



Voordracht voor de raadsvergadering van

1 en 2 juli 2015

Jaar	2015
Afdeling	1
Nummer	634
Publicatiedatum	24 juni 2015
Agendapunt	30
Datum besluit B&W	12 mei 2015

Onderwerp

Instemmen met de gewijzigde investeringskosten en planning van het project Busstation Noord inclusief P+R en het beschikbaar stellen van een aanvullend uitvoeringskrediet van € 7,8 miljoen voor genoemd project

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare
besluiten wordt
gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

besluit

- 1) kennis te nemen van het huidige financiële kader van project Busstation Noord, namelijk de investeringskosten van € 46,4 miljoen excl. BTW, prijspeil 2013, van de totale scope zoals door de raad vastgesteld bij het besluit van 8 november 2013. De bij dit besluit vastgestelde basisscope omvat het stationsgebouw, de busplatformen, de stijpunten in het stationsgebouw tussen openbare ruimte – busplatforms – metroplatform en de corridor op de begane grond ter ontsluiting van het nog te realiseren P+R terrein ten noorden van het Busstation Noord;
- 2) in te stemmen met de volgende wijzigingen op de scope van het project Busstation Noord (ten opzichte van het raadsbesluit van 8 november 2013):
 - a) scope-aanpassingen voor het stationsgebouw:
 - i) toevoeging commerciële ruimtes op niveaus 0 en +1;
 - ii) toekomst vast maken van de vloer op niveau +1;
 - iii) toevoeging van buitenopgangen ten behoeve van de busplatformen;
 - b) scope-uitbreiding door toevoeging van het project P+R Noord aan het project Busstation Noord;
 - c) de scope van het stationsgebouw Busstation Noord wordt als meerwerk opgedragen aan het contract Transporttechniek en Afbouw van project Noord/Zuidlijn.
- 3) in te stemmen met een gefaseerde aanpak waarbij circa 1.300 fietsparkeerplekken in pandig in het stationsgebouw worden gerealiseerd en nader onderzocht wordt op welke wijze aanvullende (brom)fietsparkeerplekken, waartoe bij raadsbesluit (besluitnr. 212/973) in november 2013 is besloten, op termijn (deels) buiten het gebouw kunnen worden gerealiseerd.

- 4) in te stemmen met de gewijzigde investeringskosten en planning van het project Busstation Noord (ten opzichte van het raadsbesluit van 8 november 2013), waarbij geldt dat:
- a) het project versneld wordt gerealiseerd om de planning van het project aan te laten sluiten bij de planning van het project Noord/Zuidlijn;
 - b) voornoemde scope-aanpassingen en scope-uitbreiding worden doorgevoerd;
 - c) de deterministische einddatum van het project (waarbij in de planning geen rekening is gehouden met risico's en onzekerheden), vastgesteld wordt op maart 2017;
 - d) een aanvullend uitvoeringskrediet ter grootte van € 7,8 miljoen (excl. BTW, prijspeil 2014) beschikbaar wordt gesteld, zijnde de toename in kosten van voorbereiding en realisatie (van € 46,4 miljoen, excl. BTW, prijspeil 2013 naar € 54,2 miljoen, excl. BTW, prijspeil 2014);
- 5) in te stemmen met dekking hiervoor als volgt:
- a) Het Centraal Mobiliteitsfonds: aanvullende bijdrage voor het Busstation Noord van € 3,8 miljoen, onder voorbehoud van de vaststelling van de Voorjaarsnota 2015;
 - b) Project Noord/Zuidlijn: aanvullende bijdrage voor het Busstation Noord van € 0,1 miljoen;
 - c) SRA: een bijdrage van € 2,4 miljoen voor de scope-uitbreiding en uitwerking voor het P&R terrein;
 - d) Het Centraal Mobiliteitsfonds: bijdrage voor het P&R terrein van € 1,5 miljoen, onder voorbehoud van de vaststelling van de Voorjaarsnota 2015;
- 6) te beslissen tot geheimhouding van de vertrouwelijke bijlagen op grond van artikel 10 lid 2 van de Wet Openbaarheid van Bestuur.

Wettelijke grondslag

Gemeentewet artikel 189

Bestuurlijke achtergrond

Busstation Noord maakt deel uit van het compacte hoogwaardige vervoersknooppunt in stadsdeel Noord, met een optimale verknoping tussen bus, metro en overige modaliteiten (brom)fiets en auto (P+R). De realisatie van het busstation sluit aan op eerder door de Gemeenteraad geaccordeerde besluiten tot aanleg van de Noord/Zuidlijn, verlegging van de IJdoornlaan en realisatie van de kap op het (metro)station Noord. Het busstation wordt geïntegreerd met het metrostation van de Noord/Zuidlijn en aangesloten op de IJdoornlaan.

In maart 2001 is het Programma van Eisen (PvE) van het busstation en de fietsenstalling bestuurlijk vastgesteld en is een voorbereidingskrediet (nr. 107) van € 510.000,- beschikbaar gesteld.

In februari 2004 heeft de Gemeenteraad (nr. 50) een krediet van € 1,3 miljoen beschikbaar gesteld ten behoeve van de verdere voorbereiding (€ 0,7 miljoen) van het busstation en de uitvoering (€ 0,6 miljoen) van onderdelen van de fundering van de centrale hal van het busstation. Deze fundering is uitgevoerd.

In februari 2008 is de Gemeenteraad (nr. 24/43) akkoord gegaan met het Investeringsbesluit Stationsgebied en Omgeving (Amsterdam Noord). In dit besluit zijn tevens de scopewijzigingen voor het busstation vastgelegd.

In oktober 2010 heeft de Gemeenteraad (besluit nr. 434) kennis genomen van het architectonisch voorontwerp (VO), de kosten, de dekking en de planning van het busstation. De raad heeft op dat moment tevens een voorbereidend krediet beschikbaar gesteld (€ 0,5 miljoen) om het constructief VO op te stellen, inclusief de kappen over de perrons.

Op 4 november 2010 heeft het Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Amsterdam € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor de planuitwerkingsfase.

Op 8 maart 2011 heeft ons College (BD2011-000219) ingestemd met het beschikbaar stellen van het tweede voorbereidingskrediet (€ 1,1 miljoen) ten behoeve van de voorbereiding tot en met het definitief ontwerp.

Op 23 mei 2012 heeft de Gemeenteraad (besluitnr. 78/284) ingestemd met het beschikbaar stellen van een derde tranche voorbereidingskrediet van € 1.495.000,- (excl. BTW, dekking Centraal Mobiliteitsfonds) voor het opstellen van een ontwerp op basis waarvan de definitieve subsidie en het uitvoeringskrediet kan worden aangevraagd voor het project busstation en fietsenstalling Buikslotermeerplein.

Op 8 november 2013 heeft de Gemeenteraad (besluitnr. 212/973) ingestemd met de realisatie van het busstation Noord. Hiervoor is een uitvoeringskrediet van € 41,33 miljoen (excl. BTW, exclusief voorgaande toegekende kredieten) beschikbaar gesteld (voorbereidingsdeel van € 4,83 miljoen + uitvoeringsdeel van € 36,5 miljoen, waarvan € 35,8 miljoen BDU programmareserveringsdekking van de Stadsregio en € 0,7 miljoen van Dienst Metro). De raad is tevens akkoord gegaan met gewijzigde investeringskosten naar € 46,4 miljoen (excl. BTW, prijspeil 2013, inclusief voorgaande toegekende kredieten) en de opname van ca. €50.000,- als accres in de begroting van IVV voor 2017 voor het nog ongedekte deel van de toekomstige lasten voor exploitatie, beheer en onderhoud.

Op 7 oktober 2014 heeft ons College (BD2014-009535) ingestemd met de overdracht van het uitvoeringskrediet realisatie Busstation Noord van Dienst IVV (inmiddels rve Verkeer en Openbare Ruimte) naar Dienst Metro (inmiddels rve Metro en Tram). De overdracht van het project naar Metro en Tram beoogt om direct een volwaardig vervoersknooppunt aan de noordzijde van Amsterdam gereed te hebben bij de start exploitatie van de Noord/Zuidlijn

In een bestuurlijk overleg, d.d. 3 juli 2014, heeft de voor beide diensten verantwoordelijke wethouder besloten – in afstemming met het verantwoordelijk bestuurscommissielid van stadsdeel Noord – Metro en Tram verantwoordelijk te

maken voor het geheel aan werkzaamheden ten behoeve van Busstation Noord. Met het besluit tot kredietoverdracht is per datum besluitvorming door ons College de overdracht van projectverantwoordelijkheid bekrachtigd.

Het project Busstation Noord is in de loop der jaren het contact met de Noord/Zuidlijn in de tijd steeds meer gaan verliezen, terwijl beide projecten fysiek onlosmakelijke met elkaar verbonden zijn. Door de vertraging in de voorbereiding van het Busstation kwam ook de tijdige in gebruik name van metrostation Noord van de Noord/Zuidlijn in gevaar. Na de overname van het project door Metro en Tram is het gelukt om de planningen van beide projecten weer op elkaar af te stemmen zodat met gerede zekerheid dit voor Stadsdeel Noord belangrijke OV knooppunt gelijktijdig met de Noord/Zuidlijn in gebruik kan worden genomen.

Onderbouwing besluit

Ad 1. Kennis te nemen van het financiële kader

De basisscope van het project Busstation Noord omvat het stationsgebouw, de busplatformen, de stijpunten in het stationsgebouw tussen openbare ruimte – busplatforms – metroplatform en de corridor op de begane grond ter ontsluiting van het nog te realiseren P+R terrein ten noorden van het Busstation Noord.

De investeringskosten van de totale scope zoals door de raad vastgesteld bij het besluit van 8 november 2013 bedragen € 46,4 miljoen excl. BTW, prijspeil 2013. Dit bedrag is gedekt, onder hetzelfde besluit, per toekenning van € 9,9 miljoen uit CMF, een bijdrage van € 35,8 miljoen vanuit Stadsregio en € 0,7 miljoen vanuit rve Metro en Tram.

Ad 2. Beslispunt: realisatie Busstation Noord

Na het B&W besluit van 7 oktober 2014 is de opgave in het raadsbesluit van 8 november 2013 opgepakt om het gehele OV-knooppunt (opnieuw) aan te sluiten op de mijlpalen van project Noord/Zuidlijn. Dit heeft geleid tot het voornemen om de realisatie van het stationsgebouw onder te brengen bij de aannemer voor de afbouw van de Noord/Zuidlijn (combinatie VIA NZL). Door VIA het stationsgebouw te laten realiseren wordt niet alleen de duur van het project verkort, maar ook het risicoprofiel verlaagd, omdat belangrijke afstemming tussen verschillende aannemers wordt vermeden. De onderhandse gunning aan VIA is voorzien direct na voorliggend raadsbesluit.

Voor de omliggende projectscope, zoals de busplatformen en het P+R terrein, wordt via een Europese aanbestedingsprocedure een aannemer gezocht. De gunning van dit deel van het project is voorzien in het 4^e kwartaal 2015.

De gemeentelijke Tenderboard Fysiek domein heeft inmiddels in december 2014 positief geadviseerd op de inkoopstrategie voor de busplatformen en het P+R Noord terrein. Inmiddels liggen er definitieve ontwerpen voor het stationsgebouw en voorlopige ontwerpen voor de busplatformen, de kappen en het P+R terrein, waarmee de aanbesteding kan worden gestart.

In oktober 2014 heeft ons College besloten om het beheer van het krediet en daarmee de verantwoordelijkheid voor het project over te dragen van Verkeer & Openbare Ruimte naar Metro en Tram.

In december 2014 is op verzoek van Verkeer & Openbare Ruimte het project P+R Noord toegevoegd aan het project Busstation Noord.

Scope-aanpassingen stationsgebouw

Gedurende de uitwerking van het ontwerp zijn diverse zaken naar voren gekomen die geen onderdeel zijn van de basisscope van het project, maar waarvan de diverse partijen (Stadsregio Amsterdam, gemeente Amsterdam, GVB) hebben aangegeven dat het zeer wenselijk is om deze aan de basisscope toe te voegen. Het zijn duidelijke verbeteringen voor de reizigers, ze leiden tot een betere kwaliteit en een hogere toekomstvastheid van het busstation of ze dragen bij aan de sociale veiligheid.

Het betreft de volgende scope-aanpassingen met BDU-subsidie van de Stadsregio Amsterdam, aangevuld met een gemeentelijke bijdrage uit het Centraal Mobiliteitsfonds:

- a. Toevoeging commerciële ruimtes niveaus 0 en +1:
Na oriënterende gesprekken met ondernemers zien de gemeente Amsterdam en GVB kansen om ruimtes te creëren voor commerciële doeleinden. Bovendien zal commercie bij de entree van het stationsgebouw de levendigheid rond het station stimuleren en daarmee de sociale veiligheid vergroten;
- b. Toekomst vast maken vloer niveau +1:
Gelet op aantrekkende gebiedsontwikkeling van het Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN-gebied) in de komende jaren is gezocht naar meer flexibiliteit en toekomstbestendigheid in het ontwerp van het station. Het eerdere ontwerp ging voor de vloer op niveau +1 uit van de belasting van voetgangers. Om eventueel extra functies, zoals het toevoegen van horeca of kiosken, mogelijk te maken is besloten uit te gaan van een zwaardere vloerbelasting. Deze belastingverhoging betekent dat de vloer van niveau +1 zwaardere onderslagbalken krijgt en een dikkere dekvloer (kanaalplaten);
- c. Toevoeging buitenopgangen busplatformen:
In workshops met de stakeholders (begin 2014) kwam naar voren dat er behoefte is aan nachtelijke toegangen voor de busplatforms. 's Nachts is het stationsgebouw afgesloten (met uitzondering van de passage naar het P+R terrein), maar rijden er op de busplatforms nog wel nachtbusen. In het ontwerp zijn daarom buitenopgangen naar de busplatforms toegevoegd waarmee vanaf de straat (Termini) de platforms rechtstreeks bereikt kunnen worden. De buitenopgangen zijn ook overdag toegankelijk.

Scope-uitbreiding project P+R Noord

Op verzoek van Verkeer & Openbare Ruimte wordt de aanleg van de P+R-Noord integraal uitgevoerd binnen het project Busstation Noord. Het omvat alle noodzakelijke voorbereidende en uitvoeringswerkzaamheden, gericht op een compleet ingerichte, verlichte en ontsloten P+R-Noord.

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van het CAN-gebied en meer specifiek voor de kavels in het stationsgebied is vastgesteld dat de parkeercapaciteit in de lus van de oostelijke op- en afrit van de Nieuwe Leeuwarderweg beschikbaar kan komen voor

bestemmingsparkeren. De verwachting is dat op termijn - bij verdere groei van P+R en invulling bestemmingsparkeren - er een gebouwde parkeervoorziening in de westelijke lus van de op/afrit van minimaal 600 parkeerplekken gerealiseerd moet worden.

Een meer directe (auto en/of langzaam verkeer) verbinding vanuit het omliggende CAN gebied naar de noordzijde van het station en het P+R Noord terrein is onderwerp van studie en wordt met het thans voorliggende ontwerp van de P+R niet onmogelijk gemaakt.

Ad 3. Beslispunt: (brom)fietsplekken

In het raadsbesluit van 8 november 2013 is de beoogde inpandige capaciteit van de (brom)fietsstalling uitgebreid van 1.300 naar 1.900 plekken. Aanleiding voor het voorstel voor verruiming van het aantal (brom)fietsplekken, was de herindeling van het oostelijke gedeelte van het stationsgebouw op de begane grond. Door deze herindeling leek de mogelijkheid te ontstaan om meer (brom)fietsen inpandig in het stationsgebouw te kunnen stallen.

Nadere uitwerking van het ontwerp van het stationsgebouw heeft aangetoond dat deze verruiming van het aantal fietsplekken niet (volledig) inpandig kan worden gerealiseerd. Vigerend beleid binnen Metro en Tram (en GVB) staat het parkeren van voertuigen aangedreven op fossiele brandstoffen (in dit geval bromfietsen) in verband met de brandveiligheid binnen de stationsgebouwen niet toe. In de verdere uitwerking van het ontwerp van het stationsgebouw is voorts geconstateerd dat meer ruimte nodig is voor de diverse functies dan in 2013 is voorzien:

- aan de noordzijde voor de technische ruimtes voor gebouwinstallaties;
- in de oostflank van het gebouw exploitatie- en beheerruimten metro en bus en inpassing beheerdersruimten;
- aan de westzijde de inpassing van commerciële ruimten.

Dit heeft geresulteerd in een herindeling van het gebouw waarmee op de begane grond ook meer levendigheid wordt bereikt, ter bevordering van de sociale veiligheid. Voorgesteld wordt, de realisatie van de beoogde 1.900 (brom)fietsplekken gefaseerd uit te voeren, waarbij in het stationsgebouw direct circa 1.300 fietsparkeerplekken worden gerealiseerd. Nader onderzocht zal worden op welke wijze de aanvullende (brom)fietsplekken, waartoe bij raadsbesluit (besluitnr. 212/973) in november 2013 reeds is besloten, op termijn (deels) buiten het gebouw kunnen worden gerealiseerd. De gefaseerde uitbreiding van 1.300 fietsplekken naar 1.900 (brom)fietsplekken vormt geen onderwerp van deze voordracht en zal later worden geagendeerd.

Ad 4. Beslispunt: investeringskosten en planning

Door de gewenste scope-aanpassingen aan het busstation zijn de investeringskosten en risico's veranderd. Door het raakvlak met de Noord/Zuidlijn zijn ook de planning en fasering van het project aangepast. De raming is getoetst en bevestigd door een externe partij. De planning en fasering zijn afgestemd met het project Noord/Zuidlijn en Team Gebiedsontwikkeling Noord (voorheen projectbureau Noordwaarts).

De totale investeringskosten van voorbereiding en realisatie stijgen met € 7,8 miljoen van € 46,4 (excl. BTW, prijspeil 2013) naar € 54,2 miljoen (excl. BTW, prijspeil 2014; exclusief commerciële uitbestedingskosten VIA NZL). Dit valt als volgt onder te verdelen:

- De onder beslispoint 1 vermelde scope-aanpassingen plus de hogere VAT kosten leiden tot een toename in de investeringskosten van € 3,9 miljoen voor het Busstation Noord project. Het Centraal Mobiliteitsfonds (CMF) zal hiervoor een aanvullende bijdrage leveren van € 3,8 miljoen en Metro en Tram een additionele bijdrage van € 0,1 miljoen.
- De toevoeging van de scope voor het P+R Noord terrein aan het project leidt tot een toename van € 1,7 miljoen (op basis van 400 parkeerplaatsen a € 4.250 per parkeerplaats) en een aanvullende bijdrage van € 0,7 miljoen voor de additionele infrastructurele werkzaamheden rond het P+R terrein, beide gedekt door SRA.
- De resterende bijdrage van € 1,5 miljoen voor het P+R Noord terrein wordt gedragen door het CMF.

De voorgestelde scope-aanpassingen van het stationsgebouw en de scope-uitbreiding met het project P+R Noord, worden meegenomen in de uitvoering van de basisscope. De opdrachtverlening aan de aannemers is voorzien rond de zomer van 2015. De daadwerkelijke uitvoering vindt plaats in 2016 en 2017.

Ad 5. Beslispoint: aanvullend krediet

De raad wordt gevraagd een aanvullend krediet van € 7,8 miljoen beschikbaar te stellen (bovenop het toegekende uitvoeringskrediet van € 46,4 miljoen, excl. BTW), samengesteld uit € 3,9 miljoen extra krediet voor het busstation Noord en € 3,9 miljoen voor het P+R terrein Noord, gedekt zoals beschreven onder beslispoint 3.

Ad 6: Beslispoint: geheimhouding

De bijlagen bij deze voordracht zijn vertrouwelijk, omdat deze informatie bevat waarvan de openbaarmaking de financiële, juridische en onderhandelingspositie van de gemeente kan schaden (art. 10 lid 2 Wet Openbaarheid van bestuur).

Risico's

De projectorganisatie voorziet op dit moment in het bijzonder één specifiek risico voor het project Busstation Noord:

- Het project Busstation Noord wordt thans versneld gerealiseerd in de dynamische omgeving van het CAN gebied. Vanuit de gebiedsontwikkeling is er de wens om het P+R Noord terrein en in het verlengde mogelijk ook de functionaliteit van het busstation zelf aan de noordzijde, geschikt te maken voor gebruik ruimer dan alleen P+R. Op dit moment worden mogelijkheden daartoe onderzocht. Het risico bestaat dat dit onderzoek en de eventuele gevolgen daarvan de realisatie van het Busstation Noord en daarmee de tijdige realisatie van metrostation Noord vertraagt. Dit is gegeven het grote belang van de tijdige ingebruikname van de Noord/Zuidlijn niet aanvaardbaar. In dat kader wordt als beheersmaatregel voorgesteld eventueel gewenste aanpassingen van Busstation Noord (en P+R Noord) te faseren tot na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Dat wil zeggen dat nu de voorgenomen plannen worden gerealiseerd en eventuele aanpassingen daarna plaatsvinden. Een werkwijze die ook bij de andere stations van de Noord/Zuidlijn wordt aangehouden.

Beheer

De algemeen directeur van Metro en Tram wordt aangewezen als beheerder van dit krediet.

	Financiële paragraaf					
Grondexploitatie: Ja/Nee	Nee		Totale omvang krediet:	€		
			Financiële dekking:	Zie voorblad		
Investering: Ja/Nee	Ja		Totale omvang krediet:	€ 7,8 mln.		
			Afschrijvingstermijn:	n.v.t.		
			Gebruikt rentepercentage:	3,5 %		
			Looptijd krediet:	5 jaar		
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja/Nee	Ja		Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	€ 7,8 mln.		
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja/Nee	Nee					
Zijn er risico's en zo ja, hoe worden deze beheerst?						
	Financiële gevolgen					
	2014	2015	2016	2017	2018	Volgnummer
Kapitaallasten	2.000	500	1.000	400		
Overige exploitatielasten	200	1.000	2.000	700		
Baten		3.700	3.000	1.100		
Saldo ten laste van de algemene middelen						
Waarvan nog niet gedekt						
Exploitatie en beheer						
Overige exploitatielasten stationsgebouw					650	Vanaf 2017 opnemen in de beheer en onderhoudsbudgetten Metro en Tram, te dekken door SRA
Overige exploitatiekosten dagelijks beheer busstation					150	Vanaf 2017 accres op te nemen in begroting van stadsdeel Noord
Overige exploitatielasten technisch beheer busstation					50	Algemene Dienst – vanaf 2017 accres opnemen in meerjarenbegroting V&OR / gemeentebegroting
Overige exploitatiekosten fietsenstalling					100	Vanaf 2017 opgenomen in de meerjarenbegroting van V&OR
Overige exploitatielasten P+R					236	Vanaf 2017 worden eventuele tekorten in de exploitatie P+R betrokken bij de herstructurering parkeerfondsen
Kapitaallasten					46	Rente 3,5% over € 1,3 mln. boekwaarde grond P+R terrein conform Beleidsnota Activeren, waarden en afschrijven
Saldo exploitatie en beheer ten laste van de algemene middelen					50	

Toelichting

Toelichting op tabel:

Bedragen x € 1.000,-

Toelichting op financiële paragraaf:

- Het volgende financieel overzicht geeft per deelproject de dekkingsbron weer alsook het benodigd aanvullend krediet € 3,9 miljoen voor het project Busstation en de investeringskosten van € 3,9 voor het project P&R. Het totaal van het aanvullend krediet is samengesteld € 7,8 miljoen euro.

Financiering BSN	RB 2013 (1)	Add BSN (2)	Totaal BSN
CMF	9,9	3,8	13,7
SRA	35,8	0,0	35,8
DM	0,7	0,1	0,8
Totaal	46,4	3,9	50,3

Financiering P+R	P&R (3)	Infra (4)	Totaal P&R
CMF	1,3	0,2	1,5
SRA	1,7	0,7	2,4
DM			0,0
Totaal	3,0	0,9	3,9

Financiering Totaal	RB 2013 (1)	Totaal	Verschil
CMF	9,9	15,2	5,3
SRA	35,8	38,2	2,4
DM	0,7	0,8	0,1
Totaal	46,4	54,2	7,8

ref 1: Conform Raadbesluit 8 november 2013

ref 2: Additionele financiering zoals verwoord in beslispunt

ref 3: P&R terrein, exploitatie investering

ref 4: Omliggende Infra werkzaamheden P&R terrein

- Het gevraagde uitvoeringskrediet is bedoeld om aanpassingen van de scope van het stationsgebouw en de uitbreiding van de scope met het P&R Noord terrein te realiseren.
- Totale investeringskosten zijn bepaald op € 54,2 miljoen, prijspeil 2014 en is gelijk aan de som van alle kredieten

Exploitatielasten

- Voor alle onroerende zaken in Amsterdam geldt dat de gemeentelijke belastingdienst de WOZ-waarde vaststelt en op basis hiervan OZB oplegt. Dat geldt ook voor de onroerende zaken die eigendom zijn van Amsterdam. De gemeentelijke belastingdienst is dan ook verplicht om de waarde van het busstation vast te stellen. Op dit moment is de WOZ-waarde en hoogte van de OZB aanslag onbekend. Te zijner tijd zal voor de OZB een accres worden aangevraagd.

Fiscaal

- Het P+R terrein valt met betrekking tot BTW onder het ondernemersregime en zal ook als zodanig apart worden geadmistreerd binnen het project. Vanaf het moment van exploitatie kan de P+R mogelijk vpb-plichting worden in het kader van de Wet modernisering vpb-plicht overheidsondernemingen.

Geheimhouding

De bijlagen bij deze voordracht zijn vertrouwelijk, omdat deze informatie bevat waarvan de openbaarmaking de financiële, juridische en onderhandelingspositie van de gemeente kan schaden (art. 10 lid 2 Wet Openbaarheid van bestuur).

Stukken

Meegestuurd
Ter inzage gelegd

n.v.t.
1. Notitie Toelichting Juridisch advies (kabinet)
2. Kostenraming Busstation Noord (kabinet)

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

H. Detmar (tel. 255 3468, h.detmar@amsterdam.nl)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

A.H.P. van Gils, secretaris

E.E. van der Laan, burgemeester
