Annotatie Programma Bruggen en Kademuren voor wethouder

Onderwerp
2x wh Groot Wassink/ De Vries betreft advies Veerman financiering Programma Bruggen en Kademuren – dinsdag 22 maart 2022 14.00 – 14.30 uur.

2x wh Kukenheim/ De Vries betreft advies Veerman financiering Programma Bruggen en Kademuren – dinsdag 22 maart 2022 14.30 – 15.00 uur.

Inhoud annotatie
In deze annotatie achtergrondinformatie ter voorbereiding op het gesprek over de financiering van het programma Bruggen en Kademuren:

1. Advies Commissariaat Civiele Constructies/ dhr. Cees Veerman
2. Stand van zaken financiën PBK
3. In beeld brengen van financiële keuzes en bredere afwegingen en initiatieven om kosten te verlagen.

Bijlage
- Brief Veerman (college 15 februari)

Ad1. Advies Commissariaat Civiele Constructies/ Cees Veerman
Bijgevoegde brief is besproken in de collegevergadering van 15 februari en nog niet gedeeld met de raadsleden.

In bijgevoegde brief geeft het Commissariaat Civiele Constructies onder leiding van dhr. Cees Veerman zijn visie op de noodzakelijke langjarige financiering van het programma Bruggen en Kademuren en het behoud van het cultureel erfgoed. De brief is een vervolg op een gesprek tussen dhr. Veerman (voorzitter Commissariaat), de wethouder Verkeer en Vervoer, de stedelijk Directeur Ruimte & Economie en vertegenwoordigers van Bestuursadvisering, DMC en het programma Bruggen en Kademuren. In dit gesprek is het Commissariaat gevraagd zijn ideeën omtrent langjarige financiering uitgebreider op schrift te zetten.

Het Commissariaat constateert dat door het achterstallig onderhoud in de stad een reële schuld is ontstaan, die een langjarige en programmatische aanpak vergt. In brief pleit het Commissariaat er voor de reële schuld in te lopen met de al ingezette aanpak. Voor de langjarige financiering stellen zij voor een fonds in te richten à la het Deltaprogramma, waaruit jaarlijks voldoende middelen beschikbaar zijn voor het programma Bruggen en Kademuren en daarmee de financiering van het programma buiten de jaarlijkse begrotingsdiscussie te plaatsen.

Het college heeft in de afgelopen bestuursperiode flink geïnvesteerd in de programma-aanpak, waarbij een organisatie is opgebouwd die zich richt op de circa 850 verkeersbruggen en circa 200 kilometer gefundeerde kademuren, die een belangrijke rol hebben in het functioneren van de stad. Deze constructies worden versneld op orde gebracht door middel van een onderzoeks-, veiligheidsmaatregelen- en vernieuwingsprogramma. Het Commissariaat constateert dat de resultaten tot nu toe laten zien dat de veiligheidsaanpak werkt en de programmatische vernieuwingsaanpak met langjarige overeenkomsten met marktpartijen en kennisinstellingen aanslaat. Het college heeft gekozen voor een brede aanpak en daarin goed samen te werken met de markt, de omgeving en andere partners.

Het Commissariaat geeft aan dat Amsterdam een structureel vervolg zou moeten geven aan de gestarte aanpak. Een eventuele bezuiniging zou onzekerheid opleveren in de programma-organisatie, de relatie met de markt en ervoor zorgen dat de reële schuld van de stad verder oploopt. Daarnaast zorgen de extra kosten voor toekomstig onderhoud ervoor dat ook de financiële schuld zal oplopen. Omgekeerd draagt investeren in onderhoud en vernieuwing bij aan de economische bedrijvigheid en innovatie. De langjarige benodigde middelen vergen de nodige politieke keuzes. Keuzes die het nieuwe college moet maken.

Ad 2. Financiële stand van zaken Programma Bruggen en Kademuren
Voor de vernieuwing van bruggen en kademuren is in totaal ruim € 457 miljoen aan investeringsruimte en € 206 miljoen in de exploitatie vrijgemaakt, waarmee de aanpak van het achterstallig onderhoud aan bruggen en kademuren een flinke impuls heeft gekregen. Met deze middelen zijn onder andere tientallen projecten in voorbereiding en uitvoering genomen, is een stevige organisatie opgebouwd en is een robuust veiligheidsproces ingericht.

Maar daarmee zijn we er nog niet. We staan voor een grote herstelopgave en voor de jaren na 2022 ontbreekt financiële zekerheid daarvoor. De bijgestelde investeringsraming tot en met 2026 komt uit op € 1.012 miljoen, wat nog een tekort betekent van € 556 miljoen. Ook is voor de jaren 2023 tot en met 2026 nog ca. € 182 miljoen nodig in de exploitatie, waaruit onder andere de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen, onderzoeken en het innovatieprogramma worden gefinancierd. Voor de decennia na 2026 is op basis van de huidige inzichten nog circa € 200 miljoen per jaar nodig om het programma tot een goed einde te brengen.

In het uitvoeringsprogramma 2022-2026 dat eind maart 2022 aan het college en de raad wordt voorgelegd, wordt de investeringsbehoefte onderbouwd.

Ad 3. In beeld brengen van financiële keuzes en bredere afwegingen en initiatieven om kosten te verlagen.
Het onderzoeksprogramma naar de staat van de bruggen en kademuren laat zien dat een fors deel van de constructies gebreken vertoond en in gevallen zelfs niet meer voldoet aan de wettelijke eisen. Daarmee blijft de grote herstelopgave om de stad nu en in de toekomst veilig en bereikbaar te houden onverminderd urgent. Om dit voor Amsterdam en haar inwoners haalbaar en betaalbaar te houden, stuurt PBK daarbij niet alleen op volledige vervanging van de bruggen en kademuren, maar ook steeds meer op minder ingrijpende herstelmaatregelen, groot onderhoud en rennovatie.

Bij het (deels) uitblijven van financiële middelen, moeten er ook binnen PBK ingrijpende keuzes gemaakt worden. De vernieuwing komt dan noodzakelijkerwijs op een lager pitje en de focus zal weer vernauwen naar het veilig en functioneel houden van verouderde constructies. In dat geval neemt niet alleen de achterstalligheid weer toe evenals de risico's, maar komen we ook in geen geval in de buurt van de beoogde versnelling (factor 20) en de langjarige samenwerking met de markt. Ook het afkopen van contracten of het afsluiten of afwaarderen van constructies die we niet tijdig kunnen herstellen zijn keuzes die voorliggen. Dit leidt mogelijk tot desinvesteringen en eventuele claims van samenwerkingspartners, die hun uitzicht op werkzekerheid zien verdampen. Daarnaast zullen hierdoor de kosten voor de gemeente in de toekomst toenemen. Dit zijn scenario's die we verder in kaart aan het brengen zijn, zodat de mogelijke consequenties van de keuzes waar we voor staan transparant en objectief in beeld zijn.

Daarnaast wordt uit de voorbereiding van de projecten en onderzoek naar kostenramingen duidelijk dat extra eisen aan de uitvoering op bijvoorbeeld het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (BLVC), vervoer over water, bomen, monumentaal bouwen, etc. kostenverhogende effecten hebben. We zijn gewend in Amsterdam om werk met werk te maken en zo veel mogelijk alle verkeersstromen in stand te houden. Werkzaamheden worden daardoor complexer en duren langer. Dit zijn belangrijke oorzaken van het overschrijden van normkosten. Met het vaststellen van de Uitvoeringsstandaard hebben we hier belangrijke kaders voor afgegeven, bijvoorbeeld over het uitgangspunt vierkant (volledig) afsluiten om zo sneller te kunnen werken, maar we zien dat de praktijk weerbarstig is.

De huidige investeringsramingen zijn nog opgesteld conform de in Amsterdam gebruikelijke uitvoeringsmethodieken. De kostprijsverlagende effecten van de innovaties en of versnellingsmaatregelen zijn hierin nog niet verwerkt omdat het nog niet is te voorspellen hoe deze (financieel) uitpakken. Op dit moment wordt een eerste richtinggevende notitie voorbereid, waarin voor een aantal onderwerpen de keuzemogelijkheden financieel inzichtelijk worden gemaakt.