gedaan ter openbare vergadering van

De Griffier,

de Voorzitter,

