Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum	14 juni 2021
Ons kenmerk	-
Uw kenmerk	-
Behandeld door	Verkeer en Openbare ruimte, Diana van Loenen, ambtelijk opdrachtgever, 06-1459 1142, d.van.loenen@amsterdam.nl
Kopie aan	n.v.t.
Bijlage(n)	2e voortgangsrapportage Oranje Loper
Onderwerp	Voortgang Oranje Loper

Geachte leden van de gemeenteraad,

Hierbij ontvangt u de 2e voortgangsrapportage Oranje Loper. Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal en de bruggen en straten van Raadhuisstraat tot Mercatorplein.
De rapportage informeert u over de voortgang van het programma van zomer 2020 tot en met het eerste kwartaal van 2021. In deze brief maken we 1. melding van een hogere raming, vertellen we 2. waar we in de uitvoering staan, en gaan we 3. in op de planning. De brief eindigt met 4. informatie over het uitvoerings- en kredietbesluit.

1. Hogere raming

De kostenraming voor het vernieuwen van de bruggen komt op basis van het huidige voorlopig ontwerp van de bruggen € 45 - € 55 miljoen hoger uit dan eerder ingeschat (de raming was € 116 miljoen in 2019). Dit is een flinke tegenvaller. De eerste raming was een inschatting op basis van een schetsontwerp en referentieprojecten van voor 2019.

Voor de bruggen en straten van Raadhuisstraat tot Mercatorplein werken we vanwege de complexiteit van de opgave in een bouwteam samen. Conform het advies van commissie Cloo betrekken we zo al bij de planvorming kennis uit de markt. Samen met aannemers Dura Vermeer en Mobilis is een voorlopig ontwerp en een uitvoeringsplanning en –fasering gemaakt. Door te werken in een bouwteam is reeds in dit stadium gebleken dat aanpassingen nodig zijn.
De raming nu is hoger en realistischer want:

- De scope is concreter geworden omdat het voorlopig ontwerp uitgaat van de locatiespecifieke omstandigheden in plaats van een inschatting op basis van eerder gerenoveerde bruggen. Zo

is uit onderzoek vast komen te staan dat een veel groter deel van de vleugelwanden langs de bruggen hersteld moet worden.
- Ook voor de hulpbruggen zijn meer kosten opgenomen. Regulier zijn deze alleen nodig als tijdelijke plek voor de kabels en leidingen. Bij de Oranje Loper is in het kader van leefbaarheid en bereikbaarheid voorgesteld deze ook beschikbaar te maken voor fietsers (al dan niet met fiets aan de hand) en voetgangers. Dat vergt een veel grotere investering.
- Voor het funderen van de landhoofden en pijlers zijn er meer (en voor één van de bruggen) ook significant langere palen nodig.
- De BLVC kosten in de huidige raming zijn geraamd op basis van de voorgenomen uitvoeringsfasering en -planning en concrete maatregelen zoals de inzet van verkeersregelaars, omleidingsroutes, tijdelijke maatregelen, gebaseerd op de voor Amsterdam gebruikelijke richtlijnen (en niet als percentage van de uitvoeringskosten).
- Het kabel- en leidingenwerk is nog complexer en duurder dan eerder werd aangenomen.

Hoewel er nu een veel nauwkeuriger inschatting is van de kosten, zijn er nog steeds onzekerheden die het bedrag kunnen doen wijzigen. Zo kunnen de kosten voor het terugleggen van de kabels en leidingen in de bruggen en straten nog niet specifiek geraamd worden. Ook de kostenverdeling voor de kabels en leidingen, tussen gemeente en kabel- en leidingbedrijven, is nog niet vastgelegd. Bij het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten eind 2021 hebben we inzicht in de kosten en bijdragen van de kabel- en leidingbedrijven voor het functievrij maken van de bruggen (het weghalen van de kabels en leidingen). Dan heeft het bouwteam Kabels en Leidingen een actuele raming op basis van de inschrijvingen van de aannemers en de samenwerkingsovereenkomsten met de kabel- en leiding bedrijven. De raming van de kosten en bijdragen voor het weer terugleggen van de kabels en leidingen zijn pas in de loop van 2022 scherper in beeld. Dan is bekend welke werkzaamheden noodzakelijk zijn vanwege het maaiveld-ontwerp en het "eigen werk" van de kabel- en leidingbedrijven.

Optimalisaties
Samen met programma Bruggen en Kademuren wordt onderzocht of optimalisaties in de uitvoering mogelijk zijn om zo tot een realistisch en robuust uitvoeringsplan te komen. Daarnaast zijn we met hen in overleg over dekking van de hoger geraamde kosten vanuit het programma Bruggen en Kademuren. Optimalisaties kunnen bijvoorbeeld zijn het volledig of gedeeltelijk afsluiten van de straten, een langere afsluiting voor de trams om sneller werken mogelijk te maken, of vervoer over de weg in plaats van over het water. De komende maanden worden deze mogelijke optimalisaties, in samenspraak met onder meer Stadsregie en de stadsdelen West en Centrum, verder uitgewerkt. De uitkomsten hiervan worden u bij het uitvoerings- en kredietbesluit eind 2021 voorgelegd.

Lessen
Het bouwteam bruggen en straten organiseert bij de totstandkoming van haar uitvoeringsplannen en kostenramingen structureel reviews. Zij toetsen zeer kritisch de ontwerpen, planningen en ramingen die zijn opgesteld.
- In het opstellen van de nieuwe raming (en uitvoeringsplanning op basis van het aangepaste voorlopig ontwerp en optimalisaties) die u wordt voorgelegd bij het

uitvoerings- en kredietbesluit worden ook de recente lessen van de audit bij De Entree betrokken.
- We leren van ervaringen in projecten die al verder zijn met de uitvoering, zoals onder meer project Vijzelstraat.
- Daarnaast is een onafhankelijk bureau (Turner en Townsend) ingeschakeld om als externe deskundige een kritische beoordeling te geven van de ramingen.
- Ook voor het onafhankelijk toetsen van de voorbereiding- en uitvoeringsplanningen zijn twee toonaangevende planningsdeskundigen betrokken bij het project.
- In aanloop naar het uitvoerings- en kredietbesluit zal een toets worden gedaan of de gemeentelijke organisatie voldoende gesteld staat voor de volgende fase van het project.

De voorliggende planningen en ramingen zijn intern en extern gechallenged.

Bij de vorige raming, gebaseerd op referentieprojecten, is een onzekerheidsmarge meegenomen, vergelijkbaar met een P85 waarde op een probabilistisch doorgerekende raming. Ondanks dat zijn de locatiespecifieke omstandigheden dusdanig gebleken dat er meer geld nodig is. De voorliggende inschatting is gebaseerd op de zogenaamde P50 waarde. In de raming zelf zijn onzekerheidsmarges opgenomen voor nog verder te ontwerpen onderdelen (nader te detailleren) en voor risico's die passen bij de fase van het project.

Ik heb naar aanleiding van de hogere raming het Commissariaat Civiele Constructie (o.l.v. C. Veerman) gevraagd dit project in portefeuille te nemen, vanwege de raakvlakken met het programma Bruggen en Kademuren. Het Commissariaat heeft daarmee ingestemd.

2. Uitvoering herinrichting

De herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal en het plaatsen van de hulpbruggen liggen op schema. De eerste fase van de herinrichting van de zuidelijke kant van de Nieuwezijds Voorburgwal is zo goed als afgerond, de tram rijdt sinds begin mei weer en naar het zich nu laat aanzien, is conform planning voor alle hulpbruggen de eerste bouwfase afgerond, zodat de kabels en leidingen erin gelegd kunnen worden.

Het programma betrekt en informeert de omgeving zo goed mogelijk over de werkzaamheden. Desondanks hebben ondernemers op de corridor Raadhuisstraat - Mercatorplein begrijpelijke zorgen over de gevolgen van de werkzaamheden voor hun onderneming, zeker in de huidige situatie, na meer dan een jaar van coronamaatregelen. Met de ondernemers proberen we, in overleg met de stadsdelen, tot maatwerkoplossingen te komen, zoals bijvoorbeeld een tijdelijk terras in het water.

Voor de herinrichting van de Raadhuisstraat en Rozengracht zijn de plannen, in participatie met de omgeving, zo goed als afgerond. Voor de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zijn in een participatietraject twee ontwerpen voorgelegd. De uitkomsten uit de participatie, verkeersproef en -onderzoeken in het najaar van 2020 hebben geleid tot een aangepast ontwerp. Dit ontwerp combineert onderdelen van de eerste twee ontwerpen en maakt het blackspotkruispunt op de Jan Evertsenstraat/Admiraal de Ruijterweg veiliger. Tot en met 3 juni kunnen bewoners nog aangeven wat ze van dit aangepaste ontwerp vinden.

3. Planning

Half april 2021 heeft KPN aangegeven dat de doorlooptijd voor de sanering van de enorme hoeveelheid KPN-kabels in de corridor Raadhuisstraat tot Mercatorplein meer tijd vergt dan eerder aangegeven. Dit heeft tot gevolg dat de planning en fasering van de werkzaamheden voor de Oranje Loper moeten worden herzien. Dit geldt daarmee ook voor de periode na deze werkzaamheden, en dus het moment waarop de tram wordt omgeleid.
Het streven is dat de uitvoeringsduur van programma Oranje Loper gelijk blijft, van januari 2021 tot eind 2025. Dat vergt wel een aanpassing van de uitvoeringsplanning binnen deze periode. Voor de werkzaamheden aan kabels en leidingen bij de bruggen in West, die vorige week gestart zijn, is de planning nog steeds om deze in november 2021 af te ronden. Voor het kabels- en leidingenwerk in het Centrum ziet het er naar uit dat het werk nog steeds in de zomer start. Ook de volgorde van werken blijft zoals eerder met de omgeving gedeeld, maar de werkzaamheden per brug hebben een langere doorlooptijd, met name bij de bruggen op de Raadhuisstraat.
Op dit moment wordt onderzocht wat dit betekent voor de planning en uitvoeringsmethode. Zodra deze informatie bekend is, brengen we de omgeving hiervan op de hoogte.

4. Uitvoerings- en kredietbesluiten

Om het uitvoerings- en kredietbesluit te kunnen baseren op het aangepaste voorlopig ontwerp waarin de resultaten van mogelijke optimalisaties zijn verwerkt en een realistische en robuuste raming te kunnen maken, is het uitvoerings- en kredietbesluit voor de bruggen en straten van Raadhuisstraat tot Mercatorplein verplaatst van juli 2021 naar december 2021. Hierdoor is het reeds verstrekte voorbereidingskrediet niet meer toereikend, en is een aanvulling van € 11,7 miljoen noodzakelijk. Dit is onder meer nodig voor doorlopende verplichtingen tot einde werk, om materialen te kunnen bestellen die nodig zijn voor de uitvoering en tot december 2021 met circa 70-80 mensen in het bouwteam te werken aan het definitief ontwerp, zodat dit klaar is voor contractering en de uitvoeringsorganisatie kan starten.

Voor de werkzaamheden voor het noordelijk deel van de Nieuwezijds Voorburgwal leg ik eind 2021 eveneens een uitvoerings- en kredietbesluit aan u voor.

Op 29 juni organiseert de Oranje Loper een technische sessie om u nader te informeren over de voortgang van het programma. U ontvangt binnenkort een uitnodiging.

Met vriendelijke groet,



Egbert J. de Vries
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit