Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Notulen

Van	[redacted]@amsterdam.nl
Datum	13 september 2021
Vergadering	31 augustus 2021 MS Teams
Aanwezig	[redacted]
Afwezig	[redacted]
Onderwerp	Verslag bijeenkomst Commissariaat Civiele Constructies-bruggen en kademuren

1. Opening

De Oranje Loper (OrLo) is op verzoek van de wethouder voor de zomer aan de portefeuille van het commissariaat toegevoegd.[redacted]heeft eerder een toelichting gegeven over het project. Vandaag sluiten ook[redacted]en[redacted]aan. De aanwezige leden van het commissariaat -[redacted], sinds 2008 voorzitter,[redacted],[redacted] en[redacted] - stellen zich kort voor.

2. Oranje Loper

Voorafgaand aan het overleg is een notitie is toegestuurd als basis voor het gesprek, waarin de volgende onderwerpen en denklijnen beschreven zijn:

1. De aanpak van de vernieuwing van de bruggen op basis van een corridor;
2. Het werken in een bouwteam en de totstandkoming van de raming;
3. De mogelijke consequenties en lessen van de uitkomsten van de raming van de bruggen in programma Oranje Loper voor de opgave bruggen en kademuren in Amsterdam;
4. De Bruggen- en Kadeopgave in de komende jaren in Amsterdam.

[redacted]en[redacted]lichten een en ander toe.

Het goede nieuws is dat er een voorlopig technisch ontwerp ligt met een nieuwe raming. Het slechte nieuws is dat deze een stuk hoger uitvalt - €85 miljoen hoger ten opzichte van het oorspronkelijke bedrag bij de start van €116 miljoen. In de zomer is daarover gesproken met de wethouder. Daar is afgesproken in gesprek te gaan met het commissariaat over het proces: zitten we op de goede weg? We gaan naar de raad met de nieuwe raming en moeten goed uitleggen hoe dit kan.

Donderdag 2-9 wordt hier weer met de wethouder over gesproken.

Het project wordt onder andere gekenmerkt door de omvangrijke en daardoor complexe kabel- en leidingenopgave.

Hoe zijn de contacten met de K&L beheerders georganiseerd? Werken jullie in allianties?
Amsterdam werkt volgens de WIOR (*werken in de openbare ruimte*) waarin een regeling is opgenomen voor de samenwerking en afrekening met nutsbeheerders. Voor de OrLo is het WIOR-proces 21 maanden geleden opgestart. Het bleek heel veel en daarom is hier een apart proces met een apart bouwteam K&L voor ingericht. Het is geen klassieke alliantie, maar er is wel een verregaande samenwerking. Er is een integraal afstemmingsoverleg met de eigenaren/ beheerders.

De financiële afspraken voor het verleggen van de K&L zijn gemaakt conform de WIOR. Over de WIOR bestaan, met name bij KPN, gemengde gevoelens. Met de netbeheerders is afgesproken dat voor het terugleggen wordt onderzocht of er andere afspraken gemaakt kunnen worden met de netbeheerders, mede in het kader van de wijziging van de WIOR onder leiding van de afdeling Stadsregie van de gemeente Amsterdam.

Is dit niet iets voor een gezamenlijke aanpak, stadsbreed? Het is relevant voor je hele programmering als stad.
Dat is onder andere ook door de Stadsregisseur geconstateerd. Nu is het zo dat wie het eerst komt met de noodzaak tot werkzaamheden betaalt. Dit is conform de afspraken in de WIOR. Vanuit de directie van V&OR vinden gesprekken plaats met de nutsbeheerders over dit onderwerp. Het is vooraf echter niet altijd duidelijk wat er in de ondergrond zit. De aanpak moet een stap verder worden gebracht.

Zijn de prognoses van beheerders bekend? Dan kun je ook vooruitkijken.
Waternet kennen we met grijs gietijzer, maar hoe hard is dat voor ver weg? Net als bij de gemeente wordt door beheerders vaak voor de korte termijn gepland. In ons geval ligt vaak het primaire belang en ben je de eerste, dus betaal je. De prikkels zitten verkeerd, daar kan misbruik van gemaakt worden.

Het is wel een interessante oefening om te kijken wat het kost als je de corridorgedachte laat varen. Dat is ook voor de wethouder interessant.
Je moet ook kijken wat de corridor aanpak oplevert. De meerwaarde van de corridoraanpak hangt af van de modaliteit. Veel ondergrondse infra loopt ook via de corridors. Het is moeilijk ontvlechten. Brug voor brug geeft sowieso veel meer overlast. De corridoraanpak is sneller, maar we zien nog niet dat het goedkoper is. Maar we zien ook niet dat het duurder wordt. Bij de boottocht zullen we zo zien dat alleen pleisters plakken je ook niks oplevert op termijn.

De corridorgedachte is helder voor het commissariaat. Het lijkt nu duurder, maar je moet ook kijken naar de schade die je voorkomt, de vermijdbare schade. En breng ook de maatschappelijke kosten en baten in beeld. Die zijn aanzienlijk. De tijdswinst en het beperken van overlast. Dat is maatschappelijke winst voor de stad. Dus de analyse moet breder zijn dan alleen de technische kant. MKBA's zijn vaak wat nattevingerwerk, maar je kunt het wel benaderen.

Zo is de aanpak van de OrLo ook begonnen. Dat heeft geleid tot de aanpak van alle 9 bruggen in één corridor om zo de hele route robuust te maken voor de toekomst. In de besluitvorming zat het maatschappelijke verhaal met een MKBA.

Projecten hebben de neiging om met de fijne pen te calculeren. Durf te zeggen dat je het niet voor minder dan zoveel kan maken. Het verschil tussen de eerste raming van de Noord/Zuidlijn en de eindafrekening was ook enorm. Later is er een fors bedrag bijgekomen op basis van een raming met risicoanalyse. Daar zijn ze binnengebleven.

OrLo is een cruciale corridor in de stad. Heb je een keuze om het niet te doen? Wat zijn de kosten als je niks doet? Zorg dat je voldoende financiële ruimte krijgt. Je hebt nu vertrouwen in de raming. Je moet vol zelfvertrouwen vertellen hoe dit tot stand is gekomen en daarin opnemen welke maatschappelijke kosten je vermijdt. De risico's tijdens uitvoering moet je benoemen en meenemen. Risicomarges zijn onderdeel van je raming. En je moet ook aangeven dat er risico's zullen zijn die jullie nu nog niet kennen. Zaak is dat je, eenmaal begonnen, door kunt pakken met de uitvoering. Tijd is geld.
Beheersmaatregelen moet je ook op grotere schaal zien: je neemt de bruggen mee in de grotere aanpak. Niet project per project kijken, maar op hoger niveau. Dan middelt het uit. Het grootste risico is dat de scope veranderd. Dat zie je bij de Entree.

De eerste raming was duidelijk te laag. Heb je dat kunnen uitleggen?
Ja, dat is grondig geanalyseerd. Zaken als werken in de binnenstad van Amsterdam was onvoldoende meegenomen. Dat tikt hard door bijvoorbeeld in de BLVC-maatregelen. Het indikken van de grote hoeveelheid K&L kost niet alleen tijd, maar het heeft ook fysiek effect. Er is meer ruimte nodig aan werkterrein, maar het moet gebeuren om de K&L terug te kunnen leggen in de bruggen. In de brugdekken is nl. minder ruimte dan nu voor de K&L vanwege nieuwe wet- en regelgeving over draagkracht.
Het stapelt zich op, toont zich op verschillende vlakken en leidt tot hogere kosten

Creëer niet je eigen ellende. Zorg voor voldoende financiële ruimte. Blijft het hier dan bij? De dynamiek die ontstaat als het weer meer wordt moet je vermijden. Zorg voor politiek draagvlak door het verhaal goed te vertellen.
De stad heeft te maken met verre staat van achterstand. Dat is de urgentie. De politiek is van nature kortzichtig. Je moet het beeld voor ogen houden wat de stad wil zijn. Je hebt enorme activa. Het wegwerken van de achterstanden in Amsterdam heeft effect op het toerisme, de vestiging van bedrijven, de uitstraling van heel Nederland. Niemand kent Utrecht of Almere. Je kunt ook bij het Rijk aankloppen of Schiphol (straks weer).

Het commissariaat heeft over haar ideeën voor de financiering van de opgave (separaat, buiten de begroting) een brief gestuurd naar de wethouder. Er heeft nog geen gesprek plaatsgevonden, maar dat is nu wel opnieuw ingepland.

De stad kan zich niet permitteren te verslonzen. Je kunt niet opnieuw een eerste stap zetten. Dat heeft het college al onder leiding van wethouder Dijksma gedaan. Nu moet het structureel worden. Als je de stad leefbaar en aantrekkelijk wil houden moet je de stap naar structurele financiering zetten. Balansverkorting is boekhouden en geen structurele oplossing.

Hoe zit de marktwerking nu in het Bouwteam?
Er zijn vaste percentages op W&R en ARK afgesproken. Dat is extern getoetst en als marktconform en redelijk beoordeeld. Verder is volledige transparantie en een open boekhouding afgesproken. Dat betekent dat opdrachtgever en opdrachtnemers in gevallen voordelen moeten inleveren, maar nadelen ook gedeeld worden. Dus hier wat meer en daar wat minder, de verwachting is dat dat middelt. Bij het contract voor de realisatie van de hulpbruggen werkte het goed.
Het contracteren van de werkpakketten komt nog. Het werken in een bouwteam voor vernieuwing van bruggen moet zich nog bewijzen in de praktijk. Er is geen referentie van een even groot project.

Vanuit visie vanuit achterstalligheid en vertrouwen dat je dit project wil doorzetten, moet de raad hierover besluiten op basis van een helder verhaal. Het niet doen is geen alternatief. Kijk uit met besparingen benoemen, het zijn optimalisaties. Wees reëel in je raming. Er zijn marges nodig.