

Startdocument

voor

Nieuwbouw Stadswerf Tractieweg 2

Leo Janssen
02 juni 2025

Inhoud

1. Aanleiding en context.....	3
-------------------------------	---

2.	Omschrijving initiatief	4
	Doel en beoogd effect	4
	Omvang project (scope)	4
	Raakvlakken.....	5
3.	Aanpak en projectfasering.....	6
	Algemeen.....	6
	Toelichting planvoorbereiding tot en met de ontwerpfase	6
4.	Planning.....	8
5.	Financiën	9
	Investeringsraming en financiële dekking	9
6.	Organisatie	10
7.	Kwaliteit.....	13
	Wijze van borging van de kwaliteit.....	13
8.	Risico's	13
9.	Samen Stad Maken en Communicatie.....	15
	Samen Stad Maken.....	15
	Interne communicatie en betrokkenheid medewerkers.....	15
	Bijlage.....	16

1. Aanleiding en context

Stadsbedrijven werkt aan een plan voor nieuwbouw Tractieweg 2 in samenhang met een stedelijke ruimte- en huisvestingsstrategie 2040.

Stadsbedrijven (SB) loopt op de stadswerf aan de Tractieweg 2 tegen haar grenzen aan. Het terrein, gebouwen en installaties zijn technisch verouderd. Op de locatie wordt al jaren gebruik gemaakt van tijdelijke gebouwen. De gebouwen en installaties voldoen steeds moeilijker aan huidige wetgeving en er zijn risico's op het gebied van veiligheid. Daarnaast is het noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de gezondheids- en klimaatdoelstellingen (Klimaatbestendig-, energieneutraal-, natuur inclusief- en circulair bouwen) en vraagt de groei van de stad om meer ruimte voor Stadsbedrijven.

De huidige locatie kan deze doelstellingen en groei in huidige vorm niet aan. De uitvoering van Stadsbedrijven moet meegroeien. De stadswerf heeft een vitale functie voor de stad. Het is van essentieel belang dat de continuïteit van de bedrijfsvoering voor de toekomst geborgd is.

Stadsbedrijven zet daarbij in op nieuwbouw en transformatie van de stadswerf op de huidige locatie Tractieweg 2. De initiële planvoorbereiding is hiervoor inmiddels gestart.

Tegelijkertijd is duidelijk dat de stedelijke opgaven en groei van de stad ook elders zorgen voor toenemende druk op de huisvesting en ruimte die nodig is voor de vitale stadsverzorgende functies die hierbij nodig zijn. Hiervoor is het nodig om bij de toekomstige ontwikkelingen in de stad te zorgen voor voldoende ruimte voor een stabiele en toekomstbestendige functievervulling door Stadsbedrijven.

In de RSU 2040 is de ruimte voor vitale stadsverzorgende processen , waaronder die van Stadsbedrijven, niet expliciet opgenomen. Daarom werkt SB gelijktijdig aan een verkenning van de toekomstige huisvestings- en ruimtevraag. Dit moet als aanzet dienen voor een stad brede lange termijn visie en ruimtestrategie Stadsbedrijven 2040. Deze ruimtestrategie Stadsbedrijven 2040 bouwt voort op Ontwerp Beleidsnota Werklocaties 2035 die in maart 2025 door het college is vrijgegeven voor inspraak. De ruimtestrategie is in eerste instantie bedoeld om de keuzes met betrekking tot de nieuwbouw Tractieweg 2 scherper te maken en onderbouwen en het maakt zichtbaar wat en waar nodig is om de toekomst voor andere vitale Stadsbedrijven functies in de stad te kunnen waarborgen. De resultaten van deze ruimtestrategie Stadsbedrijven kan een belangrijke aanvulling zijn op de RSU en kan in de komende uitwerking RSU 2050 worden meegenomen.

2. Omschrijving initiatief

Doel en beoogd effect

Doel van het project is een toekomstbestendig en duurzaam functionerende stadswerf waarbij de continuïteit van de bedrijfsvoering van Stadsbedrijven voor de lange termijn is geborgd.

Met de vernieuwing van de locatie aan de Tractieweg 2 ontstaat een moderne werkomgeving, wordt een overgang naar een duurzaam en energieneutraal stadsbedrijf gefaciliteerd en wordt de continuïteit van de bedrijfsvoering voor de vitale stadverzorgende functies geborgd.

Het vernieuwen van deze locatie geeft invulling aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van hybride, gezond en opgavegericht samenwerken aan de stad (Werken 3.0): een faciliterende en moderne werkomgeving die bijdraagt aan de fysieke, mentale, sociale en ecologische fitheid.

Het is belangrijk dat de huidige stadswerf wordt opgewaardeerd naar een uitnodigende en prettige werkplek met hoge verblijfskwaliteit.

Met nieuwe gebouwen en kwalitatief hoogwaardige terreininrichting leveren we een belangrijke bijdrage aan de opgave voor het verduurzamen van het eigen vastgoed en de transformatie naar een emissieloos wagenpark en bevorderen we de werving van nieuwe medewerkers.

Omvang project (scope)

De opgave omvat:

- Vervangende nieuwbouw van de gebouwen, installaties en efficiënter en veilige terreininrichting.
- Klimaatbestendig-, energieneutraal-, natuur inclusief- en circulair bouwen en herinrichting.
- Ruimte en inrichting afgestemd op flexibiliteit en toekomstige uitbreidingen.
- Tijdelijke huisvesting en/of voorzieningen elders tijdens de realisatie van Tractieweg 2.

De beoogde nieuwbouw gaat vooralsnog uit van toekomstbestendig huisvesten van de huidige functies op het terrein en bevat de volgende functies:

- De locatie-gebonden kantoorfuncties van Stadsbedrijven en staf en directie. Voor een deel van huidige kantoorplekken wordt in het Stadskantoor ruimte gezocht.
- Facilitaire voorzieningen waaronder kantine en specifieke functies als kleed- en doucheruimten.
- Moderne werkplekken en ontmoetingsplekken zowel binnen als buiten.
- (Overdekte) stalling voor voertuigen van IMH en W&S (huidige wijkposten binnen werkspoorkwartier)
- Werkplaats voor voertuigen van IMH en W&S en voor onderhoud BOR.
- Wasstraat geschikt voor inzamelvoertuigen.
- Laad en brandstofvoorzieningen.
- Noodzakelijke opslagfuncties voor verschillende afdelingen en materialen die niet naar het Grondstoffendepot Trechterweide kunnen.
- Parkeervoorziening voor (uitvoerend) personeel.
- (Optioneel) huisvesting van twee wijkposten en Stadsteam.

Het exacte ruimteprogramma van functies en omvang wordt bepaald in de definitiefase van het project. In eerste instantie wordt daarbij gekeken of het mogelijk is om de huidige twee wijkposten en het Stadsteam die in het Werkspoorkwartier zijn gevestigd, op de locatie te huisvesten. De wijkpost voor de wijken Noordwest en Overvecht en het Stadsteam hebben hun huisvesting op

Tractieweg 2 en de wijken West en Binnenstad hebben hun huisvesting op Tractieweg 30 – 32 (huur). Als de ruimte hiervoor niet toereikend is wordt hiervoor binnen de scope van dit project een alternatieve locatie gezocht.

De aanzet voor een ruimtestrategie Stadbedrijven 2040, die parallel wordt opgesteld, levert input voor de keuzes die we maken voor de Nieuwbouw Stadswerf Tractieweg 2. Andere projecten die kunnen voortkomen uit de ruimtestrategie Stadbedrijven 2040 vallen buiten de scope van dit initiatief.

De maatregelen en kosten die nodig zijn voor de tijdelijke instandhouding van huidige gebouwen en installaties tot het moment van nieuwbouw en in verband met de transformatie van het huidige wagenpark naar elektrisch vallen niet onder de scope van dit project.

Raakvlakken

De raakvlakken met andere projecten of voorzieningen

- De gefaseerde vernieuwing van het huidige wagenpark en overgang naar elektrisch laden.
- De bijbehorende technische en ruimtelijke aanpassingen op het terrein (laadinfrastructuur en terreininrichting) en eventuele tijdelijke voorzieningen voor energie zoals generatoren.
- Tijdelijke revitalisatie huisvesting Tractieweg en terrein. Het gaat hierbij om onderhoud en instandhouding huidige bedrijfsgebouwen.
- Doorfietsroute Dom tot Dam. Afhankelijk van de definitieve tracé keuze kan dit effect hebben op de toekomstige inrichting en eisen zoals veiligheid en logistiek.
- Grondstoffendepot Trechterweide (Sophialaan) in verband met verplaatsen van onder andere enkele opslagfuncties en bomendepot.
- Ontwikkelingen Werkspoorkwartier en de borging van de (toekomstige) bereikbaarheid van de Tractieweg 2. Herinrichting wegprofielen, 30 km/h gebied en mogelijke centrale parkeervoorziening voor aantal bedrijven.

3. Aanpak en projectfasering

Algemeen

De projectfasering is opgenomen in de onderstaande tabel. Daarbij zijn op hoofdlijnen de werkzaamheden en producten opgenomen. Daarnaast is een overzicht van de besluitvorming opgenomen.

Fase	Werkzaamheden en producten	Besluit
Initiatiefase	<ul style="list-style-type: none">• Nadere haalbaarheidsverkenning en onderbouwing<ul style="list-style-type: none">➢ Bepalen globale ruimtelijk programma (functies)➢ Verkennen (locatie) alternatieven➢	College B&W: startdocument
Definitiefase	<ul style="list-style-type: none">• Opstellen Integraal Programma van Eisen (IPvE) en ruimtelijke structuurschets<ul style="list-style-type: none">➢ Functioneel en bouwkundig programma en eisen➢ Ruimtelijke randvoorwaarden en uitgangspunten➢ Structuurschets• Businesscase (Investeringsraming en financiële dekking)• Randvoorwaarden en eisen tijdelijke maatregelen• Opstellen Aanbestedingsstrategie• Samenwerkingsplan vervolgfase	College B&W: IPvE Gemeenteraad: Vorbereidingskrediet
Ontwerpfase	<ul style="list-style-type: none">• Opstellen Voorlopig ontwerp• Opstellen Definitief ontwerp• Actualisatie investeringsraming	College B&W
Vorbereiding	<ul style="list-style-type: none">• Uitwerken Bestek• Investerings- en directieraming• Start aanbestedingsprocedure	Gemeenteraad: Uitvoeringskrediet
Uitvoering	<ul style="list-style-type: none">• Gunning• Realisatie	
Oplevering		

Toelichting planvoorbereiding tot en met de ontwerpfase

Initiatieffase : Startdocument en vooronderzoek

Met het voorliggend startdocument wordt de initiatieffase afgesloten en kan de definitiefase starten. Nut en noodzaak van vervangende nieuwbouw en transformatie van de Stadswerf is onderzocht (zie toelichting in de bijlage). Daarbij is gekeken naar de toekomstige ontwikkelingen, de huisvestingsbehoefte en de staat van de huidige gebouwen en terreininrichting en is beoordeeld of de huidige locatie hiervoor voldoende geschikt is. Ook een mogelijke verplaatsing van de Stadswerf naar een andere locatie op Lage weide is nog een verkenning uitgevoerd. Deze verkenning heeft onvoldoende perspectief opgeleverd.

Hieruit volgt dat een volledige vervangende nieuwbouw en terreininrichting op de huidige locatie het beste bijdraagt aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van hybride, gezond en

opgavegericht werken (Werken 3.0) en de meeste waarborgen biedt voor een toekomstbestendige en duurzame bedrijfsvoering (klimaatbestendig-, energieneutraal-, natuur inclusief- en circulair bouwen). Op basis van het globale ruimteprogramma en ruimtelijke kaders voor de nieuwbouw is een eerste inschatting opgenomen van de benodigde investerings- en exploitatiekosten (zie hoofdstuk 5).

Definitiefase : Integraal Programma van Eisen (IPvE) en structuurschets locatie Tractieweg 2

Voor de locatie Tractieweg 2 stellen we een Integraal Programma van Eisen en Structuurschets op. Onderdelen van het Integrale Programma van Eisen zijn:

1. Ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor gebouwen, installaties en terrein; (Functioneel / Bouwkundig Programma van Eisen)
2. De eisen en randvoorwaarden vanuit wettelijke voorschriften en gemeentelijk beleid; (Nota van Uitgangspunten volgens UPG)
3. Structuurschets met locaties gebouw(en), bouwmassa gebouwen en inrichting terrein

In het IPvE formuleren we de ruimtelijke en programmatische kaders voor de nieuwbouw. Voor de ruimtelijke kaders gaan we uit van het beleid volgens de [omgevingsvisie](#) van de gemeente Utrecht. Voor het werkspoorkwartier gelden specifiek de twee onderstaande beleidsnota's:

- [Omgevingsvisie Werkspoorkwartier](#), vastgesteld door gemeenteraad op 23 december 2021;
- [Ontwikkelingskader Parkzone Amsterdam-Rijnkanaal](#), vastgesteld door gemeenteraad op 11 februari 2016;

De eisen, randvoorwaarden en wensen uit het IPVE worden vertaald naar een ruimtelijke Structuurschets. Op basis hiervan is meer exacte raming van benodigde investerings- en exploitatiekosten voor de nieuwbouw en terreininrichting mogelijk.

Behalve de eisen voor de Nieuwbouw zelf, worden in deze fase de eisen en voorwaarden opgesteld voor een tijdelijke locatie. Deze locatie is nodig om tijdens en voor de duur van de uitvoering de huidige bedrijfsvoering te kunnen voortzetten. Afhankelijk van locatie en mogelijkheden kan dit betekenen dat extra aanpassingen (en kosten) nodig zijn om deze tijdig beschikbaar en gereed te hebben. In de businesscase gaan we er van uit dat ten tijde van de nieuwbouw op de Tractieweg het terrein volledig is ontruimd.

Daarnaast wordt in deze fase een advies op voor de volgen aanbestedingsstrategie bepaald die leidend is voor verdere projectverloop.

Het IPVE met structuurschets, investerings- en exploitatieraming en aanbestedingsstrategie worden ter besluitvorming voorgelegd aan het college van Burgemeester en Wethouders. Op basis van de investerings- en exploitatieraming wordt een voorstel voor het volledige voorbereidingskrediet voorgelegd aan de gemeenteraad. Deze fase ronden wij af met een fasedocument welk de start is voor de Ontwerpfase.

Ontwerpfase:

Op basis van het IPvE wordt een Plan van Aanpak opgesteld voor de vervolgfase. Hierbij gaan we er voorsnog van uit dat een aanbesteding op basis van Definitief Ontwerp of uitgewerkt bestek plaats vindt. Voor de ontwerpfase betekent dit dat het IPVE met structuurschets wordt uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) en een Definitief Ontwerp (DO) met definitieve investeringsraming. Het Definitief ontwerp en bijbehorende investeringsraming vormt de basis voor een aanvraag Vrijgave uitvoeringskrediet door de Raad.

4. Planning

Hieronder is de globale planning opgenomen van de verschillende onderdelen en de bijbehorende besluitvorming.

PLANNING	DMT SB		COLLEGE	RAAD
Q1 – Q2 2025	X	Primaire keuzes ruimtestrategie ➤ Wijkposten ➤ Kantoorfuncties ➤ Nieuwbouw Tractieweg elders?	X	
Q1 – Q2 2025	X	INITIATIEF Startbesluit	X	
Q1 2025 – Q1 2026	X	DEFINITIE IPVE +structuurschets ➤ Nota van Uitgangspunten ➤ Functioneel & bouwkundig PvE ➤ Structuurschets ➤ Aanbestedingsstrategie	X	
Q2 2026		VASTSTELLING IPvE /structuuropzet / voorbereidingskrediet aanbestedingsstrategie	X	X
2026-2027	X	ONTWERP (VO/DO) UITVOERINGSBESLUIT/KREDIET	X	X
2027-2028	X	VOORBEREIDING UITVOERING		
2029-2030		UITVOERING		

5. Financiën

Investeringsraming en financiële dekking

Een eerste indicatie van de totale investeringsraming op basis van het globale ruimteprogramma en ruimtelijke kaders ligt tussen de circa € 60 miljoen en € 80 miljoen inclusief 15 % onvoorzien en exclusief BTW. Deze bandbreedte is aangehouden op basis van:

1. Nog circa 15 tot 20% variatie in de uitwerking van de benodigde oppervlakten (BVO gebouwen);
2. Marges kosten in relatie tot kwaliteitsniveau en ambities voor verduurzamen en circulair.
3. Inrichtingskosten voor de werkplaats.
4. Terreininrichting, onder andere: kwaliteit en vervanging of hergebruik materialen.

Ook is in deze bandbreedte een inschatting opgenomen voor mogelijke verontreinigingen en de tijdelijke huisvesting tijdens de nieuwbouw. Op dit moment moet nog blijken of er op tijd een geschikte tijdelijke locatie kan worden gevonden. Met name dit kan nog van grote invloed zijn op de hoogte van de kosten.

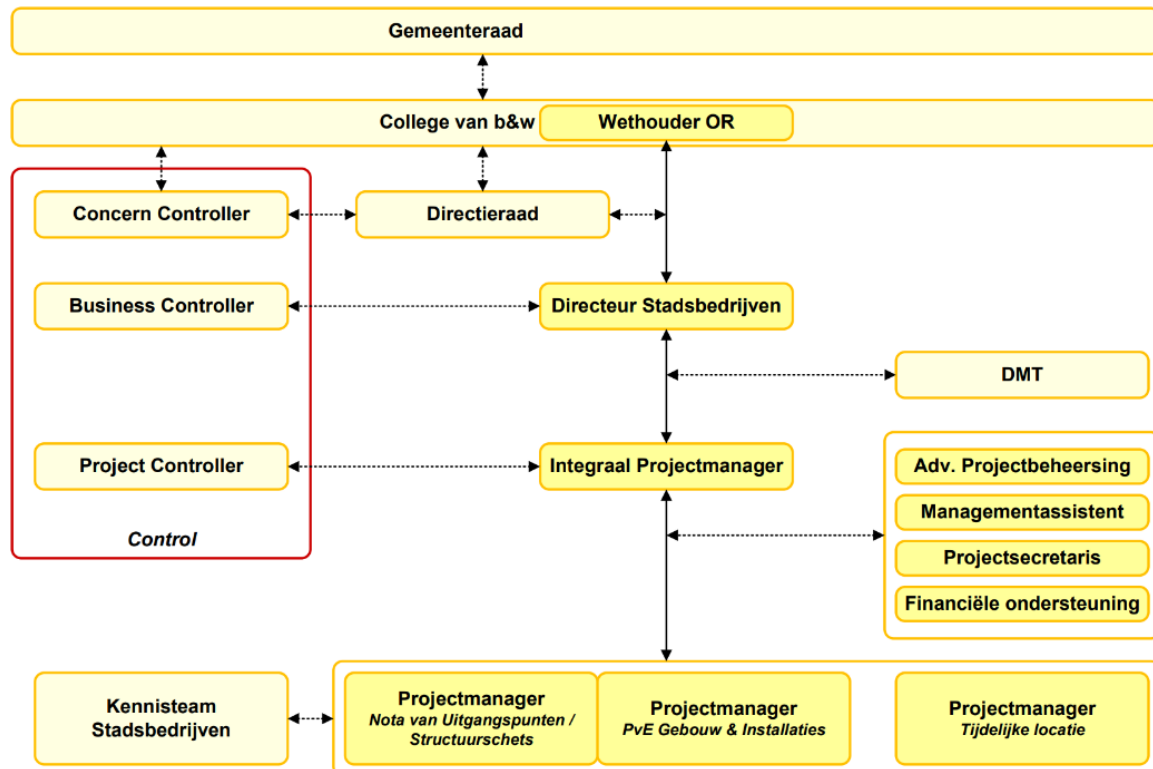
Voor de dekking van de kosten, op basis van de eerste indicatie en inclusief plankosten, gaan wij uit van de huidige exploitatiebegroting. Dit betekent dat deze kosten kunnen worden gefinancierd middels het activeren van investeringen en de hieruit voortvloeiende kapitaallasten en de overige huidige exploitatiekosten/ budgetten die hiervoor, gebouwen en terreinen op de Tractieweg, al beschikbaar zijn.

Samengevat betekent dit dat de kosten, op basis van de eerste indicatie, uit de huidige exploitatiebegroting binnen het programma Aantrekkelijke groene leefomgeving en erfgoed kunnen worden gedekt.

Op basis van het IPvE en Structuurschets wordt een investerings- en exploitatieraming opgesteld waarbij we met een grotere nauwkeurigheid de kosten kunnen bepalen. Op basis van deze ramingen wordt een definitief voorstel voor de financiële dekking voor de investering en exploitatie opgesteld.

6. Organisatie

Voor de initiatief- en definitiefase is een projectorganisatie ingericht. Een schematisch overzicht en beschrijving is hieronder opgenomen. Voor de vervolgfase (Ontwerpfase) passen we de organisatie hierop aan.



Opdrachtgever

Wethouder Markten en Havens, Circulaire Economie en Openbare ruimte is de bestuurlijk opdrachtgever namens het college van Burgemeester en wethouders.

De directeur Stadsbedrijven is ambtelijk opdrachtgever en ambtelijk eindverantwoordelijk voor het project. De directeur legt projectvoorstellen en fasedocumenten van het project ter advisering/besluitvorming voor aan het dagelijks managementteam van Stadsbedrijven (DMT). Daarnaast adviseert het DMT gevraagd en ongevraagd de directeur Stadsbedrijven. Het DMT bestaat uit de afdelingshoofden van Stadsbedrijven, de businesscontroller en de directeur Stadsbedrijven.

Opdrachtnemer

Opdrachtnemer voor het project de Integrale projectmanager. Hij/zij is eindverantwoordelijk voor het bereiken van het projectresultaat binnen de vooraf gestelde randvoorwaarden ten aanzien van alle GOTRICK-elementen zoals bijvoorbeeld tijd, geld en kwaliteit. De integrale projectmanager geeft leiding aan het projectteam en is eerste gesprekspartner voor de opdrachtgever en de lijnorganisatie (directie). De projectmanager onderhoudt in overleg met de ambtelijke opdrachtgever de contacten met de projectwethouder en is verantwoordelijk voor een effectieve opzet en beheersing van de projectorganisatie en faciliteert de teamleden waar nodig. Hij/zij wordt daarbij ondersteund door een kernteam en onder andere een adviseur/manager projectbeheersing en projectcontroller.

Kernteam en projectteam

Het kernteam bestaat naast de integrale projectmanager uit de projectmanagers die verantwoordelijk zijn voor de deelresultaten en de onderdelen van de projectbeheersing waaronder ook de afstemming over de raakvlakken. Zij rapporteren aan de integrale projectmanager. De teams van de verschillende onderdelen bestaan uit zowel interne collegae van de verschillen organisatieonderdelen als externe bureaus.

Het Integrale Programma van Eisen bestaat uit twee onderdelen. Het eerste onderdeel is het programma van eisen voor het terrein, gebouwen en installaties. Deze twee onderdelen komen samen in een ruimtelijke structuurschets voor de mogelijke inrichting van het terrein. Het tweede onderdeel bestaat uit de randvoorwaarden, eisen en ambities op basis van het gemeentelijk beleid volgens de omgevingsvisie en het juridische kader en vormt de Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de ontwikkeling. Het onderzoek en eventuele voorbereiding van de tijdelijke locatie(s) en voorzieningen tijdens de vernieuwing van Tractieweg 2 is als apart onderdeel ondergebracht in het projectteam.

Projectondersteuning

Een specifieke rol binnen het projectteam is de adviseur/manager projectbeheersing. Hij/zij ondersteunt en adviseert alle projectmanagers bij projectbeersing. Belangrijke onderdelen daarbij zijn o.a. de risico's en planning. De projectsecretaris ondersteunt de projectmanagers bij de werkzaamheden. Hij/zij is ook verantwoordelijk voor goede informatiebeheer en archivering van documenten. De financiële medewerker en managementassistent verzorgen ondersteunende activiteiten voor het team op financieel en organisatorisch gebied.

Kennisteam Stadsbedrijven

Vanuit de verschillende afdelingen van Stadsbedrijven is een vertegenwoordiger in het kennisteam. De vertegenwoordigers zijn verantwoordelijk voor de inhoud vanuit de afdelingen en de interne rapportage hierover naar de afdelingshoofden. Het kennisteam adviseert gevraagd en ongevraagd de projectmanagers van de verschillende onderdelen. In het kennisteam van Stadsbedrijven bespreken we de inhoudelijk voortgang en de vraagstukken die hieruit voorkomen. Het gaat hierbij vooral om input over de bedrijfsvoering van Stadsbedrijven en wat hiervoor benodigd is bij de nieuwe ontwikkeling.

Projectcontrol

Een specifieke rol in de projectorganisatie is die van de projectcontroller. De projectcontroller toetst en adviseert over alle GOTRICK-elementen en op de, i.o.v. de integrale projectmanager, door de adviseur/manager projectbeheerser opgestelde voortgangsrapportage. Hij/zij bewaakt namens de Integrale projectmanager of een project 'in control' is en adviseert deze bij de reguliere voortgangsrapportages aan de opdrachtgever. Vanuit control adviseert hij/zij ook de andere projectmanagers in het project gevraagd en ongevraagd.

De projectcontroller heeft een onafhankelijke rol ten opzichte van het project wat inhoudt dat hij/zij bij verschil van inzicht met de integrale projectmanager (bijvoorbeeld over aan te leveren managementinformatie of beheersmaatregelen) kan opschalen binnen de control-lijn. Deze wordt normaal gesproken via de reguliere fase en voortgangsrapportages geïnformeerd via de ambtelijk opdrachtgever.

Samenwerking Vastgoedorganisatie

De stadswerf Tractieweg 2 is op dit moment in eigendom van Stadsbedrijven. Met het besluit om Stadsbedrijven niet te verzelfstandigen, ligt voor de hand daarmee ook de financiële verantwoordelijkheid en regie over het vastgoed op termijn over te dragen naar de vastgoedorganisatie (VGU). Afgesproken is dat Stadsbedrijven tot en met de realisatie van de

nieuwbouw eigenaar en opdrachtgever is en dat het doel is om de stadswerf daarna in eigendom (en exploitatie) over te dragen naar VGU.

Om VGU goed in positie te brengen voor de toekomstige eigenaarsrol, neemt VGU actief deel aan de, projectteams en levert de input voor het IPVE en de ontwerputwerking. Daarbij gaat het o.a.. om de financiële uitgangspunten en de eisen m.b.t. eigenaarsbeheer en exploitatie. (de gebruikersexploitatie is en blijft de verantwoordelijkheid van SB zelf).

Mede op basis van het IPVE kan nog een nadere afweging plaatsvinden over of en hoe overdracht van het eigendom naar VGU kan plaatsvinden waarbij afspraken kunnen worden gemaakt over de fasering van de eigendomsoverdracht, de exploitatieverantwoordelijkheid,

Tot slot worden er bij eigendomsoverdracht tussen Stadsbedrijven en VGU nadere afspraken gemaakt over de toekomstige rolverdeling rond portefeuillemanagement, assetmanagement en operationeel gebouwbeheer.

7. Kwaliteit

Wijze van borging van de kwaliteit

Voor iedere projectfase wordt een fasedocument opgesteld dat in overleg met de projectcontroller wordt opgesteld. Onderdeel van iedere fase-afsluiting is een interne evaluatie. In overleg met het projectteam en ambtelijk opdrachtgever kan worden besloten tot tussentijdse audits of risicosessies.

Via het periodieke overleg met DMT Stadsbedrijven en de opdrachtgever wordt tussentijds gemonitord hoe het project er voorstaat op alle GOTRICK-elementen zoals bijvoorbeeld Tijd en Geld. Er is een protocol opdrachtverlening en verplichtingen opgesteld waarin workflow en mandaten zijn vastgelegd.

Er is regulier overleg met de betrokken afdelingshoofden Stadsbedrijven waar de actuele ontwikkelingen op en rond het project en de ruimtestrategie kunnen worden besproken en kan worden voorgesorteerd op keuzes en eventuele bijstellingen. Ook is er een strategische denktank Stadsbedrijven die gevraagd en ongevraagd meedenkt over onderwerpen die relevant zijn voor het project.

Daarnaast is vanuit de organisatieonderdelen Stadsbedrijven een kennisteam dat de inbreng levert en producten toets welke door het projectteam worden opgesteld.

Op een aantal onderdelen zoals bouwkosten en eisen voor installaties en gebouwen schakelen we externe bureaus in welke zijn gespecialiseerd op deze onderdelen.

8. Risico's

Het project is in initiatieffase en er zijn nog geen uitwerkingen van de plannen. In onderstaande overzicht zijn de belangrijkste risico's opgenomen gericht op de continuïteit van de bedrijfsvoering van de Stadswerf. In de definitiefase inventariseren wij de (financiële)risico's op basis van het concept Integraal Programma van Eisen en stellen nadere beheersmaatregelen op. Daarbij is de verwachting dat dit project dan onder de Regeling Risicovolle Projecten wordt gebracht

De ongewenste topgebeurtenis is dat de continuïteit van de bedrijfsvoering aan de Tractieweg in het geding komt. De bedrijfsvoering kan niet of niet volledig worden voortgezet omdat de locatie Tractieweg 2 niet meer functioneert (ouderdom, uitval, calamiteit etc.) of niet meer voldoet aan wettelijke eisen voor onder andere veiligheid en/of vergunningen. Het effect hiervan zou zijn dat de gehele stedelijke afvalinzameling stagneert of stilvalt. Hiervoor is het noodzakelijk om tijdig te komen tot nieuwe gebouwen en installaties. Een voortvarende start van de planvoorbereiding een strakke planning is daarbij voorwaardelijk. De belangrijkste risico's voor dit moment worden hieronder weergegeven.

Risico omschrijving	Toelichting	Beheersmaatregel
---------------------	-------------	------------------

Vertraging en extra faseringskosten omdat tijdelijke locatie(s) zijn niet of niet tijdig beschikbaar om tijdens de nieuwbouw de continuïteit van de bedrijfsvoering te waarborgen.	Vertraging omdat bouw langer duurt, nog niet kan starten en/of extra faseringskosten of versnipperde bedrijfsvoering.	Direct starten met zoektocht alternatieve locatie(s).
Vertraging en extra kosten door tussentijdse scopewijzigingen door toevoegen extra programmaeisen of gewijzigde uitgangspunten ten opzichte uitgangspunten in de investeringsraming waaronder duurzaamheidsopgave en circulair.	Als tijdens proces de plannen moeten worden aangepast wat kan leiden tot extra kosten en langere doorlooptijd.	Vooraf aan de start IPvE duidelijkheid over programma Tractieweg. Daarnaast duidelijke kaders voor architect (bouwproces) en extra capaciteit voor op projectbeheersing.
Hogere kosten en vertraging door door maatregelen en aanpassingen die tot 2029/30 nog nodig zijn aan het terrein of gebouwen om de huidige bedrijfsvoering in stand te houden en/of de verduurzaming te realiseren. Zoals bijvoorbeeld tijdelijke voorzieningen zoals laadplein voor elektrische auto's.	De nieuwe voorzieningen die worden aangebracht leiden tot een extra complexiteit door beperkingen voor de nieuwbouw. Dit kan onder andere leiden tot vertraging van de planning in verband met bouwfaserings, extra kosten en mogelijke desinvesteringen door twee keer kosten te maken.	Met prioriteit zoeken naar tijdelijke overbruggingsmaatregelen en/of locaties. In beeld brengen mogelijk aanvullende dekkingsmogelijkheden.
Vertraging en hogere kosten door onvoorziene omstandigheden tijdens de uitvoering waaronder bodemverontreiniging en explosieven.	Vertraging en extra werkzaamheden door onvoorziene omstandigheden in uitvoering	Zorgen voor voldoende diepgang onderzoek in voorbereidingsfase.
Te beperkte capaciteit in de markt om het project te kunnen realiseren waardoor er extra kosten zijn en of uitloop van de planning.	Extra kosten geeft druk op programma en ambities voor de werklocaties. Beperkte capaciteit heeft invloed op de doorlooptijd van project.	Vroegtijdig marktconsultatie houden voor het project. Besparingen zoeken binnen Integraal Programma van Eisen door sober ontwerp.
Vertraging ingebruikname door bijvoorbeeld aanhouden problematiek netcongestie.	Bij vertraging moeten de tijdelijke werklocatie langer in stand worden gehouden. Risico is beperkt beheersbaar.	Zorgen voor tijdelijke voorzieningen voor energie.
Bezwaar bij procedures en vergunningen. Dit kan leiden tot extra kosten voor in standhouden huidige locatie en tijdelijke locatie	De impact kan groot zijn ten aanzien van extra kosten en/of aanpassingen van de plannen. Het risico is beperkt beheersbaar.	Overleg met stakeholders in omgeving en belangenverenigingen

Daarnaast is een aantal projecten dat buiten de scope van de nieuwbouw Tractieweg valt maar wel impact kunnen heeft. Dit geldt onder andere voor de Dom tot Dam doorfietsrouteroute en de maatregelen die tot in bedrijf nemen van de nieuwbouw nodig zijn voor transformatie van het wagenpark (laadinfra en inrichting). De raakvlakken zijn geïnventariseerd en zijn onderdeel van de risicobeheersmaatregelen.

9. Samen Stad Maken en Communicatie

Samen Stad Maken

In het kader van Samen Stad Maken volgt uit het kompas van zeggenschap dat de gemeente in dit geval verantwoordelijk is. Vervangende nieuwbouw en modernisering van de Stadswerf betreft een vitale stedelijke voorziening waarbij de bedrijfscontinuïteit en toekomstbestendigheid voorop staat. We kiezen daarbij voor “Gemeente aan zet”. Tegelijkertijd moet rekening worden gehouden met de mogelijke belangen van andere stakeholders in het Werkspoorkwartier als het gaat om de precieze uitvoering. In het kader van Samen Stad Maken wordt daarom via de ondernemersvereniging in het Werkspoorkwartier (Bedrijvenkring Cartesiusweg) afstemming gezocht met de ondernemers en eigenaren in het gebied..

Interne communicatie en betrokkenheid medewerkers

De eigen medewerkers die op de locatie werken of hier gebruik van maken informeren wij over het besluit en zullen de komende periode betrokken worden bij de planontwikkeling. Hiervoor wordt een aparte aanpak uitgewerkt.

Bijlage

De nut en noodzaak van vervangende nieuwbouw van de Stadswerf is in 2021 opdracht van Stadsbedrijven onderzocht. Daarbij is gekeken naar de toekomstige interne ontwikkelingen, zowel in werkwijze als hoeveelheid als de externe ontwikkelingen. Ook zijn de huidige gebouwen en terreininrichting beoordeeld en is een indruk gevormd op de aspecten veiligheid, bedrijfszekerheid en esthetica.

- Op basis van organisatorische en externe ontwikkelingen is een eerste aanzet gemaakt voor de huisvestingsbehoefte. Vervolgens zijn vijf varianten geformuleerd met oplopende ambitie:
Variant 1: Huidige situatie, knelpunten wegwerken voor 10 jaar
- Variant 2 Knelpunten wegwerken en uitbreiden op Stadskantoor
- Variant 3 Schone lei met eigen campus
- Variant 4 Schone lei op Tractieweg en uitbreiden Stadskantoor
- Variant 5 Schone lei elders en uitbreiden Stadskantoor

Variant 3 met de uitbreiding van kantoren voor concentreren van kenniswerk (campus) is afgefallen en beoordeeld als niet wenselijk of realistisch.

De overige oplossingsvarianten zijn beoordeeld op kwaliteit, geld en proces & risico's. Kwaliteit is beoordeeld door in te schatten in hoeverre een variant bijdraagt aan de doelstellingen van de betrokken partijen (gebruikers, vastgoed, bestuur, beleidsdiensten). Geld is beoordeeld door een inschatting te maken van de benodigde investeringen. Voor het proces & risico's is beoordeeld in hoeverre de planning haalbaar is, er draagvlak voor een variant bestaat en hoeveel overlast een variant voor de gebruiker met zich meebrengt.

Conclusie

Varianten 4 en 5 bieden met de volledige nieuwbouw en terreininrichting de meeste meerwaarde. Deze variant geeft de mogelijkheid aan de opgave voor duurzaamheid (klimaatbestendig-, energieneutraal-, natuur inclusief- en circulair bouwen). Daarnaast biedt namelijk de grootste bijdrage aan de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van hybride, gezond en opgavegericht werken (Werken 3.0). De variant vraagt wel extra investeringen ten opzichte van varianten 1 en 2.

Doordat vooral de bedrijfsmatige gebouwen het einde van hun technische levensduur naderen is variant 1 en 2, het wegwerken knelpunten, minder toekomstbestendig en heeft onvoldoende perspectief op een toekomstbestendige werksituatie. Ook de veiligheidsrisico's (het drukke en gemengde gebruik van het terrein) worden bij deze variant in beperkte mate verminderd en de huidige indeling biedt weinig oplossingen voor extra capaciteit.

Dit jaar heeft een herijking plaatsgevonden van de huisvestingbehoefte en is een extra verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheid voor een nieuwe locatie op Lage weide. Op basis van deze herijking zijn geen significante nieuwe inzichten ontstaan. Ook de zoektocht dit jaar naar een nieuwe locatie op Lage Weide biedt geen nieuw perspectief ten opzichte van vernieuwing op de huidige locatie. Variant 5 valt daarmee ook af. Bij de verdere planvorming gaan wij derhalve uit van variant 4.