Eindrapportage
Rode Loper/ Vijzelstraat



Hakima Belhaj
Michiel Waitz

Eindrapportage Rode Loper /Vijzelstraat

Inhoud

Voorwoord 3

1 .Bestuurlijke Samenvatting 4

2 Financiën Rode loper 6
2.1 Hoofdprojecten Rode Loper 6
2.2 Financieel overzicht 6
2.3 Ontwikkelingen dekking 7
2.4 Ontwikkelingen kosten 8

3. Organisatie en voortgang project Vijzelstraat 10
3.1 Mijlpalen 10
3.2 Eindsituatie Vijzelstraat 11

4. Omgevingsmanagement en communicatie Vijzelstraat 14
4.1 Contact met de omgeving 14
4.2 Stand van Zaken Vijzelstraat 15

5. Projectbeheersing Vijzelstraat 17
5.1 Planning 17
5.2 Bestuurlijke achtergrond 18
5.3 Financiën 18
5.4 Risico's en risicoreservering. 21

6. Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging 21

7. Organisatie en voortgang project Ferdinand Bolstraat Zuid 26
7.1 Wijzigingen op het ontwerp 26
7.2 Financiën 27
7.3 Planning 28

Voorwoord

Voor u ligt de eindrapportage van het project Rode Loper. Eind 2018 is het merendeel van de Rode Loper aangelegd en in 2019 financieel afgerond. Het Damrak (2015), Beursgebied (2018), Rokin (2017), Muntplein (2017), Vijzelgracht (2018) en de Ferdinand Bolstraat (2018) zijn geheel in gebruik genomen. Nu zijn ook de 3 bruggen op de Vijzelstraat, de herinchting van het maaiveld op de Vijzelstraat en de herinrichting van de Ferdinand Bolstraat Zuid opgeleverd. Het werk voor de Vijzelstraat is in februari 2019 in opdracht gegeven en in december 2021 opgeleverd. De herinrichting van het stukje Ferdinand Bolstraat Zuid is 2021 voorbereid en in 2022 opgeleverd. Reden om de Rode Loper financieel af te ronden.

Het doel van deze eindrapportage is om het college op hoofdlijn te informeren over de afronding van de Rode Loper en meer in detail te informeren over de afronding van de projecten Vijzelstraat en de Ferdinand Bolstraat Zuid. Op basis hiervan wordt het bestuur gevraagd om de directeur V&OR decharge te verlenen. Als onderdeel van de Regeling Risicovolle Projecten (RRP) werd het college van burgemeester en wethouders, de commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW) en stadsdeel Centrum, tweemaal per jaar via een voortgangsrapportage geïnformeerd over het project Vijzelstraat. Tevens heeft het project een programma van tegenspraak opgesteld, een belangrijk en waardevol onderdeel van de regeling, dat jaarlijks werd geactualiseerd. In deze eindrapportage komen aan bod: eindsituatie, planning, financiën, risicomanagement, omgevingsmanagement, communicatie en de resultaten van het programma van tegenspraak. De financiële standlijn van deze rapportage is 31 december 2022.

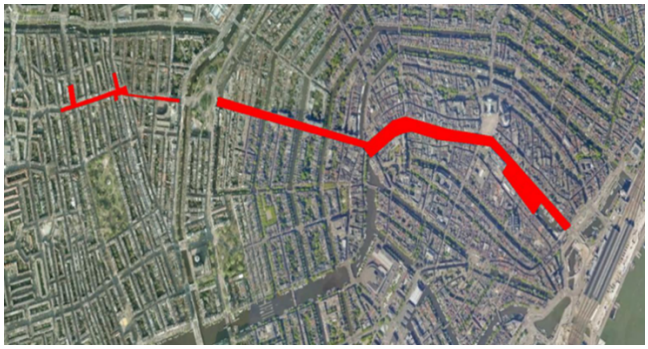
In de voortgangsrapportage 9 (11 november 2018) van de Rode Loper was er sprake van een positief resultaat tussen een begrote dekking van € 128 miljoen en begrote kosten van € 126,5 miljoen. De financien op de Rode Loper zijn ook bij de eindstand positief, omdat afgesloten wordt met een dekking van € 136 miljoen en € 134 miljoen aan kosten voor de realisatie.

1 .Bestuurlijke Samenvatting

De Rode Loper is een verzameling van deelprojecten die gesitueerd is boven of nabij de Noord/Zuidlijn. Doel van deze projecten was om ter plaatse van het tracé waar onder de Noord/Zuidlijn werd gebouwd en waar ook de opgangen van de metro gesitueerd zijn, het maaiveld her in te richten en een eindbeeld te realiseren van een aantrekkelijkere, veiliger straat met meer leefkwaliteit en meer ruimte voor verblijven, en voor voetgangers en fietsers.

De Rode Loper bestaat uit de volgende projecten:

- Damrak
- Beursgebied
- Rokin
- Muntplein
- Vijzelstraat
- Vijzelgracht
- Ferdinand Bolstraat van Stadhouderskade tot Van Ostadestraat
- Febo Zuid Van Ostadestraat tot Cornelis Troostplein



Met het gereed komen van de vernieuwing van drie bruggen en de herinrichting van de Vijzelstraat en de herinichting van de Ferdinand Bolstraat Zuid, zijn alle projecten die onderdeel uitmaken van de Rode Loper afgerond. Hiermee hebben alle straten boven de Noord/Zuidlijn in stadsdeel Centrum en deels in stadsdeel Zuid (Ferdinand Bolstraat) nu een eindbeeld van een aantrekkelijkere straat met meer leefkwaliteit en meer ruimte voor voetgangers en fietsers.

Het project is financieel positief afgerond. De totale kosten voor de realisatie van de Rode Loper bedroegen € 134 miljoen, waarbij er een onderschrijding op de dekking is ter grootte van € 2 miljoen.

Op basis van deze eindrapportage wordt het bestuur gevraagd om de directeur V&OR decharge te verlenen.

Bestuurlijke achtergrond

Het project Rode Loper is gestart in 2003 door stadsdeel Centrum en vanaf 2005 is deze samenwerking verbreed richting het toenmalige DIVV en DRO (nu V&OR en R&D). Later is stadsdeel Zuid hierbij aangesloten als onderdeel van de herinrichting van de openbare ruimte boven de nieuwe metro Noord/Zuidlijn.

Eind 2011 heeft het toenmalig 'Bestuurlijk Overleg' het voornemen uitgesproken om het project Rode Loper als coalitieproject in te richten. Dit voornemen is door het DB van stadsdeel Zuid bekrachtigd op 31 januari 2012. B&W en gemeenteraad hebben op respectievelijk 31 januari 2012 en 14 maart 2012 ingestemd met het ontwerp Rode Loper waarbij dit voornemen is vermeld.

Het DB Centrum en deelraad Centrum hebben op respectievelijk 24 januari 2012 en 21 februari 2012 ingestemd met het ontwerp Rode Loper en de gemeenteraad heeft op 14 maart 2012 ingestemd met de verstrekking van een voorbereidingskrediet voor het Damrak en de aanschaf van natuursteen voor Rokin.

Het coalitiebesluit is op 30 oktober 2012 door het College vastgesteld. En op 28 november 2012 behandeld en vastgesteld in de gemeenteraad.

Per 1 juli 2016 heeft de directeur Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) de ambtelijke verantwoordelijkheid voor het project Rode Loper overgenomen van de stadsdeelsecretaris van de bestuurscommissie Centrum conform het B&W-besluit van 26 januari 2016 om het opdrachtgeverschap van negen projecten in het verkeersdomein over te dragen van bestuurscommissies aan het college van B&W.

Financieel is het project per 1 januari 2017 onder V&OR gebracht. Dit gaf uitvoering aan een eerder genomen besluit van het college om negen projecten in het domein openbare ruimte en mobiliteit centraal aan te sturen conform het nieuwe bestuurlijk stelsel van 2014.

2 Financiën Rode loper

2.1 Hoofdprojecten Rode Loper

De Rode Loper bestaat uit de volgende hoofdprojecten:

- Damrak
- Beursgebied
- Rokin
- Muntplein
- Vijzelstraat
- Vijzelgracht
- Ferdinand Bolstraat tot Van Ostadestraat
- Febo Zuid Van Ostadestraat tot Cornelis Troostplein

Het eindbeeld van de totale kosten voor de realisatie van de Rode Loper bedragen € 134 miljoen.

2.2 Financieel overzicht

Hieronder staan de cijfers rond de dekking en de raming van het gehele project de Rode Loper gebaseerd op de stand van 31 december 2022. De totale dekking was € 136 miljoen. De bestuurlijk vastgestelde ramingen van alle projecten omvatten samen een bedrag van € 136,2 miljoen aan kosten. Er is € 0,4 miljoen meer dekking beschikbaar dan er aan projectkosten is begroot op basis van bestuurlijk vastgestelde ramingen. Dat vormt samen dus, afhankelijk van de nog uit te keren nadeelcompensatie, een potentiele onderschrijding van € 2,27 miljoen. In navolgende tabellen is dit in meer detail weergegeven.

Overzicht bestuurlijke vastgestelde uitvoeringskredieten en gerealiseerde kosten

Deelproject	*Bestuurlijke raming*	*Totaal gerealiseerd*	*Resultaat*
Overall projectkosten	*9.845.843*	*9.928.703*	*-82.860*
Damrak (incl aansluiting)	12.537.131	11.320.064	*1.217.067*
Ferdinand Bolstraat	12.369.631	13.827.696	*-1.458.065*
kademuurvernieuwing	10.000.000	9.988.962	*11.038*
Beursplein	3.336.971	3.875.648	*-538.677*
Rokin en Muntplein	25.249.170	23.291.687	*1.957.483*
Fontein Rokin	1.000.000	840.175	*159.825*
Vijzelgracht	6.230.158	5.207.405	*1.022.753*
Vijzelstraat Maaiveld	11.045.683	11.436.168	*-390.485*
Vijzelstraat Bruggen	*28.468.491*	*29.959.201*	*-1.490.710*
Fietsenstalling Beursplein	8.850.261	10.048.084	*-1.197.823*
Ferdinand Bolstraat zuid	4.238.305	3.913.496	*324.809*
Risico Nadeelcompensatie	3.000.000	257.434	*2.742.566*
extra dekking	437.979	437.979	-
Totaal	136.609.623	134.332.702	2.276.921

2.3 Ontwikkelingen dekking

Er is zo'n € 8,4 miljoen hogere dekking ten opzichte van de vorige voortgangsrapporta rapportage (voortgangsrapportage 9, Rode Loper, eerste helft 2018, vastgesteld d.d. 11 november 2018). Dit komt door de scopeuitbreiding op de Vijzelstraat (noodconstructie en de Westelijke deel brug 30), een hogere bijdrage voor de Ferdinand Bolstraat Zuid vanuit het SMF, VRA en Nutsbedrijven en een lagere bijdrage uit Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) Traminfra op de Ferdinand Bolstraat Noord.

Totale dekking in de vorige rapportage	€ 128.190.022
Vijzelstraat Bijdrage PBK Noodconstructie en Westelijke deel brug 30 (scopeuitbreding)	€ 7.029.296
MIP 2019Stedelijk MobiliteitsFonds	€ 841.029
Febo Zuid Bijdrage waternet	€ 130.450
Febo Zuid Bijdrage VRA	€ 86.970
Vijzelstraat Onttrekking reserve ROLO als dekking van krediet voorbereiding 20% van € 1.650.000	€ 400.000
Bijdrage Nutsbedrijven Vijzelstraat	€ 62.856
Bijdrage voetgangersbrug PBK	€ 284.000
Af: Lagere bijdrage MVP Traminfra Ferdinand Bolstraat	€ 415.000 -
Dekking eindsituatie	€ 136.609.623

2.4 Ontwikkelingen kosten

De kostenraming is met € 9,6 miljoen verhoogd. Dat wordt als volgt verklaard:

Verhoogde ramingsonderdelen	Raming	Aanvullend Kredietbesluit
Totale raming in de vorige rapportage	€ 126.573.377	
Vijzelstraat Maaiveld en bruggen i.v.m. Scopuitbreiding Noodconstructie en Uitbreiding Westelijke deel brug 30	€ 8.601.542	€ 3.670.289 op 13 feb 2019 €1.721.783 op 9 sept 2020 € 3.209.470, bijdragen PBK en nutsbedrijven
Ferdinand Bolstraat Zuid n.a.v. Definitief Ontwerp	€ 1.434.704	€ 1.434.704 op 6 juli 2021
Totale raming huidige rapportage	€ 136.609.623	

Daarnaast waren er de volgende positieve en negatieve kostenontwikkelingen binnen de scope van de de verschillende krediet besluiten en de laatste voortgangsrapportage Rode Loper.

- Rokin/Muntplein: hier zijn de kosten circa € 1,9 miljoen lager uitgevallen dan begroot vanwege een gunstig aanbestedingsresultaat.
- Ferdinand Bolstraat: hier zijn de kosten zo'n € 1,6 miljoen hoger uitgevallen dan begroot. Daar stond wel voor een belangrijk deel extra dekking tegenover. De aanbesteding viel gunstig uit maar aan het spoorwerk zijn extra onvoorziene kosten geweest. Het werk aan de Ferdinand Bolstraat is in 2017 financieel niet volgens verwachting afgerond. Verschil van inzicht bleek te bestaan over de geleverde kwaliteit van het werk. Het contract Ferdinand Bolstraat dateert uit 2016. Voor de oplevering heeft de opdrachtnemer diverse meerwerk claims neergelegd voor een bedrag van meer dan € 3 miljoen. De gemeente betwiste dit bedrag. Op basis van deze opgave is er in de financiële prognoses voor de bestemmingsreserve Rode Loper steeds rekening gehouden met een mogelijke uitkering van een of meerdere claims waarin de scenario's varieerden van € 0 tot € 2,5 miljoen. In april 2021 is overeenstemming bereikt voor een bedrag van € 800.000,- waarmee alle claims en vorderingen afgehandeld zijn. Deze kosten zijn inmiddels gefactureerd en betaald.
- Beursplein: aan de vernieuwing van het maaiveld en de fietsenstalling Beursplein is € 1,7 miljoen aan meerwerk uitgegeven. Voor € 0,85 miljoen was er extra dekking beschikbaar gesteld vanwege een hogere subsidietoekenning door de Vervoerregio Amsterdam en nog beschikbare dekking voor het maaiveld. Het restant is gedekt uit de beschikbare ruimte in de reserve Rode Loper.
- Vijzelgracht: De Vijzelgracht is met een onderschrijding van budget met 1 mln gerealiseerd

- Vijzelstraat: aan de vernieuwing van het maaiveld, de renovatie/herstel van brug 30, 41 en 70 zijn er € 1,9 miljoen meer kosten gemaakt dan was begroot. Hiervoor zijn meerdere verklaringen te geven. Hogere kosten zijn gemaakt voor de monitoring en onderzoek naar de onderliggende Noord/Zuidlijn. Hiermee is het toprisico van de deformatie van de metrobuizen beheerst. Daarnaast is meer bestratingmateriaal ingekocht via het materiaalbureau tegen hogere kosten dan voorzien, zijn hogere kosten gemaakt voor de engineering, heeft de aannemer meerwerk verricht en is er sprake geweest van hogere kosten voor indexering.
- Ferdinand Bolstraat Zuid: de kosten zijn in 2021 geraamd op € 4,2 miljoen in plaats van de € 2,8 miljoen ten opzichte van het op 20 november 2018 vastgestelde uitvoeringsbesluit. Een aanvullend uitvoeringsbudget van 1,4 miljoen is in juni 2021 toegekend. Het sluitstuk van de Rode Loper is uiteindelijk binnen de beschikbare dekking gerealiseerd en heeft een positief resultaat van € 0,3 miljoen.
- Restpartij natuursteen: deze restpartij is deels ingezet voor resterende projecten en beheer en onderhoud.
- Overall kosten: een deel van de kosten die op dit Overall deelproject zijn geboekt, zijn doorbelast naar de andere deelprojecten, daartegenover staat dat langer is door gewerkt dan gepland vanwege de afronding van enkele deelprojecten, hierdoor is er een klein overschrijding ontstaan van € 0.08 miljoen.
- Nadeelcompensatie: Tot op heden is €0,3 miljoen nadeelcompensatie uitgekeerd. Ingeschat wordt dat er minimale uitkeringen zullen worden gedaan en de verwachting is dat de nadeelcompensatie blijft op €0,3 miljoen waarmee er € 2,7 miljoen niet wordt aangewend. De ondernemers mogen 5 jaar na afronding van het project nog nadeelcompensatie aanvragen, we hebben hier niet het gehele restant voor nodig, er wordt rekening gehouden met circa €0,4 mln.

Per saldo is er in de eindsituatie sprake van een onderschrijding van de bestuurlijk vastgestelde ramingen van circa € 2,0 miljoen en daarbovenop een overschot aan dekking van ruim € 0,4 miljoen ten opzichte van de bestuurlijk vastgestelde ramingen. Daarmee komt het eindresultaat op € 2,4 miljoen. Voor de restwerkzaamheden, financiele afronding en eventuele nadeelcompensatie is er tot en met 2027 € 0,5 miljoen gereserveerd. De kans dat er nu nog nadeelcompensatie wordt aangevraagd achten wij heel klein. De restant bedragen op de dekkingsbronnen Reserve Rode Loper (1,3 mln) en SMF(0,7 mln) zijn vrij komen te vallen in de Algemene Middelen bij het opmaken van de jaarrekening 2022.

3. Eindsituatie vernieuwing drie bruggen en de herinrichting Vijzelstraat

3.1 Mijlpalen

De herinrichting van de Vijzelstraat was een belangrijk en omvangrijk project van de Rode Loper, waarbij de straten boven de Noord/Zuidlijn een nieuw profiel kregen. Naast de herinrichting zijn ook drie historische bruggen, waarvan twee monumentale, in de straat vernieuwd en is de gehele trambaan heringericht en vernieuwd.



De vernieuwde Vijzelstraat, oktober 2021.

De opdrachtnemer/aannemer Max Bögl heeft, ondanks de coronacrisis goed kunnen doorwerken. Alle mijlpalen zijn behaald. Het werk 'Herinrichting Vijzelstraat' is door de aannemer op 1 december 2021 opgeleverd conform de contractuele einddatum. De tijdelijke buiten gebruikname van de trambaan is gestart en beeindigd conform de vooraf overeengekomen periode. Tramlijn 24 werd op 7 juni 2021 weer in gebruik genomen.
Tijdens het werk aan de Vijzelstraat zijn aanvullend in samenwerking en op verzoek van Programma Bruggen en Kademuren een aantal belangrijke onderzoeken en werkzaamheden verricht. Een groot deel van de aanvullende werkzaamheden waren experimentele werkzaamheden en waren nieuw en academisch van aard en met een aanzienlijk risico op vertraging. Aannemer en projectteam hebben de werkzaamheden echter binnen de vastliggende hoofdplanning en tramvrije periode (TBGN) weten te realiseren. De volgende werkzaamheden zijn uitgevoerd:

- Experimenteel onderzoek naar de daadwerkelijke sterkte van oude houten paalfunderingen; De resultaten van dit onderzoek hebben in grote mate bijgedragen aan de nieuwe Amsterdamse Richtlijn Bruggen die door PBK gebruikt wordt voor de herbeoordeling van diverse bruggen waardoor niet alle bruggen geheel gesloopt en herbouwd hoeven te worden, maar partieel vernieuwd kunnen worden en voorzien kunnen worden van een levensduur verlengende maatregel, of in zijn geheel niet gerenoveerd hoeven te worden omdat de bruggen voldoende draagkrachtig blijken te zijn en dit nu ook door middel van berekeningen aangetoond kan worden. Deze nieuwe richtlijn wordt bijvoorbeeld toegepast bij de herbeoordeling van de bruggen binnen de scope van PBK en de Oranje Loper.

- Experimenteel onderzoek naar de draagkracht van gecombineerde staal-beton brugdekken; het onderzoek in samenwerking met PBK heeft uitgewezen dat deze brugdekken in de praktijk sterker zijn dan theoretisch volgens de huidige normen. Dit zorgt er ook voor dat meerdere brugdekken in Amsterdam behouden kunnen blijven en langer in stand gehouden kunnen worden.
- Realisatie van de gehele vernieuwing van de Herengrachtbrug (voormalig PBK beleid om bruggen in corridors geheel te vernieuwen en zodoende robuuste OV-corridors te realiseren) in plaats van een halve brug (op basis van voormalig beleid waarbij alleen vernieuwd werd wat een levensduurverwachting had minder dan 30 jaar) zoals gedefinieerd in de projectscope; De originele scope en aangevulde scope van de Herengrachtbrug zijn beiden bekrachtigd via raadsbesluiten.
- Realisatie van een ca. 80 meter lange noodconstructie ter plaatse van de noordwestelijk gelegen Herengrachtkade. Deze maatregel was urgent noodzakelijk omdat uit de monitoring van PBK bleek dat de kade instabiel werd en dreigde te bezwijken. Besloten is dat de aannemer van project Vijzelstraat de noodconstuctie als aanvullend werk zou uitvoeren, zonder dat de vastgestelde TBGN-periode en projectmijlpalen van project Vijzelstraat zouden wijzigen. De kadeconstructie is onder die voorwaarden succesvol gerealiseerd.

3.2 Eindsituatie Vijzelstraat

Het werk ‘Herinrichting Vijzelstraat’ is op 1 december 2021 opgeleverd door de aannemer en aanvaard door het projectteam Vijzelstraat. Dat is conform de contractuele einddatum.

Historische bruggen

In de Vijzelstraat zijn drie bruggen vernieuwd: de brug over de Herengracht, de Keizersgracht en de Prinsengracht. De bruggen over de Herengracht en Keizersgracht zijn qua draagconstructie volledig vernieuwd. Deze bruggen zijn een rijksmonument. De monumentale waarde van de bruggen is behouden. Waar mogelijk zijn delen van de brug behouden en gerestaureerd. De delen die vernieuwd moesten worden, zijn afgewerkt met oorspronkelijke materialen en passend nieuw materiaal. Van de brug over de Prinsengracht is enkel het brugdek, inclusief alle kabels en leidingen vernieuwd. Deze brug heeft geen monumentale status, maar is wel aangemerkt als toonaangevend element dat een belangrijke bijdrage levert aan het stadsbeeld. Ook deze brug is gerestaureerd.
De restauratie van de monumentale brugleuningen is in een apart contract door een gespecialiseerde restauratiesmederij uitgevoerd. Nu alle brugleuningen ook zijn gerestaureerd is het contract beëindigd.

Herinrichting straat

De Vijzelstraat is in zijn geheel heringericht. De gecombineerde rijbaan-trambaan, de vrijliggende fiets- en voetpaden zijn afgrond en ook het straatmeubilair is aangebracht. Begin 2023 worden nog enkele kleine onderhoudstechnische werkzaamheden uitgevoerd die gerelateerd zijn aan de binnengemeentelijke overdracht van project naar beheer. De laad- en losvakken in de straat worden gedurende de venstertijden aangegeven door middel van in het straatwerk geïntegreerde

verlichting. De lampjes branden op dit moment niet omdat de aansluiting van de verlichting op het elektriciteitsnetwerk door capaciteitsproblemen bij een derde partij nog niet is gerealiseerd.



Steen voor steen werd de Rode Loper door de vaklieden aangelegd.



Werkzaamheden trambaan

Op 7 juni 2021 is het tracé in de Vijzelstraat weer opgenomen in de route van tramlijn 24. Dit is conform de planning van de tijdelijke buitengebruikname tram (TBGN). Het GVB heeft het tramspoor en de trambovenleiding aangebracht en aannemer Max Bögl de afwerking en de verharding tussen de sporen.
De nieuwe tramhaltes zijn gerealiseerd en voldoen aan de nieuwste eisen qua toegankelijkheid. Sinds half 2021 zijn zij in gebruik genomen. Alleen de aansluitingen van het Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS) en de abri zijn nog niet gereed. Dit werk wordt uitgevoerd onder verantwoording van het GVB en is geen onderdeel van de projectscope van project De Vijzelstraat. Voorzien is dat 2e helft 2023 het systeem volledig werkzaam is.

Monitoring Noord/Zuidlijn

De tunnelbuizen van de Noord/Zuidlijn zijn vanaf start uitvoering tot en met het einde van de werkzaamheden aan de bruggen, medio juli 2021, 24/7 gemonitord op eventuele vervorming via honderden aangebrachte automatische uitleesbare sensoren. Metro en Tram geeft in de laatste rapportage van de monitoring aan dat de gemeten, kleine vervormingen seizoensgerelateerd zijn. Ofwel, dit is het gevolg van temperatuurverschillen. De resultaten van de monitoring tonen tevens de robuustheid van de boortunnels aan. Op basis van deze rapportage heeft Metro en Tram het project decharge verleend. Resumerend kan gesteld worden dat succesvol het grote risico op deformatie van de Metrotunnelbuizen is beheerst.



De gerenoveerde monumentale brug van de Herengracht. De restauratie van de brugleuningen is specialistisch werk. Slechts enkele smederijen in het land beheersen deze vaardigheid. In totaal zijn zes leuningen gerestaureerd. De restauratie van één leuning duurt 2 tot 3 maanden.

Veilgheidsconstructie kademuur Herengracht.

De noordwestelijke van de Herengracht gelegen kademuur bleek tijdens de werkzaamheden instabiel te raken. Op verzoek van Programma Bruggen en Kademuren is tijdens het werk een circa 80 meter lange veiligheidsconstructie geplaatst. Dit werk is afgerond en overgedragen aan Stedelijk Beheer. De veiligheidsconstructie kan minimaal 10 jaar blijven functioneren. Het programma Bruggen en Kademuren bepaalt te zijner tijd wanneer de kademuur definitief wordt vernieuwd.

4. Omgevingsmanagement en communicatie Vijzelstraat

4.1 Contact met de omgeving

De herinrichting van de Vijzelstraat is van invloed op de directe omgeving. Omgevingspartijen waren gedurende de uitvoering actief betrokken en geïnformeerd over de voortgang en de impact van de werkzaamheden. Wekelijks vond ook een schouw plaats met de opdrachtnemer. Hierbij werd beoordeeld of het projectgebied schoon, heel en veilig is en welke eventuele optimalisaties nodig zijn. Sinds de coronacrisis heeft een groot deel van de schouwen plaatsgevonden zonder de aanwezigheid van bewoners en de verkeerspolitie. De ondernemersvereniging was wel vaak aanwezig. Een grote groep belanghebbenden uit de buurt was vertegenwoordigd in de Begeleiding Commissie Uitvoering (BCU). De BCU kent circa 20 leden. Een groot deel hiervan zijn ondernemers uit de omgeving Vijzelstraat. Sinds de coronacrisis werden de leden frequent via de mail geïnformeerd over de voortgang van het werk en werd er twee weken vooruitgekeken naar de op handen zijnde werkzaamheden. Het project heeft ingezet op het laagdrempelig aanbieden van informatie en een goede bereikbaarheid bij vragen, suggesties, meldingen en/of klachten uit de omgeving.

Omwonenden werden geinformeerd via een 2-maandelijkse informatiebrief. Tevens is extra ingezet op online en offline hindercommunicatie, dit vanwege nachtelijke werkzaamheden aan de trambaan.
Via de website, de app en overige social media is diverse projectinformatie gedeeld met belanghebbenden. Samen met GVB is extra aandacht gegeven aan de ingebruikname van de trambaan in juni 2021. Via de mediakanalen van zowel GVB als de gemeente Amsterdam is de mijlpaal gedeeld.
In mei, augustus en november 2021 is in buurtkrant De Nieuwe VijzelCourant een artikel gepubliceerd over het project.
In augustus 2021 heeft het At5 programma ‘Het Verkeer’ een item gemaakt over het project.

Daarnaast zijn de ondernemers in de straat middels een kleine attentie persoonlijk bedankt voor hun betrokkenheid gedurende de werkzaamheden.



Op zaterdag 11 juni 2022 heeft in samenwerking met bewoners en de BIZ Vijzelstraat een openingsfeest (Het Vijzelfestival) plaatsgevonden ter viering van de opening en ter promotie van de straat. Op deze zonovergoten dag is er ondermeer een lunch georganiseerd voor bewoners en ondernemers; poppenkast voor de kinderen, optredens van podiumartiesten en een Samba-drumband door de straat.

4.2 Stand van Zaken Vijzelstraat

Het contact tussen het projectteam en de buurt was intensief. Verkeersveiligheids- en bereikbaarheidsaspecten die door de buurt of tijdens de wekelijkse schouw werden geconstateerd kregen de nodige aandacht. Met regelmaat werden diverse optimalisaties doorgevoerd. Horecaondernemers in de straat die een tijdelijke uitbreiding van hun terras wilden vanwege de 1,5 meter regel zijn door het projectteam hierin gefaciliteerd.

Bij de beëindiging van het project hebben de horecaondernemers met een exploitatievergunning in de Vijzelstraat de mogelijkheid gekregen om via het vergunningenloket van stadsdeel Centrum de bestaande tijdelijke terrasuitbreiding te formaliseren. Horecaondernemers hebben hun tijdelijke terrassen kunnen laten staan tot en met 28 februari 2022.

De resultaten van het onderzoek waarin de wensen en eisen met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en communicatie in het project onder de loep zijn genomen is afgerond. De onderzoeksresultaten zijn gedeeld met de betrokken partijen: Amsterdam City, BIZ De Vijzel en MKB Nederland. Zij konden zich vinden in de resultaten. Tevens zijn de onderzoeksresultaten ter kennisdeling besproken met projectteams van het project Oranje Loper en het programma Bruggen en Kademuren. Hieronder volgt een korte samenvatting van de voornaamste onderzoekresultaten en adviezen.

- De doorlooptijd van het project kon aanzienlijk worden ingekort, 6 tot 9 maanden, indien ook het gemotoriseerd verkeer was gestremd. Een groter en aaneensluitend werkterrein was dan mogelijk geweest. Ook zou er minder in de nacht gewerkt hoeven te worden, dit werk kon dan overdag worden uitgevoerd. Inkorting van de projectduur heeft tevens een

kostenverlagend effect. Een stremming van gemotoriseerd verkeer is op verzoek van omgevingspartijen niet gedaan. Voornoemde effecten zijn echter zodanig dat -met de kennis van nu- ook het bedrijfsleven aangeeft dat de stapeling van eisen om alle vervoersmodaliteiten te faciliteren niet verstandig is geweest.

- De uitvoering van de werkzaamheden op verschillende plekken in het projectgebied in combinatie met het openhouden van de straat voor alle vervoersmodaliteiten heeft geleid tot onveilige situaties voor zowel weggebruikers als voor de aannemer. Op papier passen alle vervoersmodaliteiten naast elkaar, maar in de praktijk schuurde het.
- Door de bouwfasering en daarbij horende verplaatsing van werkterreinen moesten weggebruikers steeds wennen aan een nieuwe verkeerssituatie, dit leidde bij hen tot onduidelijkheid en onoverzichtelijkheid en zorgde soms voor onveilige situaties en een minder goede doorstroming.
- Bij een vergaande stremming of afsluiting van een straat voor gemotoriseerd verkeer, kunnen zogenoemde distributiehubs een oplossing bieden voor de bevoorrading van ondernemingen en de bezorging van postpakketten van omwonenden.
- Gebleken is dat omwonenden een bredere invulling hebben van het begrip leefbaarheid. Zaken als de bereikbaarheid van de voordeur, de kwaliteit van de tijdelijke looproutes, de zichtbaarheid van winkelpanden, etc. vallen voor hen ook hieronder.
- Geadviseerd wordt om bij toekomstige projecten te werken met bouwhubs, zodoende het bouwverkeer rondom het werkterrein te beperken.

In april 2021 heeft de wethouder Verkeer en Vervoer Egbert de Vries, op verzoek van BIZ De Vijzel, een werkbezoek gebracht aan de Vijzelstraat. Nadien heeft BIZ De Vijzel de wethouder gevraagd nader met hen in gesprek te gaan over de Algemene Verordening Nadeelcompensatie (AVN). Op 9 augustus 2021 heeft de wethouder in een schriftelijike reactie aan de BIZ laten weten dat hij het onderwerp heeft besproken met de wethouder Financiën en Economische Zaken, Victor Everhardt, die verantwoordelijk was voor de Algemene Verordening Nadeelcompensatie. Hieruit is naar voren gekomen dat de voorwaarden van de Algemene Verordening Nadeelcompensatie gelden voor alle ondernemers in de stad en hierop geen uitzonderingen worden gemaakt, mede omdat de regeling voldoende ruimte biedt voor maatwerk. (deze lijn hanteert het college ook bij andere projecten in de stad, waaronder Oranje Loper. In de communicatie wordt tegenwoordig wel aangegeven hoe het ‘maatwerk’ in de praktijk bij langdurige projecten wordt ingevuld).

op 8 nov 2021 heeft het laatste overleg tussen het project en BIZ De Vijzel plaatsgevonden. Hierin is afgesproken de geleerde lessen bij project Vijzelstraat over te dragen aan project Oranje loper en de bizzen en straatmanagers in dat projectgebied. Dit overleg heeft plaatsgevonden in januari 2022.

Ondernemers in de Vijzelstraat kunnen, net als alle andere Amsterdamse ondernemers, een beroep doen op nadeelcompensatie als zij financiële schade ondervinden door werkzaamheden van de gemeente. Om tegemoet te komen aan het verzoek van BIZ De Vijzel om het behandeltermijn tijdens de coronacrisis te versnellen, is sinds januari 2021 tijdelijk een extern specialistisch bureau ingezet dat ondersteuning biedt in de dossiervoorbereiding. De tijdelijke, extra inzet van het specialistisch bureau is gefinancierd vanuit het projectbudget. De extra inzet is inmiddels gestopt. Het resultaat van deze maatregel is dat de behandeltermijn is versneld

zonder dat aan kwaliteit van advisering door de Stedelijke Adviescommissie Nadeelcompensatie en objectiviteit is ingeboet.

Op 15 september 2021 heeft de Stedelijke Adviescommissie Algemene Nadeelcompensatie (onderdeel van Verzekeringsbedrijf Gemaante Aamsterdam) een officiele klacht ontvangen van BIZ De Vijzel over de wijze waarop de adviescommissie heeft geadviseerd op de aanvragen om nadeelcompensatie van diverse ondernemers in de Vijzelstraat en Vijzelgracht vanwege de werkzaamhen van het project Vijzelstraat. VGA heeft op 2 november 2021 schriftelijk laten weten de klacht niet formeel in behandeling te nemen. Dit besluit is voorzien van een uitgebreide onderbouwing en een uitnodiging voor een gesprek waarin vragen over het proces nadeelcompensatie kunnen worden beantwoord. Dit gesprek heeft uiteindelijk niet plaatsgevonden.

In maart 2021 heeft een stakeholder de gemeente aansprakelijk gesteld voor omzetderving en een claim tot schadevergoeding ingediend. De stakeholder stelt dat hun parkeergarage niet of nauwelijks bereikbaar is geweest door de gemeentelijke werkzaamheden in de directe omgeving van de garage, waaronder de werkzaamheden in de Vijzelstraat. De claim is in behandeling genomen door VGA Verzekeringen. VGA Verzekeringen heeft de schadeclaim beoordeeld en acht de gemeente niet aansprakelijk voor de gestelde schade omdat de gemeente zoveel als mogelijk gedaan heeft om de schade voor deze stakeholder te beperken.De claim is op 8 juli 2021 door het VGA onderbouwd afgewezen. De stakeholder heeft in augustus 2021 aangegeven het niet eens te zijn met deze afwijzing en zou een rechtzaak moeten starten indien gemeend wordt dat er toch gronden zouden zijn voor uitkering van een schadeclaim. Na de brief die VGA 30 maart 2022 heeft verzonden, is er geen reactie meer ontvangen van Kroonenberg. Het dossier is inmiddels gesloten. De strekking van de laatste brief is dat er geen sprake is van onrechtmatig handelen aan de zijde van de gemeente. Een schadevergoeding is dan ook niet van toepassing. Wel is Kroonenberg geattendeerd op de nadeelcompensatie, hiervoor hebben ze geen aanvraag ingediend.

5. Projectbeheersing Vijzelstraat

5.1 Planning

In de periode tussen 1 mei 2021 tot heden heeft de opdrachtnemer (aannemer Max Bögl), ondanks de coronacrisis, ongehinderd kunnen doorwerken.
Alle mijlpalen, waaronder de hoofdmijlpaal voor ingebruikname van de tram op 7 juni 2021, zijn behaald. Deze hoofdmijlpaal vormde qua planning hierbij het grootste risico. Het werk ‘Herinrichting Vijzelstraat’ is op 1 december 2021 aanvaard. Dit is conform de contractuele einddatum.

5.2 Bestuurlijke achtergrond

Op 7 februari 2017 heeft het college besloten het project Vijzelstraat op te nemen in de Regeling Risicovolle Projecten. In het kader van de RRP wordt onder andere tegenspraak georganiseerd en tweemaal per jaar aan college gerapporteerd.

Op 14 februari 2018 heeft de gemeenteraad een uitvoeringsbesluit genomen en een krediet beschikbaar gesteld voor de herinrichting van het maaiveld en de renovatie van drie bruggen in de Vijzelstraat ter grootte van € 27.033.067. Tevens is daarbij besloten om de resterende dekking ad € 1.928.289 te reserveren voor risico's voortvloeiend uit de marktomstandigheden en voor het inhoudelijke risico dat brug 30 voor een groter deel vervangen moet worden dan verwacht.

Op 13 feb 2019 heeft de gemeenteraad ingestemd met de verhoging van het uitvoeringskrediet 'maaiveld en bruggen Vijzelstraat' ter hoogte van € 27.033.067 met € 3.670.289.
verhoogde kosten ad € 3.670.289 kwamen met name door

a) de uitkomsten van het onderzoek naar de effecten van de huidige aanbestedingsmarkt op de aanbesteding van de vernieuwing van de bruggen en de maaiveldinrichting Vijzelstraat;
b) het nader onderzoek naar herstel van brug 30 (Herengracht) en
c) de ontwikkeling van de aanbesteding van de werkzaamheden voor de vernieuwing van de bruggen en maaiveldinrichting van de Vijzelstraat

5.3 Financiën

De werkelijke kosten van van het project Vijzelstraat zijn uitgekomen op € 41,4 miljoen, ter wijl op basis van de kredietbesluiten een dekking was vrijgemaakt van 39,5 miljoen. Dekking van deze hogere kosten konden wel, conform coalitiebesluit, binnen de Rode Loper verevend worden. Voor de overschrijding van de kosten zijn meerdere verklaringen te geven. Hogere kosten zijn gemaakt voor de monitoring en onderzoek naar de onderliggende Noord/Zuidlijn. Hiermee is het toprisico van de deformatie van de metrobuizen beheerst. Daarnaast is meer bestratingmateriaal ingekocht via het materiaalbureau tegen hogere kosten dan voorzien, zijn hogere kosten gemaakt voor de engineering, heeft de aannemer meerwerk verricht en is er sprake geweest van hogere kosten door indexering. De engineeringskosten zijn met €0,9 miljoen toegenomen. De werkelijke gemaakte kosten voor overige contracten, bijkomende kosten en indexeringskosten zijn in totaal € 8,0 miljoen tegen over een dekking van € 7,0 (incl risicoreservering). Bij opvragen van de diverse eindfacturen voor de financiele eindopstelling bleek pas op een laat moment in het project dat de totale kosten hoger werden dan was voorzien. Ook was het niet opportuun om aanvullende gemaakte kosten voor beheersing van het risico voor de stabiliteit van de NZ-lijn te verhalen bij het GVB omdat hiervoor de inmiddels opgeheven directie Metro en Tram verantwoordelijk was. Daarnaast vonden gesprekken plaats met PBK over de daadwerkelijk vergoeding van de gemaakte kosten nadat werk voor PBK was afgerond. Aangezien het geheel dermate laat duidelijk werd, kon

de financiele situatie niet eerder bestuurlijk gemeld worden en is besloten dit via deze RRP-eindrapportage te rapporteren.

Op hoofdlijnen is de specificatie als volgt:

peildatum 1 dec 2022

Specificatie kostenraming	
Contractwaarde opdrachtnemer Max **Bőgl**	€19,5
Overige Contracten	-
Contractscopewijzigingen	€ 5,3
Engineeringskosten	€ 7,7
Overige bijkomende kosten	€ 3,3
Indexering contract opdrachtnemer max bogel	
Risicoreservering	€ 3,7
Totaal	€ 39,5

Het krediet is met verschillende besluiten afgestemd

Specificatie gemaakte kosten	
Contractwaarde opdrachtnemer Max **Bőgl**	€ 19,5
Overige Contracten	€ 5,2
Contractscopewijzigingen	€ 5,3
Engineeringskosten	€ 8,6
Overige bijkomende kosten	€ 0,9
Indexering conform bepalingen contract opdrachtnemer max bogel	€ 1,9
Risicoreservering	-
Totaal	€ 41,4

resultaat	€ - 1,9

Meerkosten Vijzelstraat				
Leverancier	*Omschrijving*	*Geraamd*	*Werkelijke kosten*	*resultaat*
Facilitair	Extra huisvestingskosten	€ -	€ 98.657	€ -98.657
IB/PMB/CB/V&OR/R&D	extra inzet scopeuitbreiding	€ -	€ 482.000	€ -482.000
Inzet projectteam 2022 + bijkomende kosten	inzet 2022	€ -	€ 90.000	€ -90.000
Materiaalbureau	Meerwerk	€ 882.000	€ 1.074.015	€ -192.015
Max Bogle	tendervergoeding	€ 225.000	€ 600.000	€ -375.000
Max Bogle	Restauratie brugleuningen	€ -	€ 445.000	€ -445.000
Max Bogle	personentransport Corona	€ -	€ 78.000	€ -78.000
Max Bogle	10% onvoorzien	€ -	€ 1.420.000	€ -1.420.000
Max Bogle	ophoging VTW	€ -	€ 929.008	€ -929.008
Max Bogle	Indexering	€ 1.700.000	€ 1.951.717	€ -251.717
Metro en Tram	Monitoring NZ lijn M&T	€ 200.000	€ 683.692	€ -483.692
Metro en Tram	geen bijdrage voor vtw 066	€ -	€ 66.703	€ -66.703
Restauratiearchitect. BBM BV	Adv.ontw.-D&T Leuningen	€ -	€ 238.720	€ -238.720
Van der vecht	Restauratie brugleuningen	€ -	€ 526.989	€ -526.989
	Totaal			€ -5.677.501
	Risicobudget			€ 3.722.731
	Tekort			€ -1.954.770

Dekking en uitvoeringskrediet

Het toegekende budget voor de Vijzelstraat Maaiveld en Bruggen betreft € 39,5 miljoen.

Specificatie Dekking /budget	bedrag
x € 1 miljoen	
1e voorbereidingsbudget	€ 0,7
2e voorbereidingsbudget	€ 1,7
Begroting	€ 1,2
Uitvoeringsbesluit	€ 27,0
Kredietverhoging 13 feb 2019	€ 3,7
Kredietverhoging 9 september 2020	€ 1,7
Kredietverhoging 9 september 2020 (programmakrediet Bruggen en Kademuren)	€ 0,7
Bijdrage programmakrediet Bruggen en Kademuren	€ 2,4
Bijdrage Nutsbedrijven	€ 0,4
Totaal	€ 39,5

Voor 2022 is er € 3,3 miljoen begroot in de reserve Rode Loper, dit was voldoende dekking om de realisatie 2022 af te dekken, in 2023 zijn de kosten minimaal. Er is 1,4 miljoen overschot uit de reserve Rode Loper vrijgevallen in de algemene middelen

5.4 Risico's en risicoreservering.

Risicoreservering
De huidige risicoreservering aan het einde van het project bedraagt € 0. Ten opzichte van voorgaande rapportage is het risicoprofiel dus afgenomen naar nihil. Dit wordt met name veroorzaakt door de bruggen die in mei 2021 constructief zijn afgerond, de succesvolle hervatting van de exploitatie van de tram op 7 juni 2021, de afronding van de restwerkzaamheden door de aannemer en de verkregen decharge voor deformatie van de tunnelbuizen van de Noord/Zuidlijn.

Risico's voor oplevering
De projectrisico's zijn gedurende de looptijd van het project op regelmatige basis geactualiseerd naar aanleiding van de uitkomst van risico-analyses. In eerdere RRP-rapportages was schade aan de Noord/Zuidlijn een toprisico. Er is geen vervorming geconstateerd als gevolg van de werkzaamheden aan de bruggen. Metro en Tram heeft in juni 2021 een laatste rapportage van de monitoring tijdens de bouwfase opgesteld. Op basis van deze rapportage heeft Metro en Tram het project decharge verleend. Het risico op vervorming van de tunnelbuizen van de Noord/Zuidlijn is financieel opgenomen in de risicoanalyse van de Begroting 2021 van de gemeente Amsterdam. Dit risico is in de Begroting 2023 vervallen.

Nadeelcompensatie blijft na het project nog lang doorlopen.
Ondernemers in de omgeving van de Vijzelstraat kunnen nog tot 5 jaar nadat ze schade hebben geleden, een aanvraag om nadeelcompensatie indienen bij het Bureau Schadepreventie en Nadeelcompensatie. Het is mogelijk dat na afloop van het project aanvragen worden ingediend en nadeelcompensatie wordt geclaimd. Momenteel worden afspraken gemaakt over de verdere financiële afhandeling na 0plevering van het project.

6. Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging

Op 7 februari 2017 heeft het college besloten het project Vijzelstraat op te nemen in de Regeling Risicovolle Projecten (RRP). Een belangrijke reden om het project in deze regeling op te nemen is dat het project dient als leerschool voor de gemeente brede opgave van het programma Bruggen en Kademuren. In het kader van de RRP wordt onder andere tegenspraak georganiseerd en wordt tweemaal per jaar gerapporteerd aan het college van burgemeester en wethouders, de commissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit en Water (MLW) en stadsdeel Centrum. Het programma van tegenspraak is een waardevol onderdeel van de regeling. Doel van het programma is het aanjagen van reflectie, kritiek en tegenkracht, het voorkomen van 'groepsdenken' en het leren van fouten en successen van jezelf en anderen.



Meer ruimte voor voetgangers en fietsers en veilige bruggen.

Wederkerig prestatiemeten

De gemeente Amsterdam wil de samenwerking met haar opdrachtnemers continu verbeteren met als doel een nieuwe verhouding te verkrijgen tussen de gemeente en de markt, waarin het gezamenlijk belang van een goed resultaat voorop staat. Dit moet resulteren in meer ruimte voor de markt om kennis en ervaring ten volste in te zetten en de gemeente die waar krijgt voor haar geld. Het is belangrijk om elkaar te vertrouwen en aan te spreken op de wijze waarop de samenwerking plaatsvindt. Prestatiemeten is een instrument om de kwaliteit van de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer te meten en elkaar de mogelijkheid te geven om met elkaar te verbeteren. Bij het project Vijzelstraat vond één keer per kwartaal een prestatiemeting plaats. Aan de hand van een vragenlijst wordt gemeten wat de houding en het gedrag is van betrokkenen bij het realiseren van de contractdoelen. De resultaten zijn met een collectieve projectcoach besproken en er werd gekeken op welke punten verbetering gewenst is. Tien metingen hebben tijdens de projectduur plaatsgevonden. Een laatste prestatiemeting heeft in januari 2022 plaatsgevonden. Uit de prestatiemeting bleek dat na gunning aanvankelijk opdrachtgever en opdrachtnemer veel vertrouwen hadden in elkaar. Na een half jaar toen het project een crusiale fase in ging en gestart zou worden met het uitnemen van de kabels en leidingen, de aanleg van tijdelijke bruggen en de voorbereiding van de brugvernieuwing, was wederzijds nog niet alles uitgekristalliseerd en bleek uit de prestatiemeting dat het vertrouwen in elkaar toen relatief laag was. Veel inspanning is toen wederzijds verricht om beide teams goed te laten samenwerken en dat bleek uit de gestage verbetering van de beoordeling van elkaars prestaties en uiteindelijk in het plezier, betrokkenheid en volhardendheid om samen het project te realiseren.

Project Follow Up (PFU)

Om de samenwerking tussen de gemeentelijke projectorganisatie en de opdrachtnemer te bevorderen heeft in juni 2021 een tweede PFU plaatsgevonden onder regie van een onafhankelijk facilitator.
Het voornaamste doel van de PFU was het vergroten van het onderlinge vertrouwen, issues boven tafel krijgen en het optimaliseren van de goede samenwerking.

Evaluatie aanbesteding

De aanbesteding van het geïntegreerde contract is niet alledaags. Ter lering en evaluatie vond op 2 november 2021 onder begeleiding van een extern bureau de evaluatie van de organisatie, het aanbestedingsproces en de planning plaats. Voorafgaand aan deze evaluatie zijn interviews gehouden met belangrijke gemeentelijke stakeholders en betrokken marktpartijen. Uit de evaluatie blijkt dat marktpartijen graag nog eerder betrokken willen zijn bij formulering van de projectopgave en eerder willen weten wanneer welke aanbesteding gaat starten. Het project werd aanbesteed met een plafondbedrag. Dit maakt het duidelijk voor partijen of zij in staat zijn aan te bieden onder dit plafondbedrag, met wel als risico dat er geen inschrijvingen komen waardoor de aanbesteding mislukt. Marktpartijen hebben het positief gevonden dat er meerdere dialoog-gesprekken waren, met het gemeentelijk aanbestedingsteam, maar ook met vertegenwoordigers van de NZ-lijn, Liander en Waternet. Dat maakte de complexiteit van het project duidelijk en leide tot een realistische inschrijving of een gemotiveerd afzien van inschrijving.
Het evaluatierapport inclusief de adviezen zijn onder de betrokken stakeholders gedeeld.

Kennisontwikkeling door experimenteel onderzoek in samenwerking met PBK

Tijdens het werk aan de Vijzelstraat zijn aanvullend in samenwerking en op verzoek van Programma Bruggen en Kademuren een aantal belangrijke onderzoeken en werkzaamheden verricht, te weten:

- Experimenteel onderzoek waarbij samengewerkt is tussen gemeente Amsterdam, diverse kennisinstituten en de aannemer Vijzelstraat (Max Bögl en onderaannemer Dekker) naar de daadwerkelijke sterkte van oude houten paalfunderingen; De resultaten van dit onderzoek hebben in grote mate bijgedragen aan de nieuwe Amsterdamse Richtlijn Bruggen die door PBK gebruikt wordt voor de herbeoordeling van diverse bruggen waardoor niet alle bruggen geheel gesloopt en herbouwd hoeven te worden, maar partieel vernieuwd kunnen worden en voorzien kunnen worden van een levensduur verlengende maatregel. Deze nieuwe richtlijn wordt bijvoorbeeld toegepast bij de herbeoordeling van de bruggen binnen de scope van PBK, en de Oranje Loper.
- Experimenteel onderzoek waarbij samengewerkt is tussen gemeente Amsterdam, diverse kennisinstituten en de aannemer Vijzelstraat (Max Bögl en onderaannemer Dekker) naar de draagkracht van gecombineerde staal-beton brugdekken; het onderzoek in samenwerking met PBK heeft uitgewezen dat deze brugdekken in de praktijk sterker zijn dan theoretisch volgens de huidige normen. Dit zorgt er ook voor dat meerdere brugdekken in Amsterdam behouden kunnen blijven en langer in stand gehouden kunnen worden.

Kennisdelingssessies met Oranje Loper en De Entree

Met de projectorganisaties Oranje Loper en De Entree zijn diverse kennisdelingssessie georganiseerd rondom een aantal thema's die spelen in alle drie de projecten. Thema's waren ondermeer: omgevingsmanagement; effectief samenwerken met aannemer en zijn onderaannemers, kabels en leidingen, projectorganisatie, enz. Dit met als doel de elders opgedane kennis te benutten voor de eigen projecten en rondom deze thema's nog vaker kennis te delen. De realtie met de aannemer op de Entree was wisselend tijdends de uitvoering, project Vijzelstraat had dezelfde aannemer en streefde een goede relatie na en van project De Entree konden bijvoorbeeld de Do's en Dont's worden geleerd. Met de Oranje Loper is veel energie besteed aan een vergelijking tussen beide schijnbaar vergelijkbare projecten maar die verschillen in omvang. Wat maakt het dat de kostenniveau's niet evenredig vergelijkbaar zijn bij een project zoals de Oranje Loper die negen bruggen in de scope heeft tov de Vijzelstraat die drie bruggen in de scope heeft.

Evaluatie Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) Vijzelstraat

Het onderzoek waarin de wensen en eisen met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in het project onder de loep zijn genomen, is afgerond. Het onderzoek is verricht door een onafhankelijk onderzoeksbureau en met betrokkenheid en medewerking van Amsterdam City, BIZ De Vijzel en MKB Nederland tot stand gekomen. Zij konden zich vinden in de resultaten. Tevens zijn de onderzoeksresultaten ter kennisdeling besproken met projectteams van het project Oranje Loper en het programma Bruggen en Kademuren.

In juni 2021 is de publieksversie van het onderzoeksrapport 'lessen uit de evaluatie BLVC Herinrichting Vijzelstraat voor toekomstige binnenstedelijke opgaven' opgeleverd. Hieronder volgt een korte samenvatting van de voornaamste onderzoekresultaten en adviezen.

- De doorlooptijd van het project kon aanzienlijk worden ingekort, 6 tot 9 maanden, indien ook het gemotoriseerd verkeer was gestremd. Een groter en aaneensluitend werkterrein was dan mogelijk geweest. Ook zou er minder in de nacht gewerkt hoeven te worden, dit werk kon dan overdag worden uitgevoerd. Inkorting van de projectduur heeft tevens een kostenverlagend effect. Een stremming van gemotoriseerd verkeer is op verzoek van omgevingspartijen niet gedaan. Voornoemde effecten zijn echter zodanig dat -met de kennis van nu- ook het bedrijfsleven aangeeft dat de stapeling van eisen om alle vervoersmodaliteiten te faciliteren niet verstandig is geweest.
- De uitvoering van de werkzaamheden op verschillende plekken in het projectgebied in combinatie met het openhouden van de straat voor alle vervoersmodaliteiten heeft geleid tot onveilige situaties voor zowel weggebruikers als voor de aannemer. Op papier passen alle vervoersmodaliteiten naast elkaar, maar in de praktijk schuurde het.
- Door de bouwfasering en daarbij horende verplaatsing van werkterreinen moesten weggebruikers steeds wennen aan een nieuwe verkeerssituatie, dit leidde bij hen tot onduidelijkheid en onoverzichtelijkheid en zorgde soms voor onveilige situaties en een minder goede doorstroming.
- Bij een vergaande stremming of afsluiting van een straat voor gemotoriseerd verkeer, kunnen zogenoemde distributiehubs een oplossing bieden voor de bevoorrading van ondernemingen en de bezorging van postpakketten van omwonenden.

- Gebleken is dat omwonenden een bredere invulling hebben van het begrip leefbaarheid. Zaken als de bereikbaarheid van de voordeur, de kwaliteit van de tijdelijke looproutes, de zichtbaarheid van
  winkelpanden, etc. vallen voor hen ook hieronder.
- Geadviseerd wordt om bij toekomstige projecten te werken met bouwhubs, zodoende het bouwverkeer rondom het werkterrein te beperken.

Dit rapport is via de vijfde reguliere voortgangrapportage gedeeld met B&W en de commissie MLW. Ter kennisdeling zijn tijdens een mini-roadshow, in de periode september tot en met november 2021, de onderzoeksresultaten gepresenteerd aan en besproken met de bij het onderzoek betrokkenen partijen (Amsterdam City, BIZ De Vijzel, en MKB Nederland, Stadsregie) en met grote projecten zoals de Oranje Loper, programma Bruggen en Kademuren en het projectencollectief Singelgrachtringen. In januari 2022 zijn de onderzoeksresultaten gepresenteerd aan Bouwend Nederland. Ook is in januari 2022 tijdens een bijeenkomst nader besproken hoe de geleerde lessen en de aanbevelingen uit het rapport kunnen worden toegepast bij het project Oranje Loper. Bij deze bijeenkomst waren de bizzen en straatmanagers, uit de projectgebieden van de Vijzelstraat en de Oranje Loper, aanwezig.

Er is veel tijd gestoken in het actief delen van de resultaten en aanbevelingen uit het onderzoeksrapport. Met deze kennisdeling is actief beoogd belangrijke lessen en inzichten over te dragen aan grote Amsterdamse projecten, die ze vervolgens in hun eigen opgaven kunnen benutten. Alle partijen die zijn geinformeerd, beschouwden de presentaties als waardevol en inspirerend.



7. Ferdinand Bolstraat Zuid

De herinrichting van de Ferdinand Bolstraat Zuid is gereed. De civiele werkzaamheden zijn in juli 2022 afgerond. In november '22 zijn de laatste bomen geplaatst. Hiermee is het laatste deel van de Rode Loper uitgevoerd. De werkzaamheden aan de Ferdinand Bolstraat vonden plaats tussen oktober 2021 en juli 2022.
De uitvoering van de Ferdinand Bolstraat is enkele malen uitgesteld, eerst vanwege de koppeling met de uitvoering van de Van Woustraat Midden, later vanwege uitloop van de uitvoeringsvoorbereiding.

7.1 Wijzigingen op het ontwerp

Het werk is nagenoeg geheel uitgevoerd conform het Definitief Ontwerp. Een paar kleine wijzigingen zijn doorgevoerd.

- Rijbaan Cornelis Troostplein is uitgevoerd in gebakken klinkers in plaats van asfalt
- Boombankje nabij de Albert Heijn is niet geplaatst op verzoek van politie en stadsdeel
- Groeiplaatsverbetering Cornelis Troostplein. Op verzoek van Verkeer en Openbare Ruimte Groen en Wegen is de bestaande bodem vervangen voor UrbanSand. De kosten hiervoor worden gedekt door V&OR.



7.2 Financiën

De uitvoeringsvoorbereiding is opgestart in februari 2020. Een maand later brak het coronavirus uit. Dit heeft effect gehad op het voorbereidingstraject waardoor de destijds overeengekomen geplande start uitvoering (mei 2021) niet is gehaald. Het werk is later dat jaar alsnog in uitvoering gegaan op oktober 2021.

De kosten voor de uitvoering van het werk zijn hoger geworden als gevolg van

- Uitstel van het werk met hogere engineeringskosten tot gevolg
- Corona, met hogere engineeringskosten tot gevolg
- Hogere inschrijving op basis van Samenwerkingsovereenkomst Groot Wegenwerk
- Het samenvoegen van het project verplaatsen Tramhaltes (VRA) heeft geleid tot aanpassing van de TBGN met hogere kosten en vertraging tot gevolg
- Hogere BLVC kosten als gevolg van een korte TBGN
- Hogere uitvoeringskosten als gevolg van een korte TBGN
- Indexatie
- Scopewijziging door Waternetheeft geleid tot hogere engineeringskosten

Dit heeft er toe geleid dat het project aanvullend budget moest aanvragen voordat tot opdrachtverlening kon worden overgegaan. In juni 2021 heeft het college van B&W hiermee ingestemd. Dit budget was al bestemd voor de Rode Loper.
Uiteindelijk zijn de BLVC kosten in de praktijk lager uitgevallen. Dit als gevolg van minder inzet verkeersregelaars. Het project is daarna binnen het uiteindelijk vastgestelde budget uitgevoerd.

Specificatie dekking	
Bouwkosten	€ 2,48
Engineeringskosten	€ 1,06
Overige bijkomende kosten	€ 0,44
Risicoreservering	€ 0,25
Totaal	€ 4,23

Specificatie gemaakte kosten		
Bouwkosten	€	2,54
Engineeringskosten	€	1,25
Overige bijkomende kosten	€	0,13
Risicoreservering	€	-
Totaal	€	3,92

resultaat	€	0,31

7.3 Planning

Het werk is uiteindelijk twee maanden eerder opgeleverd dan de 2021 vastgestelde planning. Dit ondanks dat het werk aan de trambaan (bovenbed en asfaltverharding) tot twee keer toe is uitgesteld.

Eindsituatie ferdinand Bolstraat Zuid

