



Risicoanalyse Van der Kunbuurt

Rapportage risicoanalyse

Stadgenoot en gemeente Amsterdam

9 mei 2022

Project
Opdrachtgever

Risicoanalyse Van der Kunbuurt
Stadgenoot en gemeente Amsterdam

Document
Status
Datum
Referentie

Rapportage risicoanalyse
Definitief 02
9 mei 2022
129545/22-006.874

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur

ir. H.J. Radix
ir. N.J. Monster

Auteur(s)
Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

ir. H.J. Radix, B. van Grondelle MSc
ir. N.J. Monster, J.J. Bakker MSc
ir. H.J. Radix

Paraaf



Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

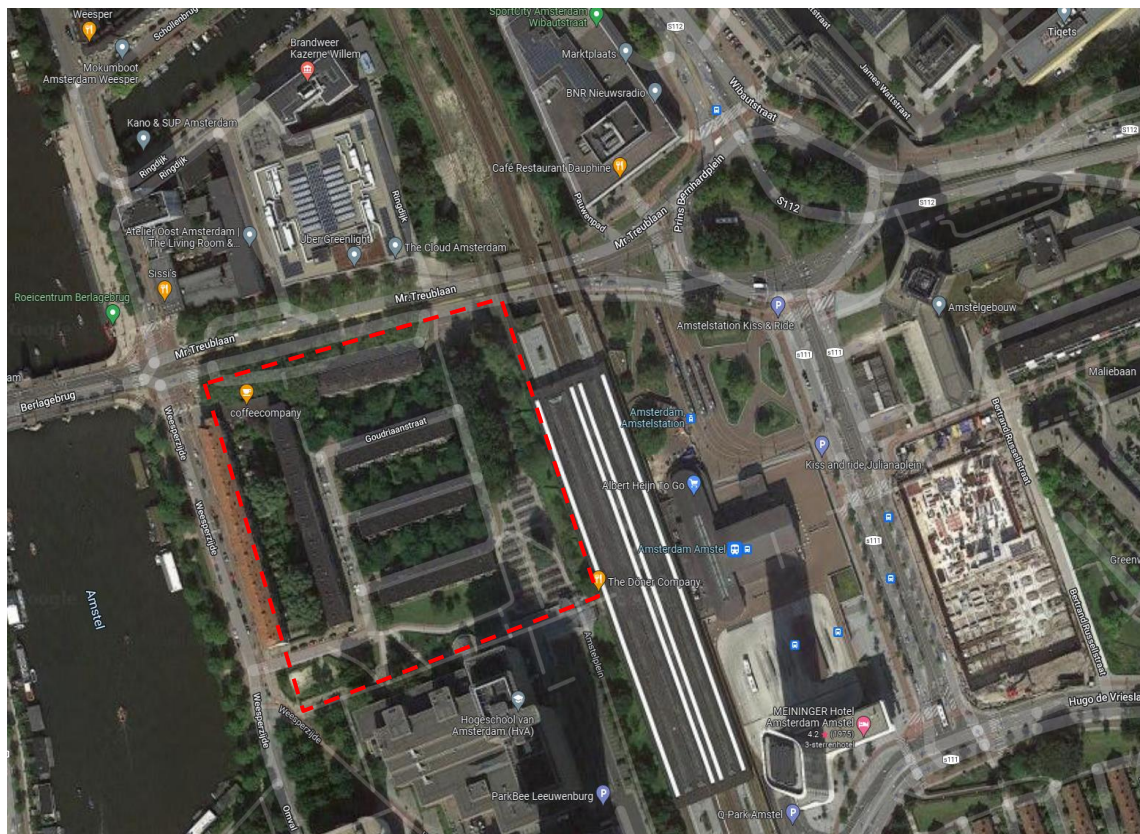
1	INLEIDING	5
1.1	Projectbeschrijving	5
1.2	Leeswijzer	7
2	UITGANGSPUNTEN EN DOORLOPEN PROCES	8
2.1	Gehanteerde documenten	8
2.2	RISMAN methode en het gebruik van RISKID	8
2.3	Doorlopen proces risicoanalyse Van der Kunbuurt	9
3	BESCHOUWING RISICODOSSIER EN ADVIES	11
3.1	Top 3 risico's	11
3.2	Samenvatting van het risicodossier	11
3.3	Risico's specifiek op de demarcatie tussen Stadgenoot en gemeente	12
3.4	Advies	13
3.5	Aandachtspunten ontwerp parkeergarage	14
3.6	Aandachtspunten tender(s) gemeente Amsterdam en Stadgenoot bij separate aanbesteding en uitvoering	14
	Laatste pagina	15
	Bijlage(n)	Aantal pagina's
I	Risicodossier	2

INLEIDING

1.1 Projectbeschrijving

De Van der Kunbuurt (zie afbeelding 1.1) maakt onderdeel uit van een groter geheel: het stedenbouwkundig plan Amstelstation-Amsteloever. Amsteloever is een van de verdichtingslocaties die onderdeel uitmaakt van de ontwikkelstrategie van de gemeente, Koers 2025. De ambitie is hoogstedelijk wonen en werken en het Stedenbouwkundig plan omvat meerdere bouwblokken met vijf torens van circa 80 tot 135 meter hoog met een mix van woningen, kantoren en voorzieningen. De betrokken partijen zijn de gemeente Amsterdam, Stadgenoot, NS en Prorail (station, fietsenstalling), eigenaren van Leeuwenburg (Hogeschool van Amsterdam), Amstelvista en Delta Loyd. Er is sloop en nieuwbouw voorzien in combinatie met behoud of hergebruik. Stadgenoot haakt aan op deze plannen door middel van sloop en nieuwbouw in de Van der Kunbuurt. Een intensief bewonerstraject heeft geleid tot voldoende draagvlak onder de huurders van Stadgenoot voor de sloop van 204 woningen en nieuwbouw van circa 400 sociale huurwoningen, bijna een verdubbeling. In hetzelfde plangebied komen daarnaast circa 330 vrije sector huur- en koopwoningen, deels in een 100 meter hoge toren, en een parkeergarage die de gemeente Amsterdam gaat tenderen aan een marktpartij. Het woongebouw aan de Weesperzijde met 66 sociale huurwoningen van Stadgenoot blijft behouden, dit maakt geen onderdeel uit van het project.

Afbeelding 1.1 Scope gebiedsontwikkeling Van der Kunbuurt (bron: Google maps)



Afbeelding 1.2 Impressie bouwplannen Van der Kunbuurt (bron: Demarcatiestudie ANA Architecten)



Stadgenoot en de gemeente Amsterdam hebben Witteveen+Bos gevraagd om de risico's op de demarcatie tussen de ontwikkelingen van Stadgenoot en de gemeente Amsterdam te inventariseren en analyseren, op basis van het model dat is voortgekomen uit een studie naar de demarcatie (grens/afbakening plangebied Stadgenoot en marktpartij/tender) en parkeren van ANA Architecten (variant twee-laagse slakkenhuisparkeergarage in combinatie met het straatmodel, zie afbeelding 1.2 en afbeelding 1.3). Zowel Stadgenoot als de gemeente Amsterdam zien risico's in de afhankelijkheden en ruimtelijke aansluiting tussen de bouwplannen van Stadgenoot en het marktprogramma van de gemeente Amsterdam. Beide partijen hebben behoefte aan een nadere analyse van de risico's op de demarcatie om deze beter in beeld te krijgen, te kwantificeren en beheersmaatregelen te formuleren.

begane grond



1.2 Leeswijzer

De opbouw van dit rapport is als volgt:

- in hoofdstuk 2 wordt toegelicht welke documenten als uitgangspunt zijn gehanteerd en op welke wijze de risicoanalyse is aangepakt;
- in hoofdstuk 3 wordt een beschouwing op het risicodossier (opgenomen in bijlage I) gegeven.

UITGANGSPUNTEN EN DOORLOPEN PROCES

2.1 Gehanteerde documenten

De volgende documenten zijn gehanteerd voor het uitvoeren van de risicoanalyse:

- integrale planning Amsteloever, concept, d.d. 6 december 2021;
- concept BLVC-kader en Faseringsplan Amsteloever, Cronenberg Advies, kenmerk P0032021 Victor W20001229, d.d. 20 december 2021;
- demarcatiestudie, ANA Architecten, versie d.d. 13 oktober 2021;
- demarcatiestudie inclusief optie slakkenhuis parkeren, ANA Architecten, versie d.d. 13 december 2021;
- bijlage 3 uit de Samenwerkingsovereenkomst, met globale grondverdeling Van der Kunbuurt, d.d. 15 december 2020;
- bijlage 4 uit de Samenwerkingsovereenkomst met nummering bouwblokken;
- bijlage 5 uit de Samenwerkingsovereenkomst, met demarcatie percelen;
- hoofdlijnenplanning Amsteloever - Van der Kunbuurt, Gemeente Amsterdam, d.d. 16 november 2021;
- presentatie Stadgenoot, Stand van zaken Van der Kunbuurt, d.d. 1 november 2021;
- stedenbouwkundig plan Amstelstation - Amsteloever, gemeente Amsterdam, d.d. 26 april 2021.

2.2 RISMAN methode en het gebruik van RISKID

Voor de risicoanalyse is er gebruik gemaakt van de RISMAN¹ methode. Binnen deze methode worden de risico's geïdentificeerd en besproken en wordt er preventief gekeken naar beheersing van de risico's. Dit houdt in dat er beheersmaatregelen worden benoemd en uitgevoerd, voordat risico's daadwerkelijk zich voordoen. Dit is een iteratief proces, waarbij het van belang is dat risico's besproken worden tijdens het gehele project.

De RISMAN methode bestaat uit verschillende risicomanagementstappen en om deze stappen gestructureerd en efficiënt te doorlopen, is er gebruik gemaakt van de online tool RISKID.

Integrale risicoanalyse

Binnen de integrale risicoanalyse behoren twee substappen, de risico's identificeren en deze beoordelen. Hieronder zijn deze twee substappen verder in detail toegelicht.

Stap 1. Risico's identificeren

Om potentiële risico's te identificeren wordt gebruik gemaakt van een brainstorm sessie (open gesprek) waarbij risico's met name geïdentificeerd worden op basis van kennis en ervaring van experts met relevante werkervaring ten aanzien van dit project. Tijdens de brainstorm worden de deelnemers bevraagd op de volgende thema's die relevant zijn voor het project:

- planning;

¹ De RISMAN-methode is een methode voor risicoanalyse en risicomanagement in projecten. Deze methode is tussen 1992 en 1999 ontwikkeld in een samenwerkingsverband tussen RWS Bouwdienst, NS Railinfrabeheer, Twynstra Gudde, TU Delft en Gemeentewerken Rotterdam. Met de RISMAN-methode worden projectrisico's geïnventariseerd en geprioriteerd vanuit verschillende invalshoeken.

- fasering;
- bouwrisico's;
- K&L-aansluitingen;
- raakvlakken vastgoed;
- bouwrijpe grond;
- delen van de bouwplaats tussen Stadgenoot en gemeente Amsterdam;
- bouwlogistiek.

Stap 2. Risico's beoordelen

Als de risico's zijn geïdentificeerd, worden deze beoordeeld. Hierbij wordt bepaald welke risico's de grootste kans van voorkomen en de grootste gevolgen hebben. Dit is van belang om te weten, zodat inzichtelijk is welke risico's (zeer) belangrijk zijn om te beheersen. Het beoordelen wordt gedaan op zes verschillende impactklassen, te weten Geld, Tijd, Kwaliteit, Veiligheid, Omgeving en Imago. Naast deze impactklassen wordt ook de kans gekwantificeerd. Uiteindelijk krijgt elk risico een risicoscore door de kans met de som van de impactklasse te vermenigvuldigen.

$\text{Risicoscore} = \text{score kans} * (\text{score geld} + \text{score tijd} + \text{score kwaliteit} + \text{score veiligheid} + \text{score omgeving} + \text{score imago})$.

De kwantificering die voor de risicoanalyse van de Van der Kunbuurt is gehanteerd is in tabel 2.1 weergegeven.

Tabel 2.1 Kwantificering Algemeen, Kans, Geld en Tijd

Score	Algemeen	Kans	Geld (Euro)	Tijd
0	geen	0 %	< 50.000	geen vertraging
1	heel laag	1 - 5 %	50.000 - 250.000	0 - 1 maanden
2	laag	5 - 25 %	250.000 - 500.000	1 - 3 maanden
3	middel	25 - 50 %	500.000 - 750.000	3 - 6 maanden
4	hoog	50 - 75 %	750.000 - 1.000.000	6 - 12 maanden
5	heel hoog	75 - 100 %	> 1.000.000	> 12 maanden

Vaststellen beheersmaatregelen

Na de integrale risicosessies is er een verzameling van risico's met bijbehorende risicoscores. Nu kunnen risico's voorzien worden van beheersmaatregelen. Allereerst wordt iedere deelnemer gevraagd potentiële beheersmaatregelen in te dienen, waarna er na afloop van de inzameling gekeken wordt welke maatregelen nu daadwerkelijk (kunnen) worden genomen. Hierin is het uiteindelijk ook van belang dat voor ieder risico een risico-eigenaar wordt aangewezen en voor elke maatregel een actiehouders.

2.3 Doorlopen proces risicoanalyse Van der Kunbuurt

Voor de risicoanalyse van de van der Kunbuurt zijn de volgende stappen doorlopen in het RISMAN proces:

- door Witteveen+Bos is eerst een interne sessie gehouden op 28 januari 2022 met specialisten (onder andere op het vlak van parkeergarages, bouwfasering, bouwrijp maken, kabels en leidingen, gebiedsontwikkeling, integraliteit) om potentiële risico 's te identificeren op basis van de aangeleverde documenten (zie paragraaf 2.1);

- op 14 februari 2022 is een gezamenlijke brainstormsessie gehouden met Stadgenoot en gemeente Amsterdam om de door Witteveen+Bos geïdentificeerde risico's te bespreken en deze aan te vullen met de risico's vanuit de deelnemers van Stadgenoot en gemeente Amsterdam. De brainstorm sessie is vormgegeven als een open gesprek waarbij risico's met name geïdentificeerd zijn op basis van kennis en ervaring van experts met relevante werkervaring ten aanzien van dit project;
- de opgehaalde risico's zijn door Witteveen+Bos geanalyseerd en waar nodig gebundeld/herschreven, waardoor de lijst is terug gebracht tot 25 unieke risico's. Deze lijst is vervolgens voorgelegd aan de deelnemers vanuit Witteveen+Bos, Stadgenoot en gemeente Amsterdam om de risico's te kwantificeren (conform tabel 2.1);
- om de kwantificering van de risico's met elkaar te bespreken en om gezamenlijk hiervoor beheersmaatregelen te formuleren is er op 22 februari 2022 een sessie gehouden met gemeente Amsterdam en op 7 maart 2022 een sessie met Stadgenoot;
- door Witteveen+Bos zijn tot slot de opgehaalde risico's en beheersmaatregelen gestructureerd en beschreven in voorliggende rapportage, welke op 21 april 2022 is besproken met Stadgenoot en gemeente Amsterdam.

3

BESCHOUWING RISICODOSSIER EN ADVIES

3.1 Top 3 risico's

Het resultaat van de doorlopen risicosessies is opgenomen in bijlage I. Uiteindelijk zijn er, na kwantificering en bespreking van mogelijke beheersmaatregelen, 21 risico's opgenomen in het risicodossier. Het risico-dossier in bijlage I is gerangschikt op risicoscore (van hoog naar laag, het grootste risico staat bovenaan in de lijst).

De top 3 risico's bestaat uit:

- 1 samenwerken en afstemming tussen partijen loopt niet (risicoscore 84);
- 2 bouwroutes zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties (risicoscore 80);
- 3 kettingreactie in de doorlooptijd vanwege de (vele) afhankelijkheden (risicoscore 72).

Voor alle risico's zijn in totaal 99 potentiële beheersmaatregelen in de sessies met de betrokkenen geformuleerd. Voor deze maatregelen is door Witteveen+Bos een eerste voorzet gedaan als advies over het wel of niet nemen van de beheersmaatregel:

- **in groen:** geadviseerd wordt om deze beheersmaatregel nemen: (inspanning laag/staat in verhouding tot het verkleinen van het risico);
- **in oranje:** geadviseerd wordt om deze beheersmaatregel nader uitzoeken/uitwerken (hoe nemen? / in welke mate? / wat zijn de kosten/opbrengsten (cost-benefit)?).

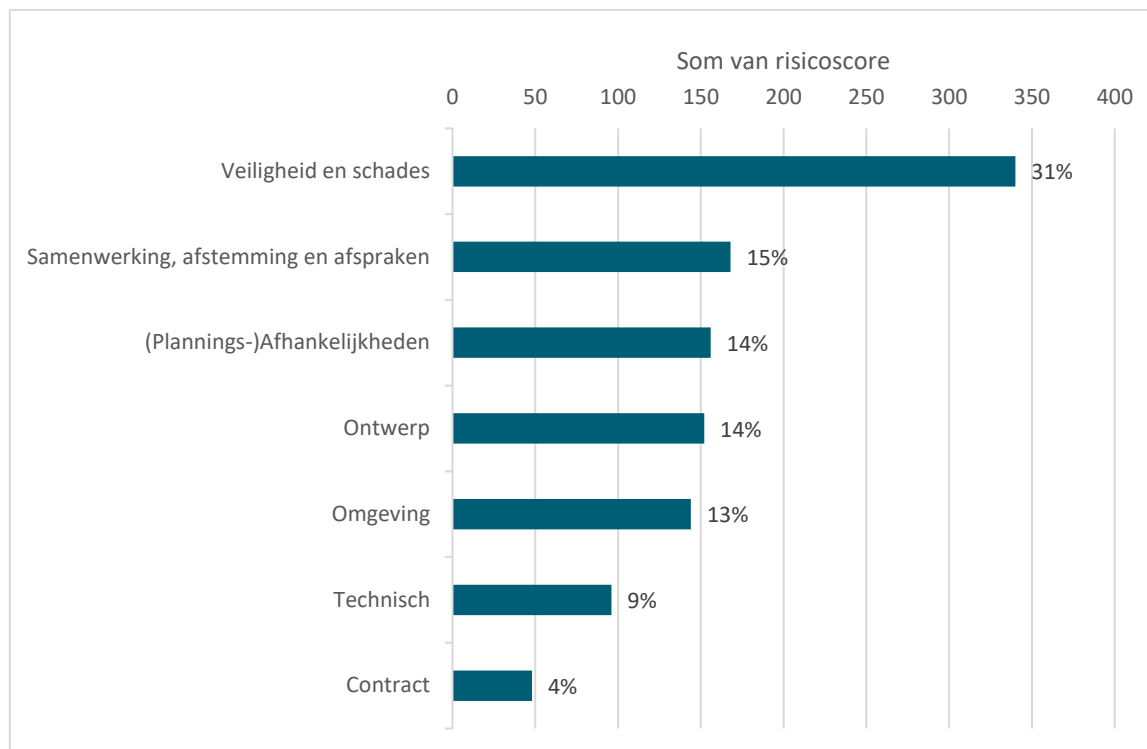
3.2 Samenvatting van het risicodossier

De opgehaalde risico's zijn door Witteveen+Bos samengevat door ze te groeperen in een 7-tal thema's. Zie ook de 2^e kolom in het risicodossier in bijlage I, waar is aangegeven tot welk thema het risico behoort. De 7 thema's zijn:

- 1 samenwerking, afstemming en afspraken – de raakvlakken worden niet goed beheerst;
- 2 (plannings-)afhankelijkheden - planning is kwetsbaar vanwege hoge graad van afhankelijkheden;
- 3 veiligheid en schades - de veiligheid komt in het geding (en/of ontstaan van schades) met name vanwege de beperkte beschikbare ruimte/werken op een postzegel;
- 4 omgeving - negatieve impact van de omgeving op het project;
- 5 ontwerp - het ontwerp is (nog) niet robuust genoeg;
- 6 technisch - specifieke technische uitdagingen worden niet goed beheerst;
- 7 contract - de markt pakt de tender niet op.

In Afbeelding 3.1 zijn de 7 thema's weergegeven en is af te lezen wat de som van de risicoscores is van deze thema's in het risicodossier. Een aanzienlijk deel van de opgehaalde risico's gaat over het thema 'veiligheid en schades' (31 %), gevolgd door 'samenwerking, afstemming en afspraken' (15 %). Planning, omgeving en ontwerp scoren redelijk gelijk (circa 14 %).

Afbeelding 3.1 Thema vs aandeel in risicodossier (som van de risicoscores per thema)



De thema's 'veiligheid en schade' en 'samenwerking, afstemming en afspraken' scoren hoog gezien het een project/ontwikkeling in een complexe (dichtbevolkte en dichtbebouwde) stadse omgeving betreft, waarin met meerdere partijen op (zeer) kleine ruimte samengewerkt moet worden. Uit de opgehaalde risico's op het grootste thema veiligheid en schade valt op te maken dat deze veelal een gevolgrisico zijn van geen/onvoldoende samenwerking, afstemming en afspraken tussen de partijen. De beheersmaatregelen op het thema veiligheid en schade zitten voor het merendeel in het maken van afspraken/plannen tussen partijen voor een betere samenwerking, waardoor veiligheidsissues voorkomen kunnen worden. Tevens is er een hoge graad van afhankelijkheden in de planning tussen de ontwikkeling van Stadgenoot en de ontwikkeling van gemeente Amsterdam, waarbij verstoringen grote kans geven op directe vertragingen voor meerdere partijen. Indien bijvoorbeeld de bouw van de parkeergarage uitloopt, kan dit betekenen dat de bouw van o.a. bouwblok 2 en 8 van Stadgenoot pas later kan starten. De beheersing van de toprisico's (zie paragraaf 3.1) dient zich met name te focussen op een gecoördineerde uitvoering van de werkzaamheden waarbij extra aandacht dient uit te gaan naar de raakvlakken en volgtijdelijkheid. Een sterke (proces)inrichting aangaande samenwerking, verantwoordelijkheden en afspraken is van groot belang.

3.3 Risico's specifiek op de demarcatie tussen Stadgenoot en gemeente

De volgende risico's specifiek op de demarcatie tussen bouwblok 2 en 8 en de parkeergarage zijn in de risicoanalyse naar voren gekomen:

- uitloop van planning van de parkeergarage (zowel tender als bouw) heeft direct impact op de planning voor de bouw van bouwblokken 2 en 8;
- bouw fundatie bouwblokken 2 en 8 mogelijk niet optimaal vanwege naastgelegen parkeergarage. Het fundatieontwerp van de parkeergarage kan tot gevolg hebben dat de fundatie van de bouwblokken complexer wordt, als in de fundatie van de parkeergarage geen rekening is gehouden met de fundatie van de bouwblokken;
- bouw/onderhoudswerkzaamheden aan de gevel van bouwblokken 2 en 8 vragen om maatregelen om schade aan het dak van de parkeergarage te voorkomen;
- vluchtroute + ingang parkeergarage door de bouwblokken Stadgenoot maakt bouw complexer. Daarnaast ook risico op beheer problemen als hier geen goede afspraken over gemaakt worden.

In de volgende paragraaf wordt een advies gegeven voor de beheersing van bovenstaande risico's.

3.4 Advies

In het risicodossier zijn verschillende preventieve beheersmaatregelen voorgesteld. Als naar de 7 genoemde thema's uit paragraaf 3.2 wordt gekeken, worden onderstaande 4 'generieke' maatregelen geadviseerd die een effect hebben op een groot deel van de genoemde risico's in het risicodossier. Witteveen+Bos adviseert om deze generieke maatregelen nader te onderzoeken op kansrijkheid en voor- en nadelen. De overkoepelende beheersmaatregelen worden in de volgende paragrafen toegelicht.

Advies 1: Gezamenlijk coördinatie

Voor de sturing op het beheersen van raakvlakken in ontwerp en uitvoering is het advies om een gezamenlijke uitvoerende projectorganisatie op te zetten. Het opstellen van een gezamenlijk raakvlakmanagementplan is een goed hulpmiddel hierbij. In dit plan wordt vastgelegd welke raakvlakken er zijn, wie verantwoordelijk is voor het ontwerp, het budget en coördinatie, en welke afspraken er over het raakvlak worden gemaakt. Hiermee wordt gezamenlijk de regie gehouden op de ontwikkelingen in het gebied. In de tenders / contracten van beide partijen dient de coördinatie en afstemming 'bindend' opgelegd te worden aan de ontwikkelende en bouwende partijen, zodat men actief de afstemming met elkaar gaat opzoeken. Vanuit de projectorganisatie kan hier dan ook als één aanspreekpunt op gestuurd worden.

Hierbij wordt ook geadviseerd om één gezamenlijke risicopot (naar draagkracht/volume) in te richten waaruit de raakvlakrisico's van de projecten gefinancierd worden. Toekomstige discussies over 'wie betaalt welke tegenvaller' kunnen hiermee op voorhand worden geadresseerd. Ook geeft dit aan beide partijen een incentive om te sturen op het minimaliseren van risico's, immers, indien het risico goed wordt beheerst kan de reservering aan het eind van het project 'vrijvallen', hetgeen een positieve invloed zal hebben op de onderlinge samenwerking en het uiteindelijke resultaat (de organisatie is 'in control').

Advies 2: Alles onderbrengen in één contract¹

Om meerdere risico's te beheersen / te beperken is het advies om de afhankelijkheden in het bouwplan, zowel fysiek als organisatorisch, te verkleinen. Hierbij kan gedacht worden om de gehele bouwontwikkeling bij één ontwerpende en uitvoerende partij onder te brengen. De bouwblokken worden daarmee de ontwerpverantwoordelijkheid van één partij, waardoor maximaal gestuurd kan worden op integraliteit en optimalisering van de uitvoering.

De bouw van de blokken rondom de parkeergarage kan zo naar verwachting parallel met elkaar oplopen, waardoor o.a. de parkeergarage tijdig in gebruik genomen kan worden en de bouwtijd van het gehele plan gereduceerd wordt. De hinder/overlast voor de omgeving wordt daarmee ook ingekort. Het onderbrengen van de ontwikkeling in één contract vraagt wel wat van de organisatie van de beide opdrachtgevers (besluitvorming, beslisbevoegdheid, escalatiemogelijkheden, hoe om te gaan met tegenvallers, et cetera). De inzet van deze beheersmaatregel vraagt nader onderzoek naar de voor- en nadelen.

Advies 3: Marktconsultatie

Geadviseerd wordt om de dilemma's op de demarcatie (zie paragraaf 3.3) en het bouwen op een beperkte ruimte met meerdere partijen in een marktconsultatie te delen met ontwikkelende partijen. Hierbij kunnen meerdere scenario's worden voorgelegd, om af te tasten hoe de markt er tegen aan kijkt. Waar ziet de markt risico's en welke voorkeuren heeft de markt voor de beheersing daarvan? Hieruit komen mogelijk voorstellen die in de tender(s) opgenomen kunnen worden. Daarnaast wordt zo ook vooraf afgetast hoe de markt tegen de risico's van de ontwikkeling aankijkt en kan de kansrijkheid van de tender(s) worden beoordeeld.

¹ In de samenwerkingsovereenkomst tussen Stadgenoot en gemeente Amsterdam is opgenomen dat elke partij afzonderlijk van elkaar ontwikkelt. Geadviseerd wordt om te onderzoeken of dit kan worden heroverwogen, en vervolgens gezamenlijk op te trekken in de ontwikkeling.

Advies 4: 4D referentieplanning

Door de gemeente Amsterdam is voor beheersing van de risico's met betrekking tot de veiligheid en overlast tijdens de bouwfase al een start gemaakt met een overkoepelend BLVC-plan/-kader. Voor de verdere uitwerking wordt geadviseerd om dit BLVC-plan verder uit te werken en specifieke maatregelen mee te nemen in de contractering richting de markt. Een 4D referentieplanning kan hierbij helpen om de bouwstappen en verkeersstromen in zowel ruimte als tijd visueel te maken.

3.5 Aandachtspunten ontwerp parkeergarage

Tijdens de sessies is door Witteveen+Bos benoemd dat de parkeergarage zoals die nu in de demarcatiestudie staat een aantal risico's met zich mee brengt (zowel technisch als markt):

- technisch: In de schetsontwerptekeningen van de demarcatiestudie lijkt geen ruimte gereserveerd voor installaties, ventilatiesystemen, blussystemen e.d. en is ook onduidelijk hoe de looproutes tussen de verdiepingen in de garage lopen. Dit kan tot gevolg hebben dat bij het opstellen van het ontwerp van de parkeergarage het aantal benodigde parkeerplaatsen niet is in te passen in het geplande aantal bouwlagen. Hierdoor zal de parkeergarage een laag dieper moeten worden, of moet de keuze gemaakt worden om minder parkeerplaatsen te realiseren;
- markt: Een parkeergarage met een extra bouwlaag de diepte in heeft een groter risicoprofiel (grondwater, bouwdiepte, constructie) waardoor marktpartijen kunnen afhaken voor de tender.

Een ander aspect van de parkeergarage in de demarcatiestudie is dat deze niet toekomstvast is. De garage is ontworpen met een zogenaamd 'kolommen-ontwerp', waarbij maximaal 3 auto's naast elkaar geparkeerd kunnen worden, in plaats van een modernere methode zonder steunpunten tussen de parkeervakken ('16 meter stramien'). Hierdoor ontstaat het risico dat de parkeergarage in de toekomst te krap is omdat auto's steeds groter/breder worden). Ook in geval van een mogelijke herbestemming van de parkeergarage (andere doeleinden dan parkeren voor auto's) is de (plafond)hoogte van de garage van belang. Voor parkeren is de doorrijhoogte meestal lager dan voor een gebruiksbestemming. Het is een keuze om wel/niet toekomstvast te bouwen, waarbij vermeld dient te worden dat een groter stramien / hogere plafondhoogte extra kosten met zich mee brengen. Deze afweging dient van tevoren gemaakt te worden, zodat dit in het contract voor de bouw van de parkeergarage vastgelegd wordt en herontwerp wordt voorkomen.

3.6 Aandachtspunten tender(s) gemeente Amsterdam en Stadgenoot bij separate aanbesteding en uitvoering

Voor de tender van de gemeente Amsterdam voor realisatie van de parkeergarage en de woontoren zijn in het risico-dossier meerdere beheersmaatregelen genoemd die in de tender meegenomen kunnen worden. Een deel van deze maatregelen zijn ook voor de tender van Stadgenoot van toepassing.

De maatregelen gaan met name over coördinatie van onder andere raakvlakken, bouwlogistiek en afstemming met de bouwer van Stadgenoot. Geadviseerd wordt om deze maatregelen bij de marktpartij van de gemeente neer te leggen. Deze partij is 'als eerste' aan het bouwen in het gebied en kan zodoende ook sturen op de beheersing van raakvlakken. De belangrijkste maatregelen die in het risicodossier zijn genoemd, die voor de tender meegenomen kunnen worden zijn:

- coördinatie van de raakvlakken in contract opnemen. Leg hiertoe de beheersing van de aansluiting op percelen Stadgenoot als verantwoordelijkheid bij de ontwikkelaar/marktpartij van de parkeergarage en woontoren neer. Hiermee kan worden bereikt dat door de marktpartij wordt gestuurd op het integrale project en niet enkel op de beheersing van zijn eigen raakvlak;
- BLVC-plan uitvoering laten opstellen door de marktpartij, op basis van het overkoepelende BLVC-plan van gemeente Amsterdam. In dit plan dan ook de bouwontwikkelingen van de andere partijen mee nemen;
- coördinatie van de bouwlogistiek onderbrengen bij de marktpartij, zodat 1 partij 'in the lead' is;

- in het contract opnemen dat voor de uitvoering van de parkeergarage maatregelen getroffen worden (ter keuze aannemer, bijvoorbeeld crashdeck), zodat voor de bouw van blok 2 en 8 (Stadgenoot) lichte gevelelementen over de garage heen gehesen kunnen worden en/of bouwsteigers boven de garage geplaatst kunnen worden;
- definitieve afwerking van het dak van de parkeergarage pas na ruwbouw en gevels bouwblokken 2 en 8 uitvoeren;
- voorschrijven dat in het fundatieontwerp van de parkeergarage rekening wordt gehouden met de plaatsing van de fundatie voor de naastgelegen bouwblokken 2 en 8 van Stadgenoot;
- voorschrijven dat op het dak van de parkeergarage tijdens de uitvoering lichte bouwmaterialen of keten geplaatst kunnen worden. Dit zodat efficiënter met de beperkte bouwruimte omgegaan kan worden;
- gezamenlijke databeheerder voor de bestanden/ontwerpen aanwijzen. Indien een gezamenlijke beheerder toch niet lukt dan in ieder geval goed uitwisselbare bestandsformaten gebruiken (BIM).

Bijlage(n)



BIJLAGE: RISICODOSSIER

Risicodossier Kwantificering risico's Van der Kunbuurt



ID	Categorie	Ongewenste gebeurtenis	Oorzaken	Gevolgen	Kans	Geld	Tijd	Kwaliteit	Veiligheid	Ongering	Imago	Risicoscore	Maatregelen
18	Samenwerking, afstemming en afspraken	Samenwerken en afstemming tussen partijen loopt niet	* Volgtijdelijkheid en gezamenlijk gebruik van beperkt beschikbare ruimte * Geen duidelijke afspraken tussen Stadsnoot en de Gemeente Amsterdam * Ruis over verantwoordelijkheden en slecht raakvlakmanagement door vele betrokken partijen/bouwers/aannemers * Afspraken die met elkaar gemaakt zijn worden niet nageleefd * Bouwers gaan elkaar in de weg zitten binnen bouwterreinen, bouwroutes, torenkranen etc. * Het overall projectbelang wordt niet beschouwd * Er is niet één integrale projectorganisatie waardoor eigenbelang voorgaat * Elke partij denkt alleen aan zijn eigen project * Belangen verschillende partijen zorgen voor claims over en weer zodra er enige tegenslag ontstaat (vertraging of iets dergelijks) * Strijd om bouwvolgorde * Onevenredige verdeling van omgevingsrisico's van verschillende bouwprojecten	* Vertraging * Logistieke knelpunten voor aan- en afvoer * Conflicten tijdens tenderfase/bouwfase tussen verschillende partijen * Extra kosten	4	5	4	3	3	3	3	84	1. Integraal faseringsplan opstellen en maandelijks updaten. 2. Boeteclausules in koopovereenkomsten met ontwikkelaars opnemen. 3. Maandelijks een coördinatieoverleg houden (initiatief Opdrachtgever). 4. Het werk onderbrengen bij één bouwver. 5. Belden bouwver verplichten de raakvlakken onderling te coördineren en daar als Opdrachtgever niet tussen gaan zitten. 6. BLVC plan uitwerken voor Van der Kunbuurt en meegeven in de tender. De tender selecteren op nakomen van planning/ervaring van de partij ten behoeve van ontwikkeling en realisatie. 7. Stadsnoot werkt met één partij voor ontwikkeling en realisatie van de blokken, zodat er maar twee partijen zijn in langdurige samenwerking. 8. Beperken van het aantal (raakvlak-)partijen waar mogelijk. 9. Escalatienniveaus inbrengen (bijv. stuurgroep). 10. Eén projectorganisatie (van beide Opdrachtgevers) opzetten (m.n. voor het deelplan Parkeergarage met Stadsnoot programma).
24	Veiligheid en schades	Bouwroutes zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties	* Gebied is tijdens de bouw ook in gebruik door ander verkeer(fietsers/voetgangers) * Het BLVC-kaderplan houdt geen rekening met bereikbaarheid voor blinden/slechtzienden in de tijdelijke (bouw)situatie * In het BLVC-kaderplan wordt in de faseringsafbeeldingen aangegeven dat er al definitieve openbare ruimte wordt aangebracht, terwijl er nog naastgelegen bouwwerkzaamheden aan de gang zijn	* Onveilige situaties (ongelukken), waardoor bouwwerkzaamheden stil komen te liggen * Negatieve impact op imago en omgeving * Vertraging	4	3	3	2	4	4	4	80	1. BLVC-plan op hoofdlijnen opstellen (Opdrachtgever). 2. BLVC-plan opstellen, waarbij de eerste opgeleverde bouwblokken grote risico's zijn: blok 6 en 7. 3. BLVC-plan Uitvoering laten opstellen door iedere ontwikkelaar en laten toetsen door gebiedscoördinator (bij niet nakomen afspraken, boeteclausule gebruiken). 4. Strikte scheiding tussen langzaam verkeer en bouwverkeer. 5. BLVC-toezichthouder (40 uur/week) aanstellen. 6. Kruisingen bouwverkeer met langzaamverkeer zoveel mogelijk voorkomen (goed nadenken in het faseringsplan). Indien het niet anders kan, deze kruisingen zeer helder inrichten. 7. Eén aannemer heeft de leed in het coördineren van de bouwlogistiek. 8. Coördinatieovereenkomst in elk contract opnemen.
13	(Plannings-)Afhankelijkheden	Kettingreactie in de doorlooptijd vanwege de (vele) afhankelijkheden	* Vertraging tender, hierdoor vertraging gehele realisatie van der Kunbuurt * Bouwrijp maken duurt langer; K&L sloop (herhuisvesting, aanwezigheid vleermuizen, asbest) * Ruwbouw parkeergarage is niet op tijd klaar * Onvoldoende bouwterrein beschikbaar, omdat voor bouw parkeergarage en blok 3,4,6 en 7 meer ruimte nodig is * Vertraging van bouwwerkzaamheden in de omgeving (fietsenstalling station heeft vertraging, aanpak tramspoor Treublaan staat in 2023 gepland, de vraag is hoe geïnformeerd te blijven over de aanpak en voortgang) * Ontwerpproces bouwblokken 2 en 8 van Stadsnoot en de tender loopt niet synchroon en houdt elkaar op * Stremmingen van bouwroutes om de aansluiting met betrekking tot K&L gereed te maken	* Vertragingen, * Planningsproblemen, * Claims over weer * Imagoschade * Huurders van Stadsnoot wonen na de herhuisvestingsperiode in wisselwoningen of, na gereedkomen van blok 6 en 7, op een bouwterrein. Het langer duren van die situatie is voor hen onwenselijk. * De vergoeding die de gemeente aan Stadsnoot betaalt voor de inbrengwaarde wordt niet geïndexeerd. Hierdoor ontstaat er bij Stadsnoot een negatief effect bij vertraging. * Stadsnoot doet de laatste blokken: er ontstaat een fait a complis aan ingewikkelde (duurdere) bouwlocatie.	4	4	4	2	2	3	3	72	1. Beslismomenten helder formuleren met duidelijke gevolgen indien er afwijkingen optreden. 2. Integrale planning/faserings opnieuw beschouwen en goed bekijken waar nu echt de afhankelijkheden zitten. Hiervan zoveel mogelijk bij ontwikkelaars/bouwers leggen via koopovereenkomsten. 3. Buffer en/of acceptatie uitloop planning meenemen. 4. Sturen op het beperken van de afhankelijkheden, zoals bijvoorbeeld geen overlappende bouw, eigen bouwterrein, niet hysen over elkaars terrein. 5. Blok 2 en 8 van Stadsnoot integraal opnemen in tender van parkeergarage en woontoren van gemeente Amsterdam (in één tender). 6. Integrale software tool gebruiken om elkaar te informeren over (ontwikkelingen in) afhankelijkheden. 7. Het aantal fysieke raakvlakken minimaliseren. 8. Gemeenschappelijke risicopoot overwegen.
9	Ontwerp	Ruimtegebrek in het ontwerp (parkeergarage/bouwblokken)	* In het demarcatieontwerp is te weinig rekening gehouden met de ruimtes tussen de gebouwen en de parkeergarage * In de volgende fase wordt het gebouw en de parkeergarage pas in detail verder uitgewerkt * Gebouwen en parkeergarage zijn in het demarcatieontwerp te dicht op elkaar geplaatst, waardoor de fundering van het bouwblok niet optimaal gerealiseerd kan worden * Waterinstallaties, ventilatiesysteem, installatieruimte is niet meegenomen in het demarcatieontwerp van de parkeergarage * Looproutes tussen verdiepingen in de parkeergarage niet duidelijk meegenomen in het demarcatieontwerp * Onvoldoende afstemming gemeente Amsterdam en Stadsnoot op voorhand	* Bouwblokken worden kleiner dan gepland * Parkeergarage kan niet aan eisen voldoen (minder parkeerplekken mogelijk dan gepland) * Parkeergarage moet nog een niveau dieper in de grond * Extra kosten * Knelpunten tijdens bouwen * Vertraging	4	4	4	2	2	2	3	68	1. Schetsontwerp van de parkeergarage maken om ruimtebeslag en marges te bepalen en om te beoordelen of oplossingen door de strikte grens niet onmogelijk worden gemaakt. 2. Scheiding tussen percelen vastkitten met voorwaarden voor uitvoering. 3. Referentieontwerp (voor alle ondergrondse bouwelden zowel Stadsnoot, gemeente Amsterdam als NS) maken en onderzoek doen naar grondwaterstand en bodem. 4. Aansluiting als verantwoordelijkheid bij de bouwver van de parkeergarage neerleggen.
26	Veiligheid en schades	Parkeergarage kan niet in gebruik genomen worden tijdens bouw van bouwblokken 2, 3, 4 en 8 in verband met veiligheid	* Bouwveiligheidscontour van hoogbouw loopt deels over parkeergarage * Geen hijswerkzaamheden boven parkeergarage toegestaan * Tijdens de bouw van de latere projecten ontstaan veiligheidssus met betrekking tot exploitatie van de parkeergarage * Toegang en vluchtroutes van parkeergarage zijn niet beschikbaar/bereikbaar	* Veiligheidsmaatregelen benodigd om te voorkomen dat objecten op het parkeerdak vallen * Extra kosten * Bewoners kunnen niet parkeren in de parkeergarage zoals gepland * De bouw van bouwblokken wordt complexer	4	3	3	2	3	2	3	64	1. Onderzoek naar mogelijkheden voor het gebruik van de parkeergarage tijdens de uitvoering. 2. In het faseringsplan al goed naar de mogelijkheden kijken voor het opstellen van de torenkranen (valveiligheid etc.). Hiervoor eisen opnemen in de koopovereenkomst van de ontwikkelaar. 3. Bevoegd gezag (in gebruik name) vroegtijdig betrekken. 4. Voorschrijven dat er bij de bouw van bouwblokken 2,3,4, en 8 niet over de garage mag worden gehesen als deze in gebruik is. 5. Ingang van de parkeergarage onder blok 8 door. Veiligheid tijdens bouwblok 8 mee te nemen bij ontwikkeling blok 8. 6. Crashdeck als vereisten voor parkeergarage aanstellen ten behoeve van lichte gevelelementen en/of bouwsteigers voor blok 8 en 2. Definitieve afwerking van het dak van de parkeergarage pas na ruwbouw en gevels blok 2 en 8 laten plaatsen.
15	Veiligheid en schades	De ruimte voor het bouwterrein is te beperkt voor (een veilige) uitvoering	* Hoge bouwduichtheid * Meerdere bouwblokken tegelijkertijd in uitvoering * Meerdere partijen tegelijkertijd op hetzelfde/nabijde bouwterrein(en)	* Extra kosten * Bouwlogistiek wordt zeer complex (just in time aanlevering materialen) * Markt schrijft niet in * Omgevingshinder * Veiligheid in geding	4	3	3	2	3	3	2	64	1. Heldere begrenzing aangeven wat door wie te gebruiken wordt. 2. Een 4D referentieplanning maken (voor Opdrachtgever zelf). Op basis hiervan kan in beeld gebracht worden waar de knelpunten zitten. 3. Blok 1 aan de Treublaan en blok 5 Amstel vrij houden voor bouwterrein. 4. Eventueel het dak van de parkeergarage dusdanig maken dat daarop lichte bouwmaterialen of keten geplaatst kunnen worden. 5. Treublaan bebouwing gaat naar het zuiden, BLVC plan bekijken of daar ruimte is voor bouwterrein. 6. Onderzoek of er een bouwhub in de buurt kan worden ingericht. 7. Integraal faseringsplan opstellen en maandelijks updaten. 8. Bouwers onderling plannen laten indienen, maar als Opdrachtgever via gebiedscoördinator regie houden over uit te geven bouwruimte. 9. Optimale bouwmethode uitvragen en in EMVI opnemen. 10. Na ruwbouw kan er opslag van materiaal in het gebouw (beperkt het gebruik van het maaiveld).
12	(Plannings-)Afhankelijkheden	Gekozen bouwvolgorde zorgt voor conflicten tijdens realisatie	* Faserings zorgt voor uitvoeringsproblematiek * Gereed zijnde bouwonderdelen kunnen niet in exploitatie worden genomen vanwege overige bouwonderdelen * Onverwachte tegenvallers in de BLVC afspraken	* Claims over en weer * Vertraging * Extra kosten	4	4	4	1	1	2	3	60	1. Integraal faseringsplan opstellen en maandelijks updaten. 2. Bouwers onderling plannen laten indienen, maar als Opdrachtgever via gebiedscoördinator regie houden over uit te geven bouwruimte. 3. Ontwikkelaars in de koopovereenkomsten verplichting meegeven om deze afstemming te verzorgen. 4. 4D referentieplanning opstellen (een flimpje maken van de bouw) om iedereen inzicht te geven in de raakvlakken. 5. BLVC-plan uitwerken en dit meegeven in de tender en aan partij Stadsnoot en daarbij ruimte in tijd inbouwen.
6	Omgeving	Bouwoverlast en (on)leefbaarheid voor omwonenden en nieuwe bewoners gedurende lange periode	* Complex bouwplan met lange bouwduid en verschillende partijen en belangen in combinatie met de nieuw te bouwen fietsenstalling * Zittende huurders en ingebruikname woonblokken tijdens realisatiefase van Van der Kunbuurt	* Onwerkbaar situatie, klachten en ontevreden bewoners die bezwaar maken * Onvoorziene kostenverhoging * Onrust bij Stadsnoot/Gemeente Amsterdam/Bouwers * Extra maatregelen leefbaarheid tijdens bouwfase * Huurders van Stadsnoot wonen na de herhuisvestingsperiode in wisselwoningen of, na gereedkomen van blok 6 en 7, op een bouwterrein. Het langer duren van die situatie is voor hen onwenselijk.	4	2	2	2	2	3	4	60	1. Spreiding oplevering blokken beperken. 2. Overlastbeperkende maatregelen opnemen in het BLVC-plan op hoofdlijnen (geen machines warmdraaien voor 07:00 uur, geen versterkt geluid (radio's) toestaan, voldoende tijdelijke afvalvoorzieningen meenemen, in de BLVC plannen (Opdrachtnemer) goed in het achterhoofd houden dat er 'geleefd' wordt etc.). 3. Verplicht modulaar bouwen in het contract. 4. Goede informatievoorzieningen (communicatieplan opstellen) en bewoners uitnodigen/meenemen in proces (begrip kweken). Vast aanspreekpunt aanstellen (Opdrachtgever of Opdrachtnemer). Waar wenselijk maatregelen treffen om omgeving tevreden te houden (zijn kosten). 5. Omgevingsmanager opnemen in contract /aanpak omgeving als EMVI criterium opnemen.
10	Omgeving	Parkeerplaatsen in de parkeergarage voor terugkerende huurders/ouderen niet eenvoudig/rechtstreeks bereikbaar vanuit blok 8 en 2	* Gescheiden plandelen van de tender en de ontwikkeling, realisatie en beheer van bouwblokken 8 en 2 van Stadsnoot	* Bewonerscommissie en met name oudere bewoners staan niet achter de parkeeroplossing en geven negatief advies * Vertraging in proces en ontwerpplan bewonerscommissie ten gevolge van aanpassingen	4	2	2	2	1	3	3	52	1. Duidelijke communicatie over het type parkeergarage en de status van parkeren door terugkeerders. 2. Aandacht voor de locatie van de toegang van de parkeergarage voor voetgangers vanuit bouwblokken 2 en 8. Zorg dat er geen grote afstand gelopen hoeft te worden om bij de garage te komen.
22	Technisch	Wateroverlast in het bouwblok van Stadsnoot	* Afvoer van hemelwater van het dak van de parkeergarage functioneert niet/is onvoldoende * Aansluiting tussen bouwblok en parkeergarage is niet waterdicht	* Schade door binnenstromend water	3	3	3	3	1	4	3	51	1. Overstortstststststst toevoegen. 2. Neem toetsmomenten in het contract mee die zijn gebaseerd op deze risico's. Dan kan je hier als Opdrachtgever zelf op toetsen voordat het wordt gebouwd.
14	Samenwerking, afstemming en afspraken	Er worden voor verschillende stakeholders verschillende bronbestanden gehanteerd	* Geen gemeenschappelijke database/projectomgeving * Eigen interpretatie van de bestanden	* Conflicten tijdens de uitvoering * Contractuele discussies tussen verschillende aannemers/ontwikkelaars	3	4	3	4	2	1	2	48	1. Gezamenlijke beheerder voor de bestanden aanwinnen. 2. Uitgangspuntenkaart opstellen en het beheer bij één partij neerleggen. 3. Indien een gezamenlijke beheerder toch niet lukt dan in ieder geval goed uitwisselbare bestandsformaten gebruiken (meenemen in de koopovereenkomsten van de ontwikkelaars).
3	Contract	Markt pakt tender niet op	* Complexiteit van de locatie * Twee type aannemers nodig (boven- en ondergrondse bouw) * Dure maatregelen tijdens de bouw voor het gebruik van de parkeergarage	* Vertraging in proces * Nieuwe tender uitschrijven * Braakliggend terrein	3	4	4	2	1	2	3	48	1. Marktconsultatie houden. 2. Bouwblokken rondom de parkeergarage als één project op de markt zetten (ontwikkeling Gemeente Amsterdam en Stadsnoot in één tender). 3. Risicoreservering/EMVI-korting toepassen.
20	Veiligheid en schades	Schade aan vooraangelegde kabels en leidingen tijdens bouwwerkzaamheden	* Belangrijkste bouwroute loopt over het nieuwe tracé * Heiwerkzaamheden voor bouwblokken benodigd * Nieuwe kabels en leidingen tracés bovenop de ondergrondse constructie hebben onvoldoende dekking * Geen integraal ontwerp	* Schade aan kabels en leidingen * Vertraging * Extra kosten	3	3	3	2	2	2	3	45	1. Beschermende maatregelen afgestemd op bouwverkeer direct meenemen bij de aanleg. 2. Ontwikkelaar/bouwver meenemen als probleememenaar door CIAMS eisen op te leggen.
23	Technisch	Aanleg van de ondergrondse infrastructuur verloopt moeizaam	* Aanleg kabels en leidingen wordt belemmerd door privaat terrein * Aanvraag van middenspanningsaansluitingen zorgt voor problematiek * Langere doorlooptijd voor het verwijderen en/of verleggen van bestaande labels en leidingen * Archeologische/onbekende objecten aanwezig in de ondergrond * Bodemonderzoeken zijn niet 100% dekkend	* Vertraging * Complex afstemtraject/vergunningen voor de aanleg door privaat terrein * Extra kosten	3	3	3	2	1	3	3	45	1. Zo snel mogelijk capaciteit en energiesysteem voor alle blokken bepalen; Voor de uitwerking van het wenstracé dient 1 jaar voor de realisatie het energiesysteem bekend te zijn. 2. Faseringsplan voor de aanleg van de ondergrondse infrastructuur in relatie tot het bouwen tijdig uitwerken. 3. Uitgebreid bodemonderzoek doen, vroegtijdige peilbuizen plaatsen, geef alles wat er over de ondergrond bekend is mee aan de inschrijvers; Doe een uitgebreide inventarisering. 4. Wenstracéprocedure zo snel mogelijk opstarten om te komen tot het DTA (voor hoofdinfra sturen op vooraanleg). 5. Aanlegelisen van de CIAMS opnemen in contract (conform 13-weekse periode). 6. Aanvullende beheersmaatregelen voor te late/niet passende capaciteitsaanvraag, alsmede het na vaststellen
19	Veiligheid en schades	Schade aan dak parkeergarage	* Bouwwerkzaamheden aan de gevel van de bouwblokken van Stadsnoot welke aan het dak van de parkeergarage grenzen * Beheer en onderhoudswerkzaamheden aan de gevel van de bouwblokken van Stadsnoot	* Beschadigen dak met lekkage in garage tot gevolg. * Dak niet bruikbaar door structurele schade (scheuren). * Parkeergarage niet bruikbaar vanwege risico op bezwijken dak.	3	3	3	3	4	1	1	45	1. Fysiek onmogelijk maken dat hoogwerkers / voertuigen op dak kunnen komen. 2. Bouwblokken rondom de parkeergarage als één project op de markt zetten (ontwikkeling Gemeente Amsterdam en Stadsnoot in één tender). 3. Beheer: glazenwasinstallaties bij alle gebouwen om parkeergarage. Woningen van Stadsnoot alleen voorzien van balkons, geen directe toegang tot parkeergarage dak geven. Mogelijk één toegang via trappenhuis op niveau, of via de van der Kunstraat. Geldt voor de woningen van de bouwblokken van gemeente Amsterdam. 4. De garage verder van de betreffende gevels bouwen (een mogelijkheid zou kunnen zijn om dieper te bouwen). 5. De garage kleiner maken door er een automatische parking van te maken, dus verder van de gevel. 6. Verbieden om boven de garage te hysen (kostenimpact van wijziging uitvoeringsmethode hiervan in beeld brengen).

Risicodossier Kwantificering risico's Van der Kunbuurt

11	Ontwerp	Maatvoering van ontwerp is onjuist	* Beheer van het matenplan systeem is niet correct, zowel horizontaal als verticaal	* Vertraging van het ontwerp/bouw * Claims	3	4	4	3	1	1	2	45	1. Eén partij aanwijzen die BIM model beheert van de ontwerpen van de verschillende partijen. 2. Verantwoordelijkheid van de maatvoering (raakvlakken) bij de opdrachtnemers leggen. 3. Gezamenlijk pellenplan / matenplan opstellen. 4. Van tevoren format bepalen waarin contractanten ontwerpen aanleveren en wijzingsprocedure dienen te doorlopen.
21	Veiligheid en schades	Beschadiging aan de nieuwe definitieve openbare ruimte	* In het BLVC-kaderplan wordt in de faseringsafbeeldingen aangegeven dat er al definitieve openbare ruimte wordt aangebracht, terwijl er nog naastgelegen bouwwerkzaamheden aan de gang zijn.	* Extra kosten	3	2	2	3	1	3	3	42	1. Zolang er nog gebouwd wordt geen definitieve ruimte inrichten, maar een tijdelijke ruimte. Van der Kunstraat maar gedeeltelijk toegankelijk maken voor nieuwe blokken. 2. Bij voorkeur zo min mogelijk tijdelijk inrichten en de bouwers eigen verantwoordelijkheid hierin laten nemen; Definitief inrichten enkel in de 13-weken periode. Indien een stuk definitieve inrichting langs een bouwroute ligt, dit fysiek scheiden met betonbarriers. 3. BLVC-toezichthouder aanstellen (40 uur/week).
8	Ontwerp	Type, capaciteit en positionering energiesysteem niet tijdig of onjuist gekozen	* Onduidelijkheid over het gekozen energiesysteem * Capaciteit afhankelijk van het gebruik en het type bewoning van de bouwblokken * Niet vroegtijdig genoeg besproken met energieleveranciers/CIAMS	* Inpandige traforuimtes worden gepositioneerd op onhandige locaties * Aansluiten van de huisaansluitingen heeft meer impact op de bouw * Zowel ten behoeve van ingebruikname, als bouw aansluitingen moeten er tijdelijke traforuimtes worden geplaatst. * Tijdelijke traforuimtes brengen hoge plaatsings- en huurkosten met zich mee en zijn ook schaars bij Liander (deze dienen bijna een half jaar van tevoren te worden aangevraagd) * Aangevraagde capaciteit is over- of ondergedimensioneerd	3	3	3	2	1	2	2	39	1. Energieplan maken voor gehele gebied om vooraf keuzes te kunnen maken (WKO, toekomstvastheid en dergelijke) 2. Energieplan dient zeer gedetailleerd uitgewerkt én vastgesteld te worden, voordat de kabels en leidingen-partijen gaan engineeren. Indien je grote vertragingen wilt voorkomen, nadien NIET meer wijzigingen in type, capaciteiten en positioneringen! 3. Toetsen van het energieconcept tijdens de VO - DO fase 4. Eventueel informatie inwinnen bij Centrum Eiland Uborg
25	Samenwerking, afstemming en afspraken	Verantwoordelijkheden rondom veiligheid, eigendom, beheer en onderhoud binnentuin (semi-openbaar) op parkeerdek tender en binnentuin Stagenoot blokken 8 + 2 niet of onduidelijk belegd	* Samenhang en verwevenheid tender en Stagenoot blokken 8 en 2 en benodigde vluchtwegen	* Overlast en problemen in het beheer, onderhoud, sociale problematiek	3	2	2	3	2	2	1	36	1. Vooraf beheerplan opstellen en afspraken maken wie waar voor verantwoordelijk is, zodat eventueel eisen aan inrichting vroegtijdig bekend zijn. 2. Vooraf afspraken maken of beheer van onder andere gevels / glazenwassen vanaf dek parkeergarage mag, of dat deze met een hijsstelsel van boven af van het gebouw plaats moet vinden. 3. Beheerplannen verschillende bouwdelen dienen input te zijn op PVE van de verschillende bouwdelen. Deze beheerplannen eerst tussen opdrachtgevers afstemmen, vervolgens plannen hierop uitwerken. 4. Margestrook opnemen van 0,5 à 1 meter tussen bouwplan Stagenoot en gemeente Amsterdam.
5	Omgeving	Omgevingsvergunning wordt vertraagd verleend	* Bezwaar van omwonenden en beroepsprocedure Raad van State	* Vertraagde oplevering van de sociale huur in blok 8 en 2 waardoor terugkeerders te lang in wisselwoningen moeten blijven * Uitloop van de planning/proces Wabo * Afgeven erfpachtaanbieding	2	3	4	1	1	4	3	32	1. Bevoegd gezag/welstand/omwonenden(bewonerscommissie) vroegtijdig bij het project betrekken door ze mee te nemen in het ontwerp. 2. Bestemmingsplan goed in de gaten houden (zienswijzen). 3. Binnen bestemmingsplan blijven (niet de randen opzoeken om afwijkingen op te kunnen vangen).
2	(Plannings-)Afhankelijkheden	Fasering aansluiting kabels en leidingen in conflict met andere projecten	* Er is nog geen ontwerp voor de openbare ruimte wanneer de kabels en leidingen worden aangelegd * De straat is te smal voor de kabels en leidingen tracés in combinatie met de bomen * Geen overall afstemming over de kabels en leidingen (beperkte afstemming met CIAMS mogelijk)	* Aanvullende extra kosten om voor voorzieningen te treffen om schade door wortelgroei te voorkomen * De openbare ruimte wordt sober ingericht * Vertraging * Extra kosten	2	2	2	2	1	3	2	24	1. Vooraf ruimtereservering voor de kabels en leidingen tracés vastleggen in relatie tot het schetsontwerp van de openbare ruimte. 2. Verleg de kabels en leidingen zelf voorafgaand aan de aanbesteding/bouwwerkzaamheden. 3. Definitief Tracé Akkoord (DTA) is vast. Afwijken op DTA is voor rekening en risico kabels en leidingen-partijen zelf. 4. Object-/steigervrij 13 weken opnemen in planning bouwers en BLVC plan en koopcontract ontwikkelaars. 5. Faseringsplan oplevering bouwdelen (met huisaansluitingen) vooraf bespreken en vastleggen met CIAMS.

