Gesprek wethouder

Wat is er aan de hand?
Recent is een tussenraming gemaakt van de kosten voor de Oostbrug, op basis van een eerste technische uitwerking voor het ontwerp van de brug. De scope voor de Oostbrug is nog niet vastgesteld, daarom zitten in die eerste uitwerking nog meerdere onzekerheden.

Waarom een tussenraming?
De tussenraming is een eerste globale sondering qua kosten in vergelijking met de raming uit 2021. De tussenraming is mede bedoeld om meer zicht te krijgen op de kosten van bepaalde onderdelen van het ontwerp waarover nu gesproken wordt, zoals bijvoorbeeld de evt. extra benodigde aanvaarbescherming, dubbele in plaats van enkele bascule in de beweegbare bruggen meer gebruik van staal als gevolg van benodigde bochten in de aanbruggen (het deel van de brug naar het beweegbare deel van de brug) en veel diepere en stevigere benodigde fundering.

Uitkomst tussenraming
De tussenraming laat nu zien dat de geraamde kosten hoger uitkomen dan de raming die in 2021 is gemaakt voor de Oostbrug, op basis van de toen aanwezige informatie. Hoe veel hoger de kosten daadwerkelijk uit zullen komen is nu niet te zeggen. Wel dat het om een stijging van ordegrootte 50% kan gaan. Waar de raming op zal uitkomen is afhankelijk van de nadere uitwerking van een aantal onderdelen en of er wellicht besparingen gevonden kunnen worden door aanpassing van enkele uitgangspunten. Dit laatste ligt erg ingewikkeld wanneer dit de belangen van de nautische partners raakt.

Nog geen gezamenlijke scope vastgesteld voor de Oostbrug, samen met Ministerie/RWS
Zoals bij het vorige agendapunt is besproken is het niet gelukt overeenstemming te bereiken over de scope voor de Oostbrug met het Ministerie/RWS (mijlpaal was: december 2024). Daarbij is aangegeven welke stappen worden ondernomen om die overeenstemming uiterlijk voor 11 juli 2025 (de door de gemeente gewenste nieuwe mijlpaal) wel te bereiken. Overeenstemming over de scope is nodig voor het project om verder te kunnen werken aan het technisch ontwerp voor de brug.

Kosten gestuurd ontwerpen
De tussenraming geeft extra focus op de onderdelen van de brug waar, vanuit de invalshoek van de kosten, extra aandacht nodig is bij de verdere technische uitwerking. Met als doel:
Samen met Ministerie/RWS en andere nautische partners realiseren van een bruikbare, maakbare, betaalbare en mooie Oostbrug.

Nu focussen op overeenstemming op de scope
Om het ontwerp en een gedetailleerdere raming te kunnen maken is nu allereerst nodig: overeenstemming met Ministerie/RWS over de scope voor de Oostbrug. Daar moet nu op gefocust worden. De voorgestelde aanpak daarvoor is net besproken.

Wanneer weten we meer over de raming?

Streven is om uiterlijk op 11 juli 2025 overeenstemming te bereiken over de scope met het Ministerie/RWS. Als dit lukt zou het technisch ontwerp dat daarop gebaseerd is, samen met een veel verder uitgewerkte kostenraming passend bij de fase van het project (definitiefase), in de huidige planning eind 2025 beschikbaar kunnen zijn. In het proces om tot een raming te komen zitten in- en externe reviews.

Bijlage 1: Nadere toelichting

Toelichting op de raming van 2021 (op basis van de informatie uit de Actualisatie Nota van Uitgangspunten 2022)

- De raming uit 2021 is gebaseerd op de, voor de Oostbrug relatief summiere, informatie in de NvU voor Sprong over het IJ als geheel. Ook is gebruik gemaakt van kengetallen van referentie projecten. Vanwege de grote onzekerheden en vele onbekendheden is deze raming verhoogd met verschillende percentages. Deze investeringssom is door ingenueursbureau RHDHV nog eens vergeleken met de kosten van andere bruggen in het land en mede op basis daarvan als realistische inschatting beoordeeld.
- Vervolgens is deze kosteninschatting jaarlijks geïndexeerd tot een bedrag in 2025 van 325 miljoen.

Toelichting tussenraming (op basis van een eerste globale uitwerking van het technisch ontwerp voor de brug)

- De tussenraming is gebaseerd op de eerste technische uitwerking van risicovolle onderwerpen (zoals aanvaarbescherming, lengte van de palen naar aanleiding van het bodemonderzoek oergeul, twee beweegbare delen in de brug)
- De eerste technische uitwerking laat zien dat de brug langer wordt (ca. 50 meter), waardoor de kosten stijgen en de tussenraming laat zien wat de kosten zouden zijn van een aantal nautische onderwerpen waarover gesproken wordt.
- Er zijn ook kosten die nog niet in te schatten zijn (zoals de gevolgen van de stikstofregelgeving). Hier is in de tussenraming nu een percentage voor opgenomen, maar of dat klopt is nu nog heel onzeker.
- Deze tussenraming is bedoeld om tussentijds meer zicht te krijgen op de kosten en daardoor ook mede vanuit de kosten richting te geven aan de technische uitwerking van de scope (bijvoorbeeld focus op fundering, keuzes in uitgangspunten (wel of geen liften), discussies met de nautische partijen (ja of nee een strekdam) en het mitigeren van risico's (zoals stikstof en baggeren).

Constatering

Hoewel het nog om een tussenraming gaat, gebaseerd op een uitwerking van het technisch ontwerp waarover nog heel veel onzekerheid bestaat omdat de scope niet is vastgesteld lijkt het niet waarschijnlijk dat de kostenraming voor de brug voor het Definitiebesluit binnen het nu beschikbare budget zal passen.
Als er voor 11 juli 2025 overeenstemming is over de scope dan is de verwachting dat er eind 2025 meer te zeggen is over de daadwerkelijke kosten voor het ontwerp van de brug passend bij de fase van het project (definitiefase.

Hoe verder?

<u>Nu</u>:

- Hoofdprioriteit is overeenstemming met Ministerie/RWS over de scope Oostbrug voor 11 juli 2025.

- Het projectteam werkt ondertussen verder aan het uitwerken van technische onderdelen met grote financiële risico's, als onderdeel van de huidige Definitiefase
- Voorbereiden intern gemeentelijk (Sprong en Oostbrug) overleg over de keuzes die gemaakt kunnen worden wat betreft de uitgangpunten voor de brug zonder de functionaliteit nadelig te beïnvloeden. Mede met behulp van instrument Value Engineering.
- En wellicht daaraan gekoppeld: overleg over de strategie. Blijven we gaan voor overeenstemming over de scope en het ontwerp voor de brug (Plan A), met het risico van verder naar achteren schuiven van de planning of gaan we ook een Plan B voorbereiden waar Amsterdam de brug maakt die de stad wil waarbij we het rijk in het vergunningstraject tegenkomen. Het kan ook een keuze zijn om gewenste optimalisaties los te laten en verder te gaan met de uitgangpunten uit het advies met de bijbehorende kosten (Plan C).

Welke reviews doen we later, om tot de concept-stukken Definitienota te komen?

<u>Basisaanpak door projectteam:</u>

- (Externe) Gateway review voorafgaand aan het Principebesluit op het geheel van beheersaspecten(financiën, planning, kwaliteit, organisatie)
    - *Er is al een maand doorlooptijd gepland voor deze review. Mogelijk is er 1-2 maanden langere doorlooptijd in de planning nodig voor een voldoende stevige externe review*
- 2e opinion op raming en duidelijke beschrijving van risico's en onzekerheden

<u>Aanvullend (mogelijke opdracht van wethouder)</u>

- Extern Audit (Horvat?) op de getoetste raming bij de Definitienota
- Helikopter review door een tegenspraakcommissie. Kernvraag: zijn we nog op de goede weg gezien de ontwikkelingen op planning, raming, kwaliteit en samenwerking met de partners. Dit kan op verschillende manieren worden georganiseerd:
    - Dwarskijken, Let Op, met daarbij experts breed vanuit de gemeente
    - Gebruik maken van het Commissariaat Fysiek Domein (CFD)

Bijlage 2: Nadere informatie van 5.1, 2, e

Over de kostenraming 2021

De raming uit 2021 is gebaseerd op de nota van Uitgangspunten voor Sprong over het IJ, derhalve de nota voor drie oeververbindingen (Oostbrug, Westbrug en voetgangerstunnel) waarbij voor de bruggen gold dat er drie varianten in zijn meegenomen. Het detailniveau van het ontwerp (als je al kunt spreken van een ontwerp) van alle oeververbindingen en dus ook van de Oostbrug was daardoor heel beperkt. Er is in de beperkte periode die beschikbaar was voor het opstellen van de kostenraming geen lokatie specifiek onderzoek uitgevoerd. De raming kon alleen worden opgesteld op basis van kengetallen die zijn gegenereerd uit een referentieproject. De nadruk lag in de periode dat het advies genereus verbonden werd opgesteld nadrukkelijk niet op de kosten, maar op draagvlak bij de samenwerkende partijen. Vanwege al deze onzekerheden zijn in de raming uit 2021 ruime onzekerheidsmarges opgenomen en is gerekend met ruime bandbreedtes. Tevens zijn de kosten gepresenteerd als bandbreedte (P50 – P85). De ramingen waren indicatief om de verschillen tussen de oeververbindingen en de varianten weer te geven en om een aanzet te kunnen geven voor het te reserveren budget. Om toch enige zekerheid te hebben over het realiteitsgehalte van de ramingen is gekeken naar diverse andere vergelijkbare bruggen die al waren gerealiseerd. Op basis van die vergelijking was beoordeeld dat de kosten zoals geraamd voor de Oostbrug realistisch leken. Sinds 2021 is de raming in zijn geheel jaarlijks geïndexeerd gebaseerd op de gebruikelijke CBS-indexcijfers (inclusief de uitschieters in 2022 en 2023).

Nadere detaillering van de redenen voor de hogere tussenraming in vergelijking met de raming 2021 door 5.1, 2, e

Het blijkt dat op cruciale, bijzonder aspecten van de opgave (b.v. volledige bouw op het water) de kosten eerder zijn onderschat of niet meegenomen (aanvaarbescherming).

- Doordat er nu veel meer informatie beschikbaar is over de specifieke locatie en het ontwerp van de brug zijn enkele onzekerheidsmarges naar beneden bijgesteld. Echter in de vergelijking van de huidige en de oude raming zitten enkele forse verschillen die niet zijn op te vangen door de verlaging van de onzekerheidsmarges.
- Verreweg de grootste oorzaak is de toepassing van een separate aanvaarbescherming, waar bij de NvU nog rekening werd gehouden met aanvaarbescherming geïntegreerd in de constructie van de brug zelf. In het vervolg van de ontwerpfase wordt onderzocht of het voldoende veilig is om meer terug te grijpen op het oorspronkelijke uitgangspunt, of dat het met de huidige inzichten t.a.v. nautische veiligheid toch noodzakelijk is een separate aanvaarbescherming aan te leggen. Daarnaast worden ook nog andere opties t.a.v. de aanvaarbescherming onderzocht.
- Een andere grote oorzaak is de toepassing van een dubbele bascule in de beweegbare bruggen. In de oorspronkelijke raming is gerekend met een enkele bascule. Dat houdt in twee kelders, twee bewegingsinstallaties, twee

keer aanvaarbescherming etc. In het vervolg van de ontwerpfase wordt onderzocht of dat werkelijk noodzakelijk is of dat hierin kan worden geoptimaliseerd.

- Nog een andere grote oorzaak is het gewijzigde inzicht in de vorm van de aanbruggen. Binnen de huidige nautische uitgangspunten is het noodzakelijk om bochten aan te leggen in de aanbruggen om daarmee op de kade aan te kunnen landen (i.p.v. verderop in het maaiveld met alle nadelen van dien) met behoud van een optimaal stijgingspercentage. Hiermee wordt de brug langer en is er rekening gehouden met uitvoering in staal i.p.v. beton wat daardoor duurder is.
- Verder is het volledig bouwen op water en de bouwcomplexiteit die dat met zich meebrengt is onderschat. Daarvoor zijn in de laatste raming kosten opgenomen.
- Daarnaast is er in deze fase gerekend met een zwaardere referentiebrug dan ten tijde van de vorige raming. Het lijkt erop dat het gewicht horende bij de noodzakelijke constructie (draagkracht voor brandweer verkeer) ook is onderschat.
- Tot slot is er meer inzicht in de bodemgesteldheid (oergeul) en daarop zijn de funderingspalen voor alle objecten van de brug (aanbruggen, beweegbare bruggen, hoofdoverspanning en aanvaarbescherming) aangepast (verlengd en verzwaard). In de vorige raming is gerekend met veel kortere funderingspalen uit de referentiebrug. Er is toen wel al rekening gehouden met funderen in de oergeul door hiervoor een flinke risico opslag te rekenen. Er wordt nog onderzocht of hier per saldo ook te weinig is gerekend voor de fundering (of de opslag voor de oergeul dus is onderschat).