Gemeente Amsterdam



Rapportage 2
2e helft 2020 - 1e kwartaal 2021

Voortgangsrapportage Programma Oranje Loper

Auteur(s)
Programma Oranje Loper

Opdrachtgever
Diana van Loenen

Contactpersoon
Marjanne Grotenhuis

9 bruggen

- 8 Huiszittenbrug (1925)
- 22 Warmoesbrug (1925)
- 106 Niek Engelschmanbrug (1925)
- 63 Nieuwe-Wercksbrug (1925)
- 117 Jordaanbrug (1926)
- 167 Rijckerbrug (1927)
- 108 Brug 108 (1927)
- 135 Ritsaert ten Catebrug (1927)
- 359 Molenslootbrug (1929)

5 straten

Nieuwezijds Voorburgwal

Raadhuisstraat

Rozengracht

De Clercqstraat

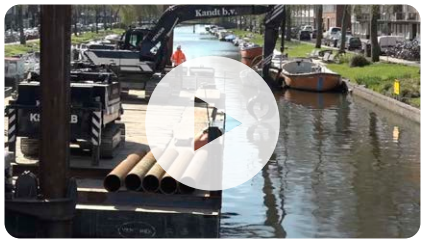
Jan Evertsenstraat



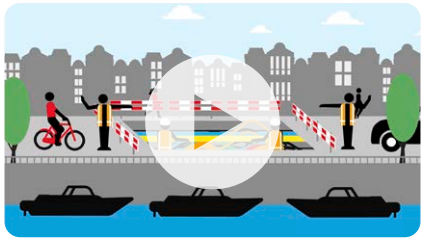
Algemeen programma



Bomen verplanten



Hulpbruggen neerleggen



Kabels en leidingen



Nieuwezijds Voorburgwal

Inhoud

1. Voorwoord 5

2. Samenvatting 7

3. Programma 13
- 3.1 Voortgang 13
- 3.2 Omgevingsmanagement en communicatie 16
- 3.3 Planning op programmaniveau 18
- 3.4 Geld op programmaniveau 18
- 3.5 Risico's en kansen op programmaniveau 19

4. Project de Nieuwe Zijde 21
- 4.1 Voortgang 22
- 4.2 Omgeving 23
- 4.3 Planning 24
- 4.4 Geld 24
- 4.5 Risico's 26

5. Project Vernieuwing Bruggen 29
- 5.1 Voortgang Bruggen 30
- 5.2 Omgeving 31
- 5.3 Geld 32
- 5.4 Planning 34
- 5.5 Risico's 35

6. Project Kabels en Leidingen 37
- 6.1 Voortgang 38
- 6.2 Omgeving 39
- 6.3 Planning 39
- 6.4 Geld 39
- 6.5 Risico's

7. Project Raadhuisstraat - Rozengracht 41
- 7.1 Voortgang 42
- 7.2 Omgeving 43
- 7.3 Planning 43
- 7.4 Geld 44
- 7.5 Risico's 45

8. Project De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat 47
- 8.1 Voortgang 48
- 8.2 Omgeving 49
- 8.3 Planning 49
- 8.4 Geld 50
- 8.5 Risico's 51

9. Raakvlakken 53

10. Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging 57



Voorwoord

1. Voorwoord

Voor u ligt de tweede voortgangsrapportage (VGR) van programma Oranje Loper. We blikken terug op de periode van zomer 2020 tot en met het eerste kwartaal van 2021. We kijken vooruit naar de periode die voor ons ligt.

In de omgeving, op straat en op het water wordt steeds meer zichtbaar wat het programma gaat brengen. Begin 2021 zijn we begonnen met de herinrichting van het zuidelijke deel van de Nieuwezijds Voorburgwal. Op de route van Raadhuisstraat tot Mercatorplein zijn we in april gestart met de bouw van de eerste hulpbrug. We staan aan de vooravond van de monsteropgave voor kabels en leidingen, waarvan KPN recent heeft aangegeven dat deze nog omvangrijker is dan eerder al gedacht. Dit noodzaakt ons eerder gemaakte planningen aan te passen en de omgeving te vragen hierin mee te bewegen.

Ondertussen zijn we druk bezig met de plannen voor de fase hierna: het vernieuwen van de bruggen en straten op de route van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. We werken aan geïntegreerde ontwerpen voor de kabels en leidingen, bruggen en straten, een uitvoeringsplan en kostenraming. Door te werken in bouwteams is al in dit stadium gebleken dat hierop nog aanpassingen nodig zijn. De geraamde kosten zijn fors hoger dan eerder ingeschat en er zijn wijzigingen nodig op het ontwerp.

De komende periode werken we daarom aan optimalisaties en een nieuw, realistisch en robuust uitvoeringsplan. Het uitvoerings- en kredietbesluit is om die reden verplaatst van halverwege 2021 naar eind 2021. Graag houden we u in de tussenliggende periode actief op de hoogte van de ontwikkelingen en de keuzes waar we voor staan.



Samenvatting

2. Samenvatting

Programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en bruggen van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. De bruggen zijn oud, in slechte staat en gaan we vernieuwen. In de straten zitten auto en tram elkaar in de weg, is te weinig ruimte voor voetgangers en fietsers en is de openbare ruimte rommelig en verouderd. Onderdeel van de straten is een kruispunt dat geldt als blackspot. Met de vernieuwing van de bruggen gaan ook de straten op de schop. Daarom willen we in één aanpak ook de straten anders inrichten, met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en groen.

Het programma bestaat uit de projecten: Nieuwezijds Voorburgwal, Raadhuisstraat-Rozengracht, De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat, Vernieuwing Bruggen en Kabels en Leidingen.

In deze voortgangsrapportage beschouwen we de voortgang van zomer 2020 tot en met het eerste kwartaal van 2021.

Drie bouwteams

Ondanks de coronamaatregelen, het volledig werken vanuit huis en het feit dat de meeste collega's elkaar nog nooit in het echt hebben gezien, hebben we een samenwerking in drie bouwteams kunnen starten en belangrijke doelen behaald. Vanwege de complexiteit van de opgave werken we in drie bouwteams samen met marktpartijen: bouwteam Nieuwezijds Voorburgwal, bouwteam Kabels en Leidingen en bouwteam Bruggen en Straten (Raadhuisstraat tot Mercatorplein). Conform het advies van de commissie Cloo betrekken we zo al bij de planvorming kennis uit de markt.

Voorlopig ontwerp en raming

In het bouwteam Bruggen en Straten werken we sinds april 2020 samen met aannemers Dura Vermeer en Mobilis aan een voorlopig ontwerp (VO) voor de bruggen en, op basis daarvan, een uitvoeringsplan op hoofdlijnen. Door deze werkwijze hebben we voor het vernieuwen van de bruggen en straten op de corridor Raadhuisstraat - Mercatorplein in een veel vroeger stadium dan gebruikelijk inzicht gekregen in een aantal zaken die gevolgen hebben voor kosten, planning en uitvoeringsmethodiek. Zo is gebleken dat het ontwerp van de bruggen technisch zeer complex is vanwege de vele – soms moeilijk te verenigen – wensen en eisen die aan de bruggen worden gesteld. De kostenraming voor het vernieuwen van de bruggen komt op basis van het huidige Voorlopig Ontwerp € 45-55 miljoen hoger uit dan eerder geraamd.

KPN

De monsteropgave van het functievrij maken kent tegenvallers, met name ten aanzien van de voorbereidings- en uitvoeringstijd van de telecomkabels. KPN heeft aangegeven (fors) meer tijd nodig te hebben voor het verleggen van de KPN-kabels, met name uit de centrumbruggen. Dit heeft gevolgen voor de fasering en planning van de werkzaamheden van programma Oranje Loper.

Optimalisaties en besluitvorming

De komende periode onderzoeken we samen met Programma Bruggen en Kademuren welke optimalisaties mogelijk zijn om te komen tot een robuuste uitvoeringsplanning en realistische raming op basis van een nog verder uitgewerkt VO. Deze maken onderdeel uit van het uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Straten, dat om die reden verplaatst is van halverwege 2021 naar eind 2021. Ook voor de Nieuwezijds Voorburgwal Noord wordt eind 2021 een uitvoerings- en kredietbesluit voorgelegd. Daarna wordt, In een apart besluit, een krediet aangevraagd voor het teruglegggen van de kabels en leidingen.

Nieuwezijds Voorburgwal

- Voor het deel van Paleis tot Martelaarsgracht is een bouwteam gestart en is de planvoorbereiding, samen met aannemer KWS, vergevorderd.
- In januari 2021 is de herinrichting begonnen van het zuidelijke deel van de Nieuwezijds Voorburgwal (Paleis-Koningsplein).
- De werkzaamheden verlopen voorspoedig. Bewoners hebben zich laten horen over de kap van bomen en nachtelijk geluid vanwege werken aan de trambaan. De verhoudingen zijn op dit moment overwegend goed, de positieve geluiden over de herinrichting overheersen.
- Volgens de huidige planning is het zuidelijke deel halverwege 2022 klaar en het noordelijke deel eind 2023.
- Voor het noordelijke deel vragen we eind 2021 een uitvoerings- en kredietbesluit aan.

Raadhuisstraat en Rozengracht

- Voor de Raadhuisstraat en Rozengracht zijn de plannen voor de herinrichting zo goed als afgerond.
- Voor de Rozengracht lag er al een vastgestelde Nota van Uitgangspunten en voorkeursontwerp. Voor de Raadhuisstraat (inclusief Westermarkt) zijn deze de afgelopen periode gemaakt. Voor beide straten is samen met bewoners en ondernemers in de omgeving de uitwerking gemaakt.

- Bewoners en ondernemers zijn hierbij meerdere malen gevraagd mee te denken en een reactie te geven op de plannen. In klankbordgroepen met bewoners en ondernemers is bedacht waar laad- en losplaatsen, fietsparkeerplaatsen, terrasjes en dergelijke moeten komen. Uiteindelijk zijn op 15 maart 2021 in een online bijeenkomst de complete ontwerpen aan de omgeving gepresenteerd. Stadsdeel Centrum heeft positief en enthousiast over de plannen geadviseerd.
- De kostenramingen zijn gereviewd en passen binnen de verwachte dekking. De bijdrage van de VRA is nog niet vastgesteld, derhalve blijft het nog onzeker of er voldoende dekking is. De verwachting is dat we er met de VRA uitkomen.

De Clercq- en Jan Evertsenstraat

- Voor de De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg daartussen werken we nog aan een aangepast ontwerp, op basis van de resultaten uit de participatie.
- De omgeving is gevraagd te reageren op de uitgangspunten en 2 mogelijke ontwerpen om de straten opnieuw in richten. Ontwerp 1 betrof een fietsstraat in 2 richtingen. Ontwerp 2 een combinatie van rijstrook en fietsstrook in 2 richtingen.
- Voor ontwerp 1 zou het aantal auto's drastisch moeten verminderen. Daarom is van 9 november 2020 tot 18 januari 2021 een proef gehouden met tijdelijke verkeersmaatregelen om het autoverkeer op de route te verminderen. 22.000 omwonenden is gevraagd hun ervaringen te delen, onder andere via een enquête, voor en tijdens de proef. Veel reacties betroffen zorgen over de drukte op de Jan van Galenstraat en de Willem de Zwijgerlaan. Een aantal ondernemers gaf aan last te hebben van de 'knip' op brug 108. Ook kwamen berichten binnen over sluiproutes.
- De participatie en het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) hebben laten zien dat ontwerp 1 de fietsstraat in 2 richtingen niet wenselijk is, omdat de Jan van Galenstraat de drukte van het autoverkeer stad-uit niet aan kan. Omdat met ontwerp 2 het blackspotkruispunt bij de Admiraal de Ruyterweg niet kan worden opgelost en omdat dit ontwerp ten koste gaat van teveel parkeerplekken, is naar aanleiding van de resultaten uit de participatie en het verkeersmodel Amsterdam (VMA) is een 3e ontwerp gemaakt. Dit ontwerp combineert ontwerp 1 en 2, met een fietsstraat stad-in en een rijbaan met rij- en fietsstrook stad-uit. Deze variant leggen we in mei aan de omgeving voor en hopen we daarna als voorkeursontwerp te kunnen uitwerken.
- De Jan Evertsenstraat is meegenomen in het verdelingsvoorstel van het stedelijk mobiliteitsfonds en heeft daarmee voldoende dekking als de gemeenteraad instemt met de voorjaarsnota. De ramingen van Jan Evertsenstraat en De Clercqstraat zijn gereviewd en passen binnen de verwachte dekking. De bijdrage van de VRA dient nog te worden vastgesteld en kent daarmee nog een onzekerheid. De verwachting is dat we er met de VRA uitkomen.

Bruggen

- De afgelopen periode is in het Bouwteam Bruggen samen met aannemers Dura Vermeer en Mobilis een voorlopig ontwerp gemaakt voor de bruggen. Daarin zijn de belangrijkste keuzes uitgewerkt ten aanzien van wat we gaan maken en met name op welke manier. Op basis daarvan is ook een fasering op hoofdlijnen voor de bruggen én straten gemaakt. Daarin is gekeken naar wanneer we wat kunnen doen en onder welke voorwaarden. Tot slot is op basis van deze stukken een kostenraming opgesteld om te bepalen wat de verwachte kosten zijn om het werk op deze manier te bouwen en uit te voeren.
- Zoals hierboven aangegeven komt de kostenraming voor de bruggen € 45 – 55 miljoen hoger uit dan de raming van 2019. In de huidige kostenraming zitten nog onzekerheden over de werkelijke kosten voor het terugleggen van de kabels en leidingen (de voorbereiding is nog niet ver genoeg om een dergelijke raming te kunnen maken) en over de afspraken met de kabels- en leidingbedrijven over de kostenverdeling.
- In overleg met programma Bruggen en Kademuren zoeken we de komende periode naar optimalisaties, om te komen tot een robuuste planning en een realistische kostenraming voor de bruggen. Deze zijn onderdeel van het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten dat we eind 2021 voorleggen.
- Met de aannemers uit het Bouwteam heeft de gemeente de eerste uitvoeringsovereenkomst gesloten voor het plaatsen van de hulpbruggen. Deze zijn nodig voor het verleggen van kabels en leidingen en kunnen door voetgangers (en deels) fietsers worden gebruikt tijdens de vernieuwing van de bruggen. De onderbouw van de eerste hulpbruggen zijn in april 2021 gebouwd en de laatste zijn volgens planning in augustus klaar.
- Stadsregie heeft in overleg met programma Oranje Loper bepaald dat Oranje Loper op de corridor Raadhuis-

straat-Mercatorplein van 2022 tot en met 2024 hevige stremmingen in het netwerk mag veroorzaken. Enkele omgevingsprojecten wachten daarom met de uitvoering tot dit werk is afgerond.

- Tijdens het uitwerken van het voorlopig ontwerp is gebleken dat er bij enkele bruggen sprake is van eisen en wensen die niet of niet eenvoudig met elkaar te verenigen zijn. Zoals bijvoorbeeld de wens om de doorvaarthoogte van brug 106 (Keizersgracht) met ca 10 cm te verhogen, zodat ook de Keizersgracht een hoofdroute varen kan worden. Daarmee kunnen stremmingen en drukte op andere grachten beter opgevangen worden en is transport over water in de toekomst beter mogelijk. Het gaat echter om een rijksmonumentale brug, wat betekent dat het aanzicht van de brug beperkt aangepast kan worden. Tegelijkertijd moet het brugdek vele malen sterker worden om de huidige verkeersbelasting te kunnen dragen, terwijl het straatniveau niet tot weinig omhoog kan. Dit om aansluitingsproblemen voor tram of straten te voorkomen en te voldoen aan eisen ten aanzien van regenbestendigheid. Dit betekent dat het toekomstige brugdek dikker moet worden maar tegelijkertijd minder ruimte heeft voor kabels en leidingen dan nu. De komende tijd wordt duidelijk welke oplossingen mogelijk zijn en welke keuzes daarvoor eventueel gemaakt moeten worden. De voorstellen worden meegenomen in het uitvoerings- en kredietbesluit (UKB) bruggen en straten, eind 2021.

Kabels en leidingen

- Vanwege de omvang en complexiteit van de opgave is een apart team geformeerd voor het verleggen van de kabels en leidingen uit de bruggen naar de hulpbruggen. Als de bruggen zijn vernieuwd, worden de kabels en leidingen weer teruggelegd vanuit de hulpbruggen naar de bruggen en komen de kabels en leidingen in de straten aan bod.
- Op 1 april 2021 is voor deze opgave een bouwteam gestart met aannemers Heijmans en Van Gelder.
- Omdat er heel veel KPN-kabels liggen in de bruggen van Raadhuisstraat en Rozengracht is het niet mogelijk deze allemaal op de gebruikelijke wijze te verleggen naar een hulpbrug. KPN moet daarom eerst een uitdunningsslag maken en oude kabels verwijderen. Iedere kabel moet hiervoor draadje voor draadje worden gemeten.
- Recent heeft KPN geconstateerd dat op de Raadhuisstraat en Rozengracht nog veel meer KPN-kabels liggen dan eerder zichtbaar was op de toen beschikbare gegevens. KPN heeft daarom aangegeven meer tijd nodig te hebben om het werk uit te voeren. Het verleggen van de kabels en leidingen uit de centrumbruggen duurt daarom langer. De komende periode volgt een nieuwe planning. Deze ontwikkeling bij KPN heeft gevolgen voor de fasering en planning van programma Oranje Loper. Deze wordt de komende periode aangepast.
- Het verleggen van de kabels en leidingen uit de bruggen over de Admiralengracht en Bilderdijkgracht gebeurt vooralsnog conform planning, van eind mei 2021 tot en met oktober 2021.



- Ook voor de volgende fase is de voorbereiding gestart. Het gaat om het terugleggen van de kabels en leidingen in de bruggen en het verleggen/vernieuwen van de kabels en leidingen in de straten. De komende periode wordt uitgewerkt hoe de kabels en leidingen ingepast kunnen worden in het ontwerp van de bruggen.

Planning

De extra tijd die nodig is voor de ontwerpen van de bruggen, het verleggen van kabels en leidingen door KPN en het aanpassen van het uitvoeringsplan hebben gevolgen voor de faseringen binnen de totale planning van programma Oranje Loper. Vooralsnog is het streven de uitvoering eind 2025 af te ronden. Of en zo ja hoe we dit kunnen opvangen binnen onze planning en wat dit betekent voor het uitvoeringsplan, werken we de komende periode uit en leggen we voor in het uitvoerings- en kredietbesluit

Omgevingsmanagement en communicatie

- Team Omgevingsmanagement en Communicatie bereidt de omgeving voor op wat er gaat gebeuren en wat dit betekent voor de omgeving en het verkeer. Dit gebeurt met een scala aan communicatiemiddelen en persoonlijke contacten. De ondernemers maken zich grote zorgen over de gevolgen van de werkzaamheden, zeker in de huidige situatie, na meer dan een jaar van coronamaatregelen. Deze zorgen hebben de BIZ besturen in maart 2021 geuit in een gemeenschappelijke brief aan de wethouders de Vries (verantwoordelijk wethouder programma Oranje Loper) en Everhardt (verantwoordelijk wethouder Economische Zaken), waarna wethouder de Vries met de Bizzen in gesprek is gegaan. In het gesprek is onder meer aangegeven dat uitstel van de werkzaamheden niet mogelijk is. Ook is informatie gegeven over nadeelcompensatie. Afgesproken is dat ondernemers en gemeente de komende tijd met elkaar in gesprek blijven, waarbij ook Economische Zaken betrokken zal zijn.
- Met de ondernemers zijn we continu in gesprek, via de besturen van de BIZ, de winkelstraatmanager en op individueel niveau. We proberen met de ondernemers tot maatwerkoplossingen te komen, in overleg met de stadsdelen. Voor de hele corridor Raadhuisstraat - Mercatorplein werken we aan een leefbaarheidsplan dat we samen met bewoners en ondernemers op de route willen uitwerken.

Risico's

De grootste risico's in de voorbereiding en in de uitvoering zijn in beeld gebracht en zo mogelijk van beheersmaatregelen voorzien. De risico's zijn ook vertaald in geld en tijdsconsequenties en worden periodiek geactualiseerd. In de ramingen en in de planningen worden op basis van die kwantificering risicobuffers opgenomen. We zijn ons er van bewust dat niet alle risico's weg te beheersen zijn. Dat betekent dat we zowel in bestuurlijke rapportage als publiekscommunicatie consequent zo transparant mogelijk zijn over onzekerheden, terwijl we steeds blijven zoeken naar robuustheid en voorspelbaarheid.

Twee risico's zijn opgetreden: de technische complexiteit van het ontwerp bruggen en de ontwikkeling bij KPN rond de langere doorlooptijd en uitvoeringsplanning van het verwijderen van de KPN-kabels. Er wordt in mei en juni gewerkt aan oplossingen voor de ontwerpen voor de bruggen en gezocht naar optimalisaties om te komen tot een robuuste en realistische kostenraming en uitvoeringsplanning.

Een ander risico is dat de projecten uitgevoerd worden op levendige en drukke trajecten in het Centrum en West. Daardoor hebben we te maken met veel omgevingspartijen. We stemmen de voorbereiding en uitvoering af met de omgeving.
Ook kan zich een (grootschalige) calamiteit (verzakking of vervorming) van de bruggen of kademuren voordoen.
We monitoren de bruggen en kademuren en hebben een calamiteitenplan paraat. Verder kan het gebeuren dat er tijdens uitvoering meer BLVC-kosten gemaakt moeten worden dan voorzien, vanwege bijvoorbeeld wijzigingen in de uitvoeringswijze.

Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging

Het programma zorgt op verschillende manieren voor tegenspraak, kwaliteitsborging en leren. Zo zijn er regelmatig reviews op aanpak, kostenramingen en planningen, door interne deskundigen en externe onafhankelijke bureaus.
We leren van ervaringen in projecten die al verder zijn met de uitvoering, zoals projecten Vijzelstraat en De Entree. Naast het leren van lessen zorgt deze aanpak voor het versterken van het netwerk en de relatie, wat de drempel verlaagt voor collegiaal raadplegen.


fearless female
Schermafbeelding


West
Centrum
Programma
Oranje Loper

3. Programma

Programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en bruggen van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. Het vernieuwen van de bruggen is urgent, de bruggen zijn in slechte staat. Uitval van één van de bruggen zou enorme impact hebben op de bereikbaarheid van dit deel van de stad. Als we de bruggen vernieuwen, veroorzaken we ook veel overlast in de straten. Daarom is ervoor gekozen de vernieuwing van de bruggen en straten in één aanpak uit te voeren. Zo stellen we de route tussen Centrum en West zo snel mogelijk veilig voor het openbaar vervoer, fietsers, auto's en voetgangers. Cruciaal, niet alleen voor huidige gebruikers van de route, maar ook in relatie tot de andere brug- en kadevernieuwingsopgaven waar de stad voor staat en waarvoor straks veilige, stabiele routes nodig zijn. Ook heeft de omgeving zo 'maar' één keer overlast. Die overlast zal hoe dan ook groot zijn, voor bewoners, ondernemers en gebruikers van openbaar vervoer, weg en water.

3.1 Voortgang

Op het zuidelijke deel van de Nieuwezijds Voorburgwal is in januari 2021 begonnen met de herinrichting. Op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein is begonnen met het bouwen van de eerste hulpbruggen.
We werken met drie bouwteams, voor Nieuwezijds Voorburgwal, Kabels en Leidingen en Bruggen en Straten, waardoor we al in de planvorming gebruik kunnen maken van de kennis van de markt. In de bouwteams wordt ook in deze fase al nauw samengewerkt met aannemers en andere betrokken stakeholders. Bouwteam Nieuwezijds Voorburgwal is begin 2021 gestart met de voorbereiding van het definitief ontwerp (en daarna het bestek) voor de Nieuwezijds Voorburgwal Noord. Bouwteam Kabels en Leidingen is in maart 2021 van start gegaan met de voorbereidingen voor de enorme klus van het verleggen van de kabels en leidingen uit de bruggen naar de hulpbruggen. Sinds april 2020 wordt in bouwteam Bruggen en Straten met aannemers Dura Vermeer en Mobilis gewerkt aan een voorlopig ontwerp voor de bruggen. Deze werkwijze heeft inmiddels geleid tot inzicht in een aantal zaken die gevolgen hebben voor kosten, planning en uitvoeringsmethodiek voor het vernieuwen van de bruggen en straten.

Gebleken is dat het technisch zeer complex is om de ontwerpen van de bruggen en maaivelden te integreren en daarbij ook de kabels en leidingen in te passen. Met name dit laatste blijkt een uitdagende opgave te zijn. Er liggen verschillende, op een aantal punten tegenstrijdige, (wettelijke) eisen en wensen voor het ontwerp van de bruggen (draaglast, afwatering, tramsporen, doorvaarthoogte) waardoor er te weinig ruimte overblijft voor het terugleggen van de kabels en leidingen. In mei en juni werken we hiervoor oplossingen uit en verhelderen we keuzes die gemaakt moeten worden. Deze worden opgenomen in het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten dat we eind 2021 voorleggen.

Ook is gebleken dat de kostenraming voor de bruggen op basis van het huidige VO hoger is dan de raming die begin 2019 is gemaakt op basis van een schetsontwerp, gebaseerd op referentiemodellen zoals de Leidsebrug en brug 116 en op kengetallen. De bruggen op de Oranje Loper blijken technisch complexer te zijn en ook technisch te verschillen met de eerder vernieuwde bruggen. Er zijn bijvoorbeeld geotechnische verschillen, waardoor gefundeerd moet worden in een oergeul en er waarschijnlijk veel langere palen nodig zijn. Ook zijn er vleugelwanden die vernieuwd moeten worden. Ondanks meerdere optimalisaties komt de huidige kostenraming € 45 - 55 miljoen hoger uit dan de inschatting van de kosten uit 2019.

De komende periode onderzoeken we in overleg met onder meer programma Bruggen en Kademuren en Stadsregie of verdere optimalisaties mogelijk zijn, met name wat betreft de randvoorwaarden waaronder het werk wordt uitgevoerd. Bijvoorbeeld het volledig of gedeeltelijk afsluiten van de straten, een langere afsluiting voor trams om sneller te kunnen werken of vervoer over de weg in plaats van over het water. Doel van dit onderzoek is de kostenraming en de uitvoeringsplanning realistisch en robuust te maken. De lessen die we leren kunnen direct worden gebruikt in andere, vergelijkbare opgaves. Met programma Bruggen en Kademuren is overleg over mogelijk aanvullende financiële middelen voor de vernieuwing van de bruggen. De uitkomsten hiervan worden voorgelegd in het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten, eind 2021.

Tenslotte heeft KPN half april aangegeven meer tijd nodig te hebben voor het verleggen van de KPN-kabels uit het grootste deel van bruggen. Dit heeft gevolgen voor de fasering en planning van de werkzaamheden van Oranje loper en voor de periodes dat de tram wordt omgeleid (tijdsperiode en duur van de omleiding) van de Nieuwezijds Voorburgwal en Raadhuisstraat tot Mercatorplein. Hierover vindt ook overleg plaats met raakvlakprojecten in de omgeving. In mei en juni maken we een herziene fasering en uitvoeringsplanning voor

de Oranje Loper, waarin de resultaten van de optimalisaties zijn verwerkt. De nieuwe fasering en uitvoeringsplanning maken deel uit van het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten (eind 2021). Streven is daarbij nog steeds de werkzaamheden van Oranje Loper plaats te laten vinden in de periode 2021 tot eind 2025.

Besluitvorming

Bovenstaande ontwikkelingen leiden ertoe dat het integrale Uitvoerings- en Kredietbesluit voor de bruggen en straten van Raadhuisstraat tot Mercatorplein eind 2021 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, in plaats van in juli 2021. In dit besluit worden de consequenties van de geschetste ontwikkelingen verwerkt.

Ook voor de Nieuwezijds Voorburgwal wordt een Uitvoerings- en Kredietbesluit voorbereid, voor het deel Paleis tot en met de Martelaarsgracht. Ook dit leggen wij eind 2021 aan de gemeenteraad voor.

Organisatie

Programma Oranje Loper bestaat uit een kleine programmaorganisatie en de projectteams Nieuwezijds Voorburgwal, Straten (Raadhuisstraat-Rozengracht en De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat), Vernieuwing Bruggen en Kabels en Leidingen. Er is sinds september 2020 een nieuwe programmanager Oranje Loper en een projectmanager Kabels en Leidingen. Sinds januari 2021 is er een nieuwe projectmanager voor project Nieuwezijds Voorburgwal. De projecten Raadhuisstraat-Rozengracht en De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat worden sinds december 2020 aangestuurd door één projectmanager.

Bouwteams

Voor het project Nieuwezijds Voorburgwal werkt het projectteam aan de uitvoering van het zuidelijk deel. Samen met de aannemer is een bouwteam gevormd voor het noordelijke deel. Het werk aan bruggen en straten wordt voorbereid in bouwteam Bruggen en Straten. De teams van bruggen en straten op het traject Raadhuisstraat tot Mercatorplein, de 'corridor', werken intensief samen aan een geïntegreerd ontwerp voor bruggen en maaivelden, inclusief kabels en leidingen. Vanaf start uitvoering wordt aan de corridor gewerkt in één team Bruggen en Straten. Een belangrijke voorwaarde om de bruggen te kunnen vernieuwen betreft het verleggen van de kabels en leidingen. Vanwege de enorme omvang en complexiteit van deze werkzaamheden is hiervoor samen met aannemers een bouwteam Kabels en Leidingen gevormd.

Scope

- In project Binnenring is de voorbereiding van de herinrichting Marnixstraat-Rozengracht opgenomen. Deze herinrichting is niet los te zien van de vernieuwing van de twee bruggen waartussen de kruising ligt, inclusief de aangrenzende maaivelden Rozengracht en de De Clercqstraat. Om die reden wordt er tussen project Binnenring en Oranje Loper intensief samengewerkt aan het ontwerp, op het gebied van omgevingsmanagement en projectbeheersing. Ter voorbereiding op de uitvoering is het nu nodig toe te werken naar een scopeoverdracht. Op die manier kunnen het ontwerp van de bruggen, het ontwerp van het maaiveld en het ontwerp van de ondergrond op en tussen de bruggen over Lijnbaansgracht en Singelgracht optimaal worden voorbereid en uitgevoerd. Het ontwerp van de herinrichting voor de kruising Marnixstraat-Rozengracht wordt meegenomen in het Uitvoerings- en kredietbesluit voor de bruggen en straten van programma Oranje Loper, eind 2021. We bereiden dit voor onder voorwaarde dat de benodigde dekking vanuit project Binnenring is geregeld. De scopeoverdracht wordt geformaliseerd in het Uitvoerings- en kredietbesluit eind 2021.
- De Martelaarsgracht is onderdeel van de scope De Entree. Aangezien project De Nieuwe Zijde Noord in het verlengde van het werk van De Entree werkzaamheden heeft, is het uitvoeringstechnisch efficiënter om de werkzaamheden van de Martelaarsgracht in het project mee te nemen. Met project De Entree zijn afspraken gemaakt over de overdracht. We bereiden dit voor onder voorwaarde dat de benodigde dekking vanuit project De Entree is geregeld. De scopeoverdracht wordt geformaliseerd in het Uitvoerings- en kredietbesluit voor de Nieuwezijds Voorburgwal Noord eind 2021.
- Programma Bruggen en Kademuren onderzoekt wat de restlevensduur is van de Wiegbrug, de enige beweegbare brug op het traject Raadhuisstraat tot Mercatorplein. De komende periode vindt paalonderzoek plaats onder de oude basculekelder om meer inzicht te krijgen in de staat van de fundering. Op basis van de eerste onderzoeken en berekeningen is de verwachting dat deze brug niet binnen afzienbare tijd vernieuwd hoeft te worden. Wel zou het mogelijk kunnen leiden tot aanvullende levensduurverlengende maatregelen aan de constructie of intensievere monitoring. We verwachten hier rond de zomer van 2021 meer informatie over te hebben en nemen het mee in het UKB voor de bruggen en straten eind 2021.

Verduurzaming

We onderzoeken mogelijkheden voor regenbestendigheid, vergroening en duurzaam bouwen. Samen met programma Aardgasvrij is geconcludeerd dat het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein niet geschikt is voor het aanleggen van een warmtenet. We treffen hiervoor daarom geen voorbereidende maatregelen. In het ontwerp van de bruggen en de uitvoeringsplannen van Bruggen en Straten worden concrete maatregelen verkend, die terug zullen komen in het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten, eind 2021.

Corona

- Covid19 en de coronamaatregelen hebben impact gehad op het team. Het gebrek aan informeel overleg, de grote hoeveelheid beeldschermtijd en het werken vanuit huis hebben impact op onze manier van werken. De meeste collega's in de bouwteams hebben elkaar nog nooit in het echt gezien. Toch verloopt de samenwerking tussen de verschillende organisaties in de bouwteams en met derden tot op heden goed.
- Programma Oranje Loper voelt de effecten van de coronamaatregelen op meerdere vlakken: het wederzijds contact met de omgeving is lastig en het starten van de werkzaamheden in met name de corridor, vrijwel aansluitend aan de versoepeling van de coronamaatregelen, pakt voor de ondernemers niet goed uit. De ondernemers van de corridor hebben hierover een brandbrief aan wethouder de Vries en wethouder Everhardt gestuurd, waarin ze onder meer vragen om uitstel van de werkzaamheden en/of compensatie vooraf. Wethouder de Vries ging hierover 30 april 2021 in gesprek met de ondernemers. In dit gesprek is aangegeven dat uitstel van de werkzaamheden niet mogelijk is, gesproken over mogelijkheden voor nadeelcompensatie en afgesproken de samenwerking tussen Oranje Loper en de ondernemers verder vorm te geven. Verder is afgesproken dat ondernemers en gemeente de komende tijd met elkaar in gesprek blijven, waarbij ook Economische Zaken betrokken zal zijn.
- Door Corona was het de afgelopen periode lastiger om vanuit programma Oranje Loper contacten te leggen en te onderhouden met de omgeving. De participatie in de planvorming heeft veelal digitaal plaatsgevonden. Juist in de periode voorafgaand aan grote werkzaamheden zoals deze is het belangrijk dicht bij de omgeving te zijn, informeel aanspreekbaar en benaderbaar. Toch zijn de omgevingsmanagers erin geslaagd om met veel ondernemers een relatie op te bouwen en met hen te overleggen over mogelijkheden om de leefbaarheid en bereikbaarheid van de ondernemingen zo optimaal mogelijk te houden tijdens de werkzaamheden.



3.2 Omgevingsmanagement en communicatie

Omgevingsmanagement

Er is één aanpak voor omgevingsmanagement en communicatie voor het hele programma, met maatwerk per onderdeel.

Voor de Nieuwezijds Voorburgwal (waar de uitvoering in januari 2021 is begonnen) ontwikkelen we communicatiemiddelen of methoden waarvan we de best practices toepassen op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. Een voorbeeld is een tweewekelijkse online bijpraatmoment met de omgevingsmanager, waarvoor mensen zich kunnen inschrijven via de website of de ontwikkeling van een lijn van bouwdoeken waarin we ook de ondernemers in beeld brengen.

Met ondernemers zijn we in gesprek via de besturen van de Bedrijfs Investerings Zones (BIZ) en via individuele contacten. Er is op vaste momenten overleg met de BIZzen en winkelstraatmanagers over hoe we de ondernemers zo goed mogelijk kunnen helpen om tijdens de werkzaamheden hun bedrijf te laten functioneren. We kijken naar mogelijkheden om, tijdens de uitvoering, het gebied te promoten, aantrekkelijk te houden voor bezoekers en maatwerkoplossingen te bieden. Bijvoorbeeld door panden, parkeergarages of bouwprojecten van derden (zoals de renovatie van de Westerkerk) goed bereikbaar te houden, door het aanleggen van fietspontons (zodat fietsen in het gebied geparkeerd kunnen worden) en door het faciliteren van terrassen nabij werkterreinen, bijvoorbeeld door het tijdelijk opheffen van een parkeerplek ten behoeve van een terras dat door het werk aan de kabels en leidingen in de verdrukking komt. Verder spreken we onder meer over mogelijkheden die laten zien dat de winkels bereikbaar zijn (bouwdoeken, markering etc.), het organiseren van wandelingen, evenementjes, winkels met een QR-code vindbaar maken.

De komende tijd werken we aan verschillende maatregelen. Samen met de afdeling Economische Zaken (EZ) informeren we ondernemers over de mogelijkheid ondersteuning te krijgen bij de digitalisering van hun onderneming, bijdragen te ontvangen voor gebiedspromotie en extra inzet van winkelstraatmanagers.

We maken een toolkit voor ondernemers waarmee zij hun relaties zoals leveranciers kunnen informeren over de gevolgen van de werkzaamheden, zoals omleidingsroutes. In onze communicatie op straat geven we aan dat de winkels en horeca bereikbaar zijn. Deze boodschap herhalen we ook in onze andere (offline en online) middelen. We doen ons best het gebied tijdens de uitvoering zo aantrekkelijk mogelijk te houden. We proberen ingrepen zo goed mogelijk in te passen in het gebied, waardoor het gebied zo aantrekkelijk mogelijk blijft. Zo worden er mooi vormgegeven hulpbruggen neergelegd, die zijkanten krijgen met kunstwerken die de omgeving kiest.

Participatie

Voor de herinrichting van de Raadhuisstraat, De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat is besloten een actief participatieproces te organiseren, dat de formele inspraak vervangt. Voor de Rozengracht en Nieuwezijds Voorburgwal heeft in 2019 al formele inspraak plaatsgevonden.

De afgelopen periode is de omgeving van Raadhuisstraat tot Mercatorplein veelvuldig uitgenodigd om input te geven op de plannen. Er zijn meerdere online informatiebijeenkomsten en klankbordgroepbijeenkomsten georganiseerd. De online informatiebijeenkomsten zijn over het algemeen goed bezocht en waren terug te kijken via de website. Aan de Klankbordgroepen hebben vooral bewoners en een enkele ondernemer meegedaan. Zij hebben actief meegedacht over het ontwerp voor de ‘servicestrook’; de strook tussen rijbaan en trottoir met ruimte voor fiets- en autoparkeren, laden/lossen, bankjes en groen. Tijdens en naar aanleiding van deze bijeenkomsten zijn veel reacties opgehaald.
De resultaten uit de participatie lijken er op te wijzen dat deze manier van ophalen van wensen, meningen en standpunten goed werkt en het mogelijk maakt meerdere alternatieven voor te leggen. Dit was bijvoorbeeld het geval in de situatie van De Clercq- en Jan Evertsenstraat. Ook maakt het mogelijk om gelijktijdig te werken aan de indeling van het wegprofiel waarbij meerdere professionele stakeholders betrokken zijn én aan het meer gedetailleerde niveau waar bewoners en ondernemers kunnen aangeven waar wat hen betreft laad- en losplekken, terrassen, bankjes, fietsparkeerplekken etc. moeten komen.
De resultaten uit de participatie en/of inspraak zijn/worden betrokken bij de uitgangspunten, voorkeursontwerpen en uitwerking van de ontwerpen. Alle resultaten komen aan bod in een participatieverslag dat deel zal uitmaken van het UKB voor Bruggen en Straten dat eind 2021, inclusief een advies van de stadsdelen West en Centrum, wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Klant Eis Specificaties (KES)

Voor de bruggen- en maaiveldontwerpen voor de corridor zijn bij zowel bij professionele stakeholders als bewoners, ondernemers en belangengroeperingen wensen opgehaald, beoordeeld, gehonoreerd of beargumenteerd afgewezen, afgestemd met de stakeholders, vertaald in technische eisen en in één systeem (relatics) bij elkaar gezet.

Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie (BLVC)

Bij zowel professionele stakeholders als bewoners, ondernemers en belangengroeperingen zijn ook wensen over de uitvoering opgehaald (over bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie). Deze wensen hebben een honoreringsadvies gekregen dat wordt teruggekoppeld aan de stakeholders. De gehonoreerde wensen zijn opgenomen in het BLVC-kader. Dit kader wordt vastgesteld door de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) en vormt het raamwerk voor alle (veel concretere) BLVC- plannen binnen programma Oranje Loper, voor de uitvoeringsperiode.

Communicatie

- De opgave is groot, duurt lang en heeft meerdere complexe elementen. We proberen mensen zo goed mogelijk voor te bereiden op wat er te gebeuren staat en uit te leggen waarom we de dingen doen zoals we ze doen. We communiceren hierbij op integrale wijze vanuit programma Oranje Loper als geheel.
- De afgelopen periode is veel op de rit gezet. We hebben een actuele website die de integrale aanpak reflecteert. We brengen maandelijks een digitale nieuwsbrief uit aan een groeiend aantal abonnees, mensen kunnen zich via de website aanmelden voor gerichte berichten per e-mail, we informeren inwoners van stadsdeel Centrum en West in vrijwel iedere editie van de huis-aan-huiskrant Amsterdam. We maken gebruik van de communicatiekanalen van de stad en stadsdelen en werken samen met de centrale redacties. We hebben inmiddels ruime ervaring met online informatiebijeenkomsten en – participatietools.
- Aan het einde van 2020 is een vooruitblik gegeven naar de werkzaamheden in 2021: de start van de herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal en het verleggen van kabels en leidingen vanaf halverwege 2021.
- In maart 2021 is de omgeving uitgebreid geïnformeerd over de aanstaande werkzaamheden op de ‘corridor’ van Raadhuisstraat tot Mercatorplein, onder andere met berichten in de krant Amsterdam, een uitgebreide nieuwsbrief aan ruim 36.000 huishouden, berichten op de website en in digitale nieuwsbrieven en online informatiebijeenkomsten. Met duidelijk beeldmateriaal zoals een video en animatie proberen we ingewikkelde informatie begrijpelijk te maken. Informatie over specifieke werkzaamheden in een gebied ontvangen mensen per bewonersbrief.
- De komende periode ontwikkelen we onze social media-aanpak. Tijdens de uitvoering zullen we onder andere met een gerichte inzet van social media mensen informeren en zorgen dat ook verkeersdeelnemers op tijd weten wat voor hen relevant is. Hiervoor maken we naar alle waarschijnlijkheid onder andere gebruik van de Bouwapp, geotargeting, advertenties via social media en vanzelfsprekend navigatietools zoals waze, en google-maps. Ook houden we samen met programma Fiets een proef met alternatieve omleidingsborden voor fietsers.

Schadepreventie en nadeelcompensatie

We bieden de ondernemers via online informatiebijeenkomsten ondersteuning en voorlichting aan over het aanvragen van nadeelcompensatie op basis van de Algemene Verordening Nadeelcompensatie. Daarnaast onderzoeken we de mogelijkheid om extra inzet te organiseren om de afhandeling van de (voorschot)aanvragen te versnellen.

Vóór het plaatsen van de hulpbruggen is in en om de belendende panden in de directe omgeving een zogenaamde ‘vooropname’ gedaan, waarbij de precieze staat van de woningen van binnen en van buiten in beeld en woord is vastgelegd. Mocht er hierna schade zichtbaar zijn, dan kan worden vastgesteld of deze recent is ontstaan. Ook zijn in de panden meetbouten aangebracht, waarmee beweging van de panden kan worden vastgesteld.



3.3 Planning op programmaniveau

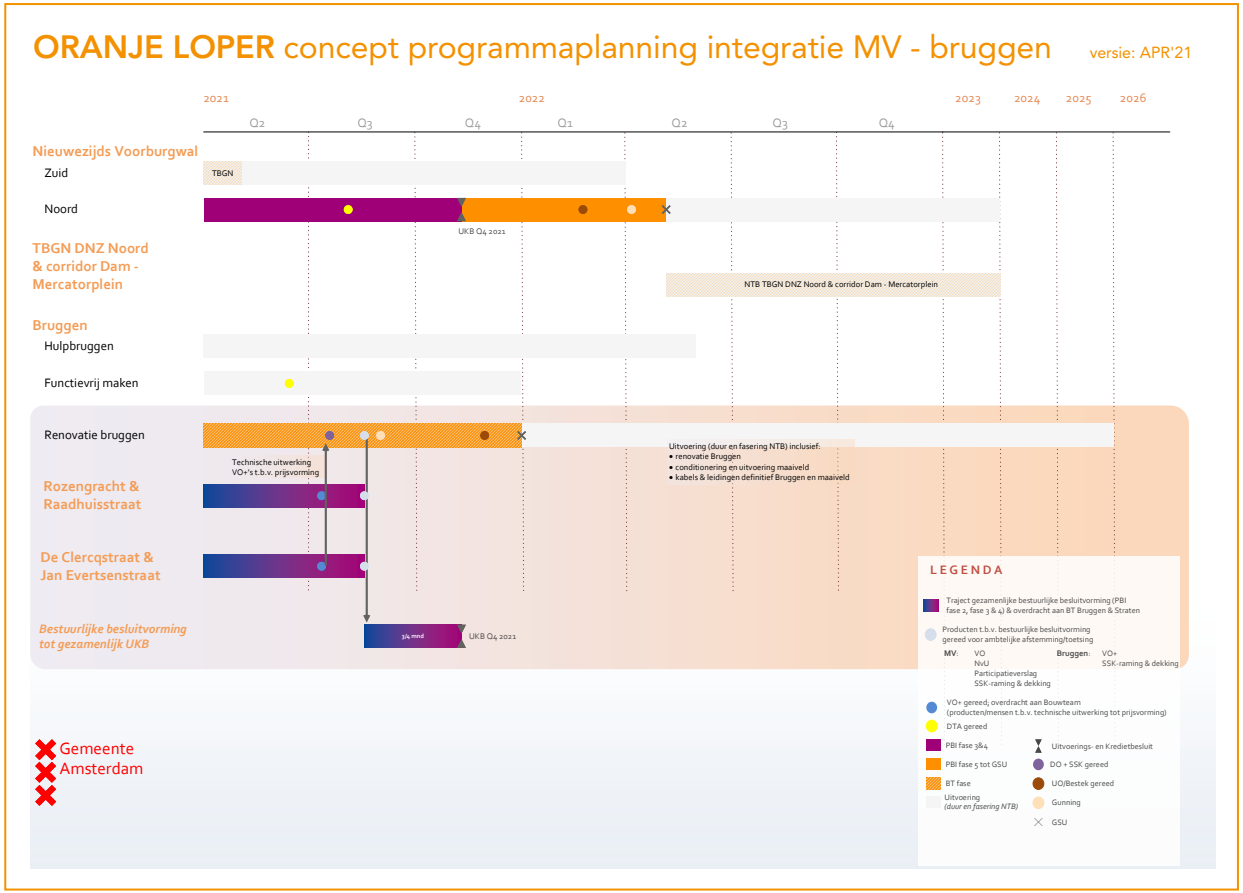
Op programmaniveau hebben we een integrale planning, met als belangrijkste mijlpalen:

Voorbereiding:

- Voorbereidingskredietbesluit start bouwteamfase Nieuwe Zijde Noord Q4 2020.
- Aanvullend uitvoeringskredietbesluit voor De Nieuwe Zijde Zuid Q4 2020.
- Uitvoerings- en kredietbesluit functievrij maken bruggen incl. hulpbruggen Q4 2020.
- Uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat eind 2021.

Start uitvoering buiten:

- Functievrij maken bruggen Q2 2021.
- Aanleg Hulpbruggen Q2 2021.
- Nieuwe Zijde Zuid Q1 2021.
- Nieuwe Zijde Noord Q2 2022.
- Start uitvoering bruggen en straten: voor programma Oranje Loper wordt een herziene aanpak, fasering en uitvoeringsplanning gemaakt.



3.4 Geld op programmaniveau

Het programma heeft geen overall programmabudget. Algemene kosten voor huisvesting, programmamanagement, communicatie etc. worden verdeeld over de projecten naar verhouding van de projectomvang. De financiën worden verderop in deze rapportage per project nader toegelicht.

3.5 Risico's en kansen op programmaniveau

Risico's

- Een van de belangrijkste risico's heeft plaatsgevonden. Het functievrij maken (verleggen kabels en leidingen van de bruggen naar de hulpbruggen) ligt op het kritieke pad van de integrale planning. Vertraging heeft invloed op de startdatum van het vernieuwen van de bruggen en straten. KPN heeft in april een nieuwe uitvoeringsplanning afgegeven voor hun werkzaamheden in de bruggen. Dit maakt dat de fasering en planning van de werkzaamheden van programma Oranje Loper herzien moeten worden, evenals de gewenste periodes en duur van de TBGN's (de Tijdelijke Buiten Gebruikname van de tram). **Beheersmaatregel:** we onderzoeken in mei en juni of en hoe de renovatie van de bruggen en de herinrichting van de straten, binnen de nu geplande uitvoeringsperiode Oranje Loper van januari 2021 tot eind 2025 kan worden gerealiseerd. De uitkomsten leggen we bij het uitvoerings- en kredietbesluit voor Bruggen en Straten eind 2021 aan de gemeenteraad voor. We maken een planning met reële doorlooptijden en voldoende risicobuffers. Met KPN zijn afspraken gemaakt over de voortgang van hun werkzaamheden.

Andere belangrijke risico's zijn:

- Het kan gebeuren dat de verschillende eisen en wensen die er nu liggen voor de ontwerpen van de bruggen niet allemaal gerealiseerd kunnen worden. **Beheersmaatregel:** overleg met betrokken stakeholders over hun wensen en eisen en over de wijze waarop het wel mogelijk is (zoveel mogelijk) aan hun eisen/wensen te voldoen.
- Er kan zich een (grootschalige) calamiteit (verzakking of vervorming) van de bruggen of kademuren binnen Oranje Loper voordoen tijdens de voorbereidings- of uitvoeringsfase. **Beheersmaatregel:** monitoren van de bruggen en kademuren en samen met Programma Bruggen en Kademuren een calamiteitenplan paraat hebben.
- Het kan gebeuren dat projecten binnen het programma met de uitvoering moeten wachten op andere projecten in de omgeving en vice versa vanwege de doorstroming en verkeerscirculatie van de stad. **Beheersmaatregelen:** Stadsregie heeft Programma Oranje Loper hoog op de lijst van uit te voeren projecten gezet en er vindt actief overleg plaats met omliggende projecten over hun voortgang en de samenhang met de uitvoeringsperiode van Oranje Loper, zoals Kinkerstraat. Hierover vindt voortdurende afstemming plaats met projecten in de omgeving.
- Ondanks dat er veel aandacht is voor de BLVC-maatregelen, kan het gebeuren dat er tijdens uitvoering meer BLVC-kosten gemaakt moeten worden dan voorzien. Bijvoorbeeld wanneer de inschatting van de kosten voor hinderbeperkende maatregelen te optimistisch is geweest, een uitvoeringswijze in een later stadium verandert waardoor er andere BLVC-maatregelen nodig zijn, of dat er meer BLVC-kosten gemaakt moeten worden door een langere uitvoeringsduur. **Beheersmaatregelen:** Lessen leren van gelijkwaardige projecten in de uitvoering, meerdere scenario's voor BLVC bedenken en deze ook van kosten voorzien.

Kansen

- Door het organiseren van 'geleerde-lessen-bijeenkomsten' kunnen we lessen uit projecten die verder zijn in de uitvoering gebruiken in ons programma.
- Door samen met programma Bruggen en Kademuren te kijken waar optimalisaties mogelijk zijn en deze toe te passen in ons programma, kunnen we ervaring opdoen die direct kan worden gebruikt in andere, vergelijkbare opgaves.
- De aanleg van de hulpbruggen gebeurt door de aannemers in het bouwteam die ook de beoogde aannemers voor het vernieuwen van de bruggen en straten zijn. De lessen die we leren uit de samenwerkingsovereenkomst voor de hulpbruggen kunnen we direct toepassen op de toekomstige, grote samenwerking voor het vernieuwen van de bruggen.





Project de Nieuwe Zijde

4. Project de Nieuwe Zijde

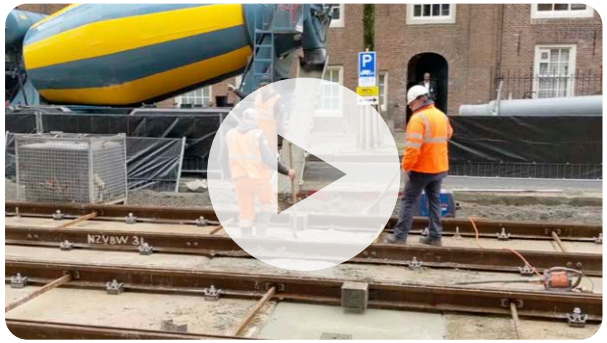
De Nieuwezijds Voorburgwal krijgt een nieuwe inrichting. Het doel van de herinrichting is het omvormen van een ietwat vergeten, vooral dienstbaar deel van de binnenstad naar een aangenaam en eigen stadsgebied met meer ruimte voor fietser en voetganger. Anders gezegd: "het opwaarderen van een ondergewaardeerde straat"!

Project De Nieuwe Zijde heeft de volgende doelstellingen:

- Creëren van meer ruimte voor voetganger en fietser.
- Creëren van een hoogwaardige, autoluwe inrichting van de openbare ruimte met meer groen.
- Verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.
- Zorgen voor een betere oversteekbaarheid.
- Invoeren van eenrichtingsverkeer voor autoverkeer.

Het project bestaat uit twee delen, te weten:

- Nieuwezijds Voorburgwal Noord (van Prins Hendrikkade tot aan Paleisstraat, inclusief een stukje van de Raadhuisstraat tot de brug over het Singel).
- Nieuwezijds Voorburgwal Zuid (Paleisstraat tot en met het Koningsplein).



Nieuwezijds Voorburgwal



4.1 Voortgang

Nieuwe Zijde Noord

- In het noordelijke deel (Paleis tot Prins Hendrikkade) is in de zomer van 2018 al eenrichtingverkeer ingevoerd, van noord naar zuid. Voor de Nieuwe Zijde Noord is het Programma van Eisen gemaakt en is het definitief ontwerp in voorbereiding. Beide producten worden bij het uitvoerings- en kredietbesluit voor de Nieuwezijds Voorburgwal Noord (eind 2021) ter vaststelling voorgelegd.
- In overleg met project De Entree is geconstateerd dat het efficiënter is de uitvoering van de herinrichting van de Martelaarsgracht over te dragen van project De Entree naar de Nieuwe Zijde Noord. Bij de besluitvorming over deze voortgangsrapportage is daarover een beslispunt geformuleerd. De overdracht van de financiële middelen van project De Entree naar project Nieuwezijds Voorburgwal Noord wordt geformaliseerd bij de behandeling van het uitvoerings- en kredietbesluit voor de Nieuwezijds Voorburgwal Noord eind 2021.
- In het ontwerp dat inmiddels is goedgekeurd door de CVC en in april is gepresenteerd in de weekstart van stadsdeel Centrum zijn vooralsnog 17 tijdelijke parkeerplaatsen opgenomen. Deze zijn van tijdelijke aard. Zodra er compensatiemogelijkheid is in omliggende parkeergarages, kunnen deze parkeerplekken worden opgeheven, zodat dit ten goede komt aan het voetgangersgebied. Hierover vindt de komende periode nadere afstemming plaats met Ruimteregie en programma Autoluw.
- Achter het paleis op de Nieuwezijds Voorburgwal ter hoogte van Magna Plaza komt een zebrapad, waarbij de vraag voor lag of hier ook verkeerslichten nodig zijn. De CVC heeft geadviseerd dit niet te doen. Vanwege de verkeersveiligheid en mede op nadrukkelijk verzoek van Cliëntenbelang stellen wij voor om wel verkeerslichten te plaatsen. Aangezien wij hiermee ingaan tegen het advies van de CVC, vraagt het college hierover instemming van de raad.
- In januari 2021 is begonnen met de samenwerking in een bouwteam. Het bouwteam bestaat uit gemeente, aannemer KWS, maar ook GVB, Waternet en Liander nemen deel.
- Het bouwteam bereidt de uitvoering voor van De Nieuwe Zijde Noord. Door de aannemer in deze fase te betrekken is in een vroeg stadium meer uitvoeringskennis beschikbaar. Aangezien dezelfde aannemer De Nieuwe Zijde Zuid realiseert, worden geleerde lessen direct meegenomen en wordt er intensief aan de samenwerking gewerkt.
- Onderdeel van het project is het vernieuwen van de trambaan. Hiervoor is een tijdelijke buiten gebruikname (TBGN) nodig van de tram. Deze mag in verband met het bereikbaar houden van de binnenstad niet samenvallen met de TBGN die nodig is op de route van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. Samen met bouwteam Bruggen en Straten en GVB wordt onderzocht wat de beste TBGN periodes zijn.

Nieuwe Zijde Zuid

- In 2019 is een uitvoerings- en kredietbesluit vastgesteld voor het deel Nieuwezijds Voorburgwal van Paleis tot en met Koningsplein.
- Er komt een autoluwe inrichting met ruimte voor laden en lossen, meer ruimte voor voetganger en fietser, meer groen in de straat (20 bomen meer dan nu), verbetering van de verblijfskwaliteit door speel- en zitplekken, de aanleg van een ‘postzegelpark’ op de plek van de vroegere postzegelmarkt en verbeterde sociale veiligheid, onder andere door aanpassingen in de verlichting.
  Het tramspoor wordt vernieuwd en er komen nieuwe, voor iedereen goed toegankelijke tramhaltes.
- Eind 2020 is het contract voor de realisatie gegund.
- In januari 2021 is gestart met de uitvoering. Als eerste is een aantal bomen weggehaald en is het riool verlegd tussen de Paleisstraat en de Wijdesteeg. In februari is het werk begonnen aan de trambaan, tussen de Paleisstraat en de Herengracht. Naar verwachting kunnen de trams begin mei 2021 weer rijden. Op het Singel en Koningsplein krijgt het spoor een nieuwe constructie, de zogenaamde Bremer Constructie. Dit is nieuw voor Amsterdam en dient als proef. De verwachting is dat de spoorconstructie zorgt voor minder trillingen, geluid en slijtage aan het spoor.
- Naar verwachting is de hele herinrichting klaar aan het einde van Q2 2022.
- Voor 5 bomen die langs de trambaan stonden op de Nieuwezijds Voorburgwal, is tijdens de uitvoering gebleken dat deze helaas niet behouden konden worden, omdat de wortels van deze bomen in de fundering van de trambaan zaten wat tot instabiliteit zou leiden als deze

bomen zouden worden behouden. De bomen zijn begin 2021 gekapt. In de vorige voortgangsrapportage is bij het onderdeel Risico's al aangegeven dat behoud van deze bomen onzeker was.

- Op de Nieuwezijds Voorburgwal ter hoogte van huisnummer 371 staat een boom, waarvan tijdens de uitvoering is gebleken dat het wortelpakket in de nieuwe inrichting van de straat gedeeltelijk in het fietspad komt. Dit betekent dat deze wortels moeten worden verwijderd, waardoor de boom zeer waarschijnlijk niet kan worden gespaard. Voor deze boom is een kapvergunning aangevraagd.

4.2 Omgeving

- Voor de Nieuwe Zijde Noord hebben we het afgelopen half jaar gesprekken gevoerd met interne en externe stakeholders over de uitwerking van het ontwerp. Hun opmerkingen zijn zoveel mogelijk meegenomen in het definitief ontwerp.
- Met de horecaondernemers hebben we gesprekken gevoerd over het terrassenplan. Sommige terrassen moeten worden verkleind om te zorgen dat voetgangers voldoende loopruimte hebben.
- In de weekstart van stadsdeel Centrum 19 april 2021 is akkoord gegaan met de ter inzagelegging van het terrassenplan per 3 mei 2021.
- Voor de Nieuwe Zijde Noord starten we de komende periode met het ophalen van klanteisen en -wensen voor de uitvoering. Bewoners en ondernemers in de omgeving van de Nieuwe Zijde Noord zijn in november 2020 met een nieuwsbrief geïnformeerd over het definitief ontwerp en het proces van bestuurlijke besluitvorming. Naar aanleiding van deze brief is in december een online spreekuur gehouden.
- Voor de Nieuwe Zijde Zuid zijn vorig jaar klanteisen en -wensen voor de uitvoering opgehaald en verwerkt in het BLVC-plan.
- Bewoners en ondernemers in de omgeving van de Nieuwe Zijde Zuid zijn in december 2020 met een nieuwsbrief geïnformeerd over de herinrichtingsplannen, de werkzaamheden die daarvoor nodig zijn en de gevolgen die dat heeft voor de omgeving en het verkeer.
- Sindsdien is en wordt de omgeving op de hoogte gehouden met onder andere informatieavonden, bewonersbrieven, tweewekelijke bijpraatmomenten, website, diverse bewonersbrieven en AT5 Het Verkeer en de website.
- Ook tijdens de uitvoering zijn we met de buurt in gesprek, onder andere over bereikbaarheid en leefbaarheid. Geïnteresseerden kunnen zich sinds dit najaar online aanmelden voor een tweewekelijks online bijpraatmoment met de omgevingsmanager. Dit begint goed te lopen.

Voorzieningenrechter

- Een bewoner is naar de voorzieningenrechter gegaan om de kap van een boom op de hoek van de Paleisstraat en de Nieuwezijds Voorburgwal tegen te gaan. De rechter heeft de bewoner in het ongelijk gesteld en de boom is inmiddels gekapt.
- Tijdens de werkzaamheden aan de tram (TBGN-periode) was nachtwerk voorzien. Voor dit nachtwerk waren ontheffingen aangevraagd en verkregen. Twee bewoners zijn naar de voorzieningenrechter gegaan om dit nachtwerk tegen te houden. De bewoners zijn in het gelijk gesteld. Binnen de gemeente wordt nu onderzocht hoe het proces omtrent het verlenen van nachtwerk-ontheffingen verbeterd kan worden. Als gevolg van deze uitspraak voert het project geen nachtwerk meer uit en zijn de werktijden van 7.00 tot 19.00 uur. Wel komen mensen voor die tijd naar het werk toe, zodat zij om 7.00 uur direct kunnen starten met de werkzaamheden.

Vergunningen

- Het merendeel van de vergunningen voor de Nieuwe Zijde Zuid is aangevraagd en verleend.
- Het aanwijsbesluit van de ondergrondse containers wordt in april aangevraagd.
- Voor werkzaamheden aan het riool is het nodig om een pomp te gebruiken. Om de hinder te beperken, wordt hiervoor een zo stil mogelijke pomp gebruikt. Als de geluidsbelasting op de gevel te hoog wordt (bijv. in een smalle steeg) vragen we een nachtontheffing aan om de pomp te kunnen laten draaien.



(Nadeel)compensatie

- Een eigenaar van een winkel op het Koningsplein heeft nadeelcompensatie aangevraagd voor de werkzaamheden die afgelopen jaar uitgevoerd zijn. De hoorzitting van de commissie is geweest en we zijn in afwachting van de uitspraak.

Corona

- Door Corona is het rustiger op straat. Zodra de maatregelen versoepeld worden, zal dit zijn weerslag hebben op het project. De grotere drukte op straat heeft gevolgen voor flexibiliteit van de uitvoering.
- Van ondernemers uit de buurt ontvangen we signalen dat ze zich veel zorgen maken over het voortbestaan van hun onderneming (met name horeca en winkels). Hierbij speelt de combinatie tussen de gevolgen van coronamaat-regelen en (de start van) de werkzaamheden van het project.
- Informatiebijeenkomsten en afspraken zijn vervangen door online bijeenkomsten.

4.3 Planning

Mijlpalen

- Start uitvoering Zuid: januari 2021.
- Oplevering Zuid: Q2 2022.
- Gunning bouwteam Noord: Q1 2021.
- Uitvoeringskredietbesluit Noord: Q4 2021.
- Start uitvoering Noord: Q2 2022.
- Oplevering Noord: naar verwachting: Q4 2023.

4.4 Geld

Budget en realisatie (bedragen € x miljoen) per 31-03-2021

	Totale kosten raming	Nog toe te kennen budget	Toegekend budget	Realisatie	Verplicht	Rest budget	Cost to Com-plete	PEW	Resultaat
DNZ Noord	€ 30,80	€ 23,80	€ 7,00	€ 4,65	€ 0,66	€ 1,69	€ 25,25	€ 30,56	€ 0,24
DNZ Zuid	€ 21,03	€ 1,77	€ 19,26	€ 6,42	€ 8,78	€ 4,06	€ 6,66	€ 21,86	-€ 0,83

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31032021

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
DNZ Noord toegekend	€ 5,80	€ 0,60	€ 0,60	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 7,00
DNZ Noord niet- toegekend	€ 13,20	€ 8,69	€ 0,77	€ 0,00	€ 1,14	€ 0,00	€ 0,00	€ 23,80
DNZ Zuid toege-kend	€ 13,00	€ 2,56	€ 2,20	€ 0,00	€ 1,50	€ 0,00	€ 0,00	€ 19,26
DNZ Zuid niet-toegekend	€ 0,92	€ 0,26	-€ 0,14	€ 0,00	€ 0,73	€ 0,00	€ 0,00	€ 1,77

Voor De Nieuwe Zijde Noord is in totaal € 3,6 miljoen voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld. Daarnaast is er vooruitlopend € 1,3 miljoen uitvoeringsbudget beschikbaar gesteld voor de aanschaf van duurzaam spoormateriaal ten behoeve van de aanleg van de nieuwe tramhalte Dam ter hoogte van de Nieuwe Kerk. Op 16 december 2020 is het aanvullend voorbereidingskrediet voor de Nieuwe Zijde Noord van 2,1 miljoen. door de Raad akkoord bevonden. Totaal van de beschikbare middelen voor de voorbereiding van Nieuwe Zijde Noord is daarmee € 7 miljoen.

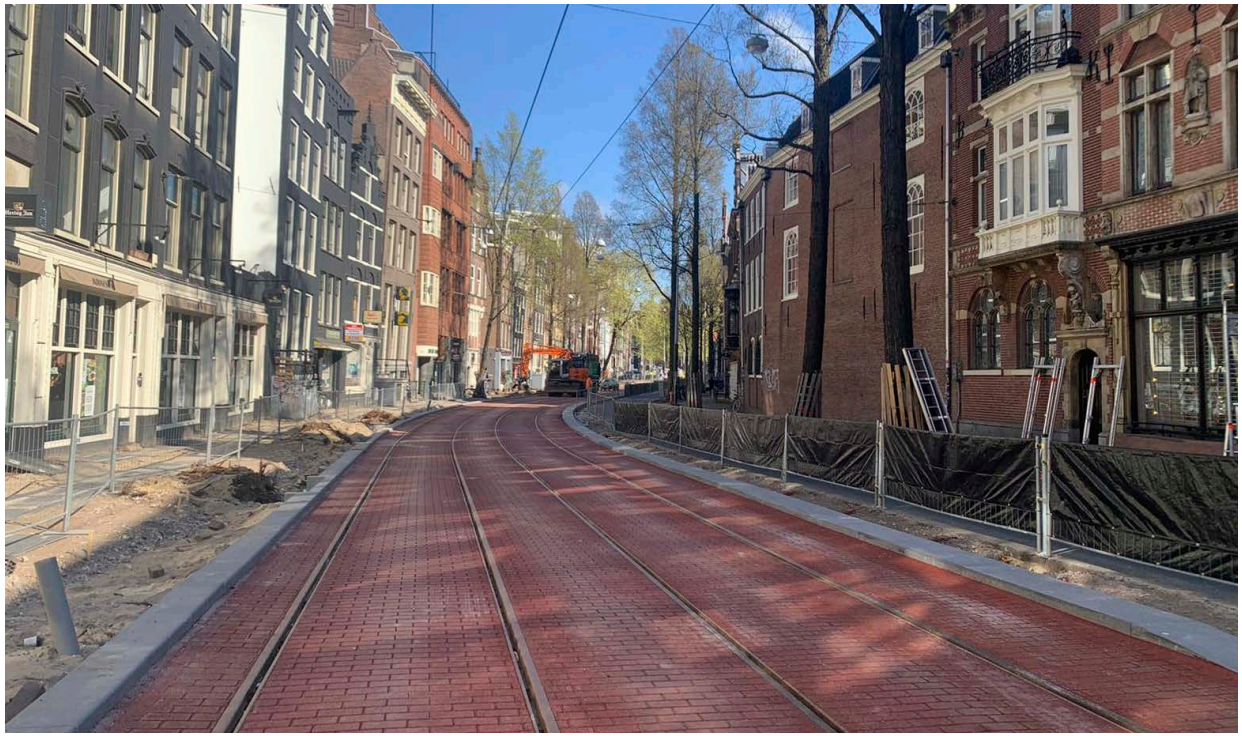
Voor De Nieuwe Zijde Zuid is bij raadsbesluit van 13 februari 2019 (2019/90) een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 13,1 miljoen. Scopewijziging Noodreparaties Singel / Koningsplein ad. € 0,4 miljoen is akkoord bevonden en wordt gedekt door een aanvullende bijdrage van de Vervoerregio. De gemeenteraad heeft op 4 november 2020 ingestemd met het beschikbaar stellen van het aanvullende uitvoeringskrediet van € 5,8 miljoen. Totaal beschikbaar budget is derhalve € 19,3 miljoen.

Ontwikkeling

De raming van de Nieuwe Zijde Noord is geactualiseerd (inclusief de scope-uitbreiding Martelaarsgracht) op basis van een technisch voorontwerp en komt op het niveau van de eerder opgestelde raming. Op basis van het technisch definitieve ontwerp dat we samen met de aannemer van het bouwteam uitwerken, verwachten we nog een nadere detaillering in de raming te kunnen aanbrengen waardoor mogelijk enkele onzekerheidsmarges vervallen. Hiermee verwachten we ook bij het uitvoerings- en kredietbesluit een realistische raming voor te kunnen leggen, passend binnen de beschikbare dekking.

De actuele prognose van de Nieuwe Zijde Zuid komt € 0,8 miljoen hoger uit. Dit is mede veroorzaakt door de hogere kosten van de inzet van verkeersregelaars. De inzet wordt de komende maanden nauw gevolgd en waar mogelijk naar beneden toe bijgesteld.

Na de zomer zal voor de Nieuwe Zijde Zuid de financiële stand van zaken opgemaakt worden, wat betreft de inzet van verkeersregelaars en de risicoreservering. Dan is ook de SSK-raming voor de uitvoeringskredietaanvraag voor de Nieuwe Zijde Noord beschikbaar. De financiële prognose wordt dan binnen de beschikbare dekking van de Nieuwe Zijde beschouwd, waarna zo nodig vervolgacties worden ondernomen.



4.5 Risico's

De volgende risico's zijn op dit moment voor De Nieuwe Zijde belangrijk:

- Tijdens de uitvoering kunnen we oude kademuren, obstakels of archeologische vondsten tegenkomen. Dit kan effect hebben op de locatie van bijvoorbeeld te plaatsen bomen, en daarmee vertraging en extra kosten voor aanpassing ontwerp. **Beheersmaatregelen**: Afspraken maken met programma Bruggen en Kademuren en met afdeling archeologie om snel te kunnen schakelen, escalatiemodel en afspraken vastleggen tussen gemeente en nutspartij- samenwerkingspartners.
- Er moeten mogelijk meer bomen gekapt of verplant worden dan voorzien of er kan bezwaar op kapvergunning komen, met gevolgen voor tijd en omgeving/draagvlak/imago. **Beheersmaatregelen**: In communicatie goed uitleggen waarom bomenkap nodig is en aangeven dat er naast kap veel nieuwe bomen terugkomen.
- De aannemer van De Nieuwe Zijde Zuid zal ook de realisatie van De Nieuwe Zijde Noord verzorgen. In het geval dat de samenwerking met de aannemer onvoldoende is en/of we niet tot overeenstemming komen (bv. door te hoge aanbieding) dan kan ervoor worden gekozen de samenwerking te stoppen, waarbij een nieuwe aanbesteding voor De Nieuwe Zijde Noord nodig is. Dit leidt tot vertraging. **Beheersmaatregelen**: Prestatiemetingen doen, goed in gesprek blijven, en een duidelijk go/no-go moment in de planning hebben.



Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	VGR-I	VGR-II
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 5,10	€ 6,50
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 1,80	€ 3,60
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 3,30	€ 2,90

De wijziging van de risicoreservering is veroorzaakt door een aantal scopewijzigingen, een aanvullende monitoringopdracht en een aanvulling van de risicoreservering vanuit scopeuitbreiding Martelaarsgracht voor de wijzigingen in de risicoreservering.


Grolsch
DE RRABANTSE AAP
KOK
JLG


Project
Vernieuwing
Bruggen

5. Project Vernieuwing Bruggen

Het project Bruggen betreft het vernieuwen van 9 vaste bruggen, 4 op de Raadhuisstraat, 2 op de Rozengracht, 2 op de De Clercqstraat en 1 op de Jan Evertsenstraat. We zorgen dat de constructie helemaal wordt vernieuwd; het monumentale uiterlijk van de bruggen blijft ongewijzigd.

Project Bruggen heeft de volgende doelstellingen:

- Kwalitatief: Het veiligstellen van de verkeersfunctie van de bruggen op het traject, waarbij we de bruggen zodanig renoveren dat ze een ontwerplevensduur hebben van 100 jaar en hun rijksmonumentale karakter behouden, binnen een constant veranderende opgave.
- Tijd: De tramverkeersfunctie van de bruggen zo snel mogelijk zeker gesteld hebben, ook tijdens de realisatiefase.
- Omgeving: De overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperken.
- Geld: Het werk uitvoeren binnen de financiële kaders van het budget zoals opgenomen in de vastgestelde voorjaarsnota 2019.

We bereiden de integrale aanpak van bruggen, straten en ondergrond voor in bouwteamverband. Zo combineren we specialistische-, uitvoerings-, omgevings- en bruggenkennis van experts, aannemers en gemeente om het beste plan te maken voor de stad en dit zo efficiënt mogelijk uit te voeren. Bovenstaande projectddoelstellingen worden geactualiseerd naar aanleiding van de samenvoeging van Bruggen en Straten, en voorgelegd in het eind dit jaar aan te leveren uitvoerings- en kredietbesluit.



5.1 Voortgang Bruggen

Bouwteam

In de tweede helft van 2020 hebben we het samenwerken in het bouwteam Bruggen vormgegeven. Samen met aannemers Dura Vermeer en Mobilis hebben we als eerste de structuur en vervolgens de cultuur van samenwerken in bouwteam opgebouwd. Vervolgens is gewerkt aan het ophalen van de klanteisen (KES) en aan de opzet van de fasering. We hebben daarbij gekeken welke eisen en wensen stakeholders hadden en hoe we invulling konden geven aan de projectdoelstellingen. In de eerste ronde van klanteisen hebben we vooral gekeken naar de inhoudelijke eisen van de stakeholders aan de bruggen, de zogenaamde 'wat' KES. Deze KES is in december 2020 vastgesteld.

Tegelijkertijd hebben we mogelijke faseringen, uitvoeringsmethoden en werkvolgordes onderzocht. We hebben bekeken hoe we de werkzaamheden kunnen comprimeren en eventueel samen laten lopen om te komen tot een eerste uitvoeringsplanning op hoofdlijnen. Er is een kostenraming gemaakt op het huidige VO. In de periode mei/juni 2021 wordt gewerkt aan een herziene robuuste kostenraming, uitvoeringsplanning en fasering van het werk aan bruggen en straten in de corridor.

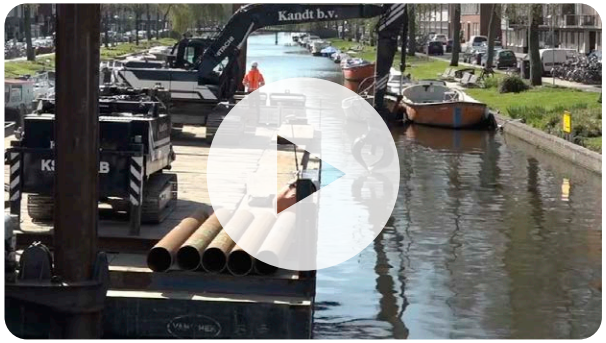
Ontwerp

Het was ons plan om in het eerste kwartaal 2021 het Voorlopig Ontwerp (VO) gereed te hebben, en op basis daarvan een raming vast te stellen. Het uitgangspunt was dat het afgeronde VO met bijbehorende de raming de onderlegger zouden vormen voor het integrale uitvoerings- en kredietbesluit voor de bruggen en straten van Raadhuisstraat tot Mercatorplein, dat op 7 juli 2021 aan de gemeenteraad voorgelegd zou worden. Na het vaststellen van het UKB in de Raad zou volgens planning in de tweede helft van 2021 de realisatieovereenkomst gesloten kunnen worden.
Deze planning wordt nu bijgesteld. Het opstellen van het VO voor de bruggen bleek technisch zeer complex. Het ontwerpen van vaste bruggen die voldoen aan de eisen van deze tijd (waaronder de constructieve regels voor het bouwen op basis van het Bouwbesluit), binnen het monumentale karakter, betekent dat de brug significant sterker gebouwd moet worden dan 100 jaar geleden. Dit vereist een vergrote brugdekdikte en dat heeft gevolgen voor de aansluiting op het ontwerp van de maaivelden (spoor en afwatering). Een ander belangrijk gevolg is dat er minder ruimte resteert voor het terugleggen van de kabels en leidingen in de vernieuwde bruggen. Een specifiek voorbeeld is brug 106 waar de opgave nog complexer is door de wens vanuit Programma Varen om de brug op te hogen. Dit levert een knelpunt op in relatie tot de monumentale status van de brug en de (wettelijke) eisen die de mogelijkheden om het aanzicht van de brug te wijzigen beperken. In afstemming met deze stakeholders wordt in mei/juni een voorstel voorbereid, waarbij de consequenties inzichtelijk zijn gemaakt.

Het VO was inmiddels nagenoeg afgerond, maar zal als gevolg van bovenstaande nog flink wijzigen. Pas daarna kan het definitief ontwerp (DO) van de bruggen afgerond worden. Op basis van het huidige VO voor de bruggen is al wel een kostenraming opgesteld. De raming is getoetst door een onafhankelijke externe partij. De raming laat een forse verhoging van ca € 45 tot 55 miljoen zien ten opzichte van de eerste raming uit 2019 die als basis diende voor de eerste kredietreservering. Samen met programma Bruggen en Kademuren en Stadsregie wordt nu nagegaan welke optimalisaties doorgevoerd kunnen worden en welke kostenverhogende randvoorwaarden mogelijk losgelaten kunnen worden, waardoor de raming robuuster wordt.
Op basis van het aangepaste VO wordt opnieuw een toets op de raming gedaan, waarna het aangepaste VO en de nieuwe kostenraming worden voorgelegd als onderdeel van het uitvoerings- en kredietbesluit bruggen en straten, eind 2021.

Hulpbruggen

Met het maken van de funderingen van de onderbouw is in april 2021 de realisatie van de hulpbruggen gestart. Naar verwachting liggen ze in augustus allemaal op hun plaats, conform planning. Het participatietraject voor de kunstwerken op de hulpbruggen begint in mei/juni.



Start bouw van eerste hulpbrug, over de Admiralengracht

Monitoring

We monitoren in nauwe samenwerking met programma Bruggen en Kademuren de staat van de bruggen van Oranje Loper. Tot op heden zien we gelukkig geen redenen tot extra zorg of maatregelen.

Afgelopen periode is de samenwerking met het "Voorportaal" van Programma Bruggen en Kademuren geïntensiveerd, onder andere om door Oranje Loper geconstateerde deformaties eerder onder de aandacht te brengen. Het Voorportaal is een intern gemeentelijk overleg waarin asset managers, stadsdelen en programma Bruggen en Kademuren monitoring of benodigde maatregelen bepalen. Ook is er samengewerkt om concrete maatregelen te bepalen rondom rakken in de Herengracht, Singel, Lijnbaansgracht en het meest recent de Prinsengracht. Vanuit het voorportaal is er direct contact met project Bruggen zodra er meldingen zijn over assets die mogelijk een relatie kunnen hebben met Oranje Loper. Dit kan zijn omdat ze fysiek raken aan de werkgrenzen, of omdat omleidingen / afsluitingen kunnen leiden tot aanpassing van bereikbaarheidsroutes voor de Oranje Loper.

5.2 Omgeving

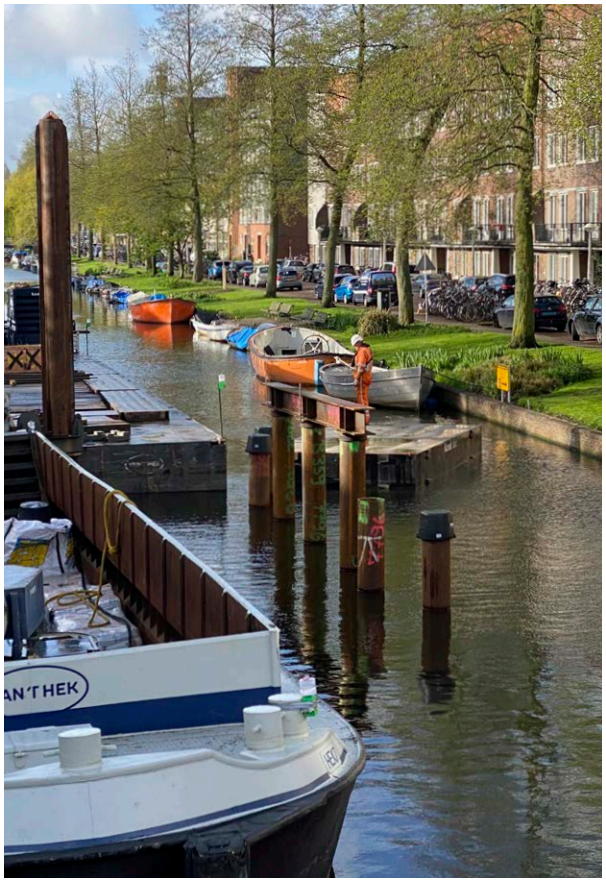
Voor de plaatsing van 2 hulpbruggen hebben we 2 bomen moeten verwijderen van de Keizersgracht en zijn 2 bomen verplant van de Prinsengracht naar het Veenendaalplein in Zuidoost. Het belangrijkste streven in de keuze voor de locaties van de hulpbruggen was het behoud van de bomen. Bij 6 hulpbruggen is dit gelukt. Bij deze 2 bruggen helaas niet. Op het verwijderen van 1 boom op de Keizersgracht was 1



Bomen verplanten

bezwaar binnengekomen. Na overleg tussen omgevings-manager en de bezwaarmaker is dit bezwaar ingetrokken.

Voor de vernieuwing van 3 van 9 bruggen moeten 8 woon-boten tijdelijk verplaatst worden. Deze woonboten liggen te dicht bij de brug, waardoor de werkzaamheden niet uitgevoerd kunnen worden. In de zomer van 2020 is geïnventariseerd om welke boten het gaat: afmetingen, diepgang, waar kunnen ze eventueel naar toe en wat willen de bewoners zelf? Voor 5 van 8 woonboten zijn we al ver in de zoektocht naar een nieuwe tijdelijke plek. In dezelfde periode is ook project Da Costakade (herstel van de kades en maaiveld) gestart met onderzoek naar mogelijke tijdelijke locaties voor woonboten. Voor dit project moeten 36 woonboten verplaatst worden. Uit onderzoek lijken 10 kades (verdeeld over vijf grachten)geschikt te zijn als tijdelijke liglocatie voor woonboten. Voor de woonboten die weg moeten voor de Oranje Loper beperken we ons tot de Willem de Zwijgerlaan. Als we overeenstemming hebben met alle woonbootbewoners start de procedure voor de benodigde vergunningen. Uiteraard worden ook de toekomstige walbewoners geïnformeerd over de tijdelijke plekken aan hun kade. Afhankelijk van hun huidige locatie kunnen de woonboten binnen een half jaar tot anderhalf jaar terug naar hun oorspronkelijke plek.



5.3 Geld

Budget en realisatie (bedragen € x miljoen) per 31-03-2021

	Totale kosten raming	Nog toe te kennen budget	Toegekend budget	Realisatie	Verplicht	Rest budget	Cost to Com-plete	PEW	Resultaat
Bruggen Algemeen	€ 100,80	€ 89,55	€ 11,25	€ 10,52	€ 4,63	-€ 3,90	€ 133,13	€ 148,28	-€ 47,48
Hulpbrug-gen	€ 8,10	€ 0,00	€ 8,10	€ 0,11	€ 6,83	€ 1,16	€ 1,16	€ 8,10	€ 0,00
Functievrij Maken	€ 7,10	€ 0,00	€ 7,10	€ 0,00	€ 0,00	€ 7,10	€ 7,10	€ 7,10	€ 0,00
	€ 116,00	**€ 89,55**	**€ 26,45**	**€ 10,63**	**€ 11,46**	**€ 4,36**	**€ 141,39**	**€ 163,48**	**-€ 47,48**

NB: kosten en verplichtingen functievrij maken zijn nog geregistreerd bij Bruggen algemeen.

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31032021

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
Bruggen Alg toegekend	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 11,25	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 11,25
Bruggen Alg niet-toegekend	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 89,86	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 89,86
HulpBruggen toegekend	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 8,10	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 8,10
Functievrij Maken toegekend	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 7,10	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 7,10

SMF: Stedelijk Mobiliteitsfonds | VRA: Vervoer Regio Amsterdam | MVP: Meerjaren Vervangingsprogramma Tramspoor K ONR: Krediet onrendabel | K&L: Kabels en Leidingen | R&V: Reserves en Voorzieningen.



NB Het geraamde negatieve resultaat van - € 47,48 voor de bruggen kent nog onzekerheden omdat er een schatting is gemaakt van de kosten voor het terugleggen van de kabels en leidingen omdat een kostenraming hiervoor in deze fase nog niet gemaakt kan worden. Daarnaast is er nog geen kostenverdeling afgesproken met de kabel- en leidingbedrijven.

Voorbereiding bruggen in bouwteam

Voor de vernieuwing van de bruggen is een kredietreservering gemaakt van € 116 miljoen, gebaseerd op een globale kostenraming uit 2019. Ten laste van deze kredietreservering zijn de volgende kredieten beschikbaar gesteld:

- Voorbereidingskredieten van € 11,25 miljoen (raadsbesluit 2017/645 d.d. 29 juni 2017: € 1,350 miljoen en raadsbesluit 2019/343 d.d. 4 april 2019: € 9,895 miljoen), voor het in bouwteamverband voorbereiden van de bruggen tot en met het uitvoerings- en kredietbesluit in eind 2020.
- Uitvoeringskrediet van € 8,1 miljoen (raadsbesluit van 4 november 2020), voor het realiseren van de hulpbruggen.
- Uitvoeringskrediet van € 7,1 miljoen (raadsbesluit van 4 november 2020), voor het realiseren van het functievrij maken van de bruggen.
- De restant reservering bedraagt € 89,55 miljoen.

Voor de voorbereiding van de bruggen in bouwteamverband was de aanname dat deze kredieten toereikend zouden zijn tot aan het uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Straten van de corridor, dat in het tweede kwartaal van 2021 gepland stond voor besluitvorming in de gemeenteraad. Hierboven is aangegeven dat we dit uitvoerings- en kredietbesluit eind 2021 voorleggen, in plaats van juli 2021. Het uitstel van het UKB naar eind 2021 betekent dat we langer op het voorbereidingskrediet moeten werken. Daarom vragen we bij deze voortgangsrapportage een aanvullend voorbereidingskrediet voor Bruggen en Straten tot eind 2021. Daarnaast is het ook nodig alvast een deel van het uitvoeringskrediet aan te vragen, teneinde op tijd de werkzaamheden te kunnen starten. Onderdeel daarvan is bijvoorbeeld het bestellen van tramspoor waarvoor doorgaans een levertijd bestaat van meer dan een jaar.

- Engineeringskosten € 10,0 miljoen
- Uitvoeringskosten € 1,7 miljoen
- Totaal € 11,7 miljoen

Voorlopig Ontwerp raming Bruggen

De raming bij het voorlopig ontwerp is substantieel hoger dan de eerste raming uit 2019. Vanwege de locatiespecifieke complexiteit ten aanzien van het ontwerp van de bruggen (doorvaarthoogte, monumentenstatus en maaiveldontwerp), de grote hoeveelheid kabels en leidingen in de bruggen en de uitdagingen ten aanzien van de leefbaarheid en bereikbaarheid is gebleken dat de raming hoger is dan de raming uit 2019. De eerste raming was een inschatting op basis van een schetsontwerp gebaseerd op referentieprojecten zoals de Leidsebrug en brug 116 en kengetallen. Ondanks meerdere optimalisaties komt de huidige kostenraming € 45 - 55 miljoen hoger uit. Zoals hierboven aangegeven is er nog een mate van onzekerheid over deze raming omdat een schatting gemaakt moest worden van de kosten van het terugleggen van de kabels en leidingen, het is nu nog niet mogelijk de werkelijke kosten hiervoor te ramen. Ook de kostenverdeling voor de werkzaamheden Kabels en Leidingen tussen gemeente en kabel- en leidingbedrijven is nog niet bepaald. De komende periode worden, zoals hierboven al beschreven, samen met Programma Bruggen en Kademuren optimalisaties onderzocht om de kostenraming robuuster te maken.

Voorbereidende uitvoeringswerkzaamheden

Om tijdig met de bruggen en de straten te kunnen beginnen zijn de voorbereidende werkzaamheden ten aanzien van de hulpbruggen en het verleggen van de kabels en leidingen gepland vanaf 2021. Daarvoor zijn bij de vorige voortgangsrapportage voorbereidings- en uitvoeringskredieten vastgesteld voor respectievelijk € 8,1 miljoen en € 7,1 miljoen.

Krediet hulpbruggen

Voor het realiseren van de hulpbruggen is de opdracht verstrekt aan de aannemers uit het bouwteam Bruggen en zijn de werkzaamheden inmiddels gestart. Naar verwachting zullen de werkzaamheden binnen budget worden afgerond.

Krediet functievrij maken

Het krediet voor functievrij maken is toegekend op basis van de informatie die eind 2020 beschikbaar was. In de raming zaten grote onzekerheden (zie ook vorige voortgangsrapportage). In de afgelopen maanden is meer inzicht verkregen in de omvang van het werk. Gebleken is dat het om nog meer kabels gaat dan gedacht, met nog complexere werkzaamheden en daardoor langere doorlooptijden. Dat zal ook effect hebben op de kosten. De kosten voor het functievrij maken komen voor een belangrijk deel voor rekening van de kabel- en leidingexploitanten (eigenaren van de kabels en leidingen). Maar afhankelijk van het type, de leeftijd van de kabels en leidingen en de regeling waaronder

ze vallen, is een deel van de kosten voor rekening van de gemeente. We bereiden het werk voor in het bouwteam Kabels en Leidingen, samen met de kabel- en leiding-exploitanten en met de aannemers Van Gelder en Heijmans. Voor de bouwteamfase (voorbereiding) is het werk aanbesteed voor circa € 0,6 miljoen.

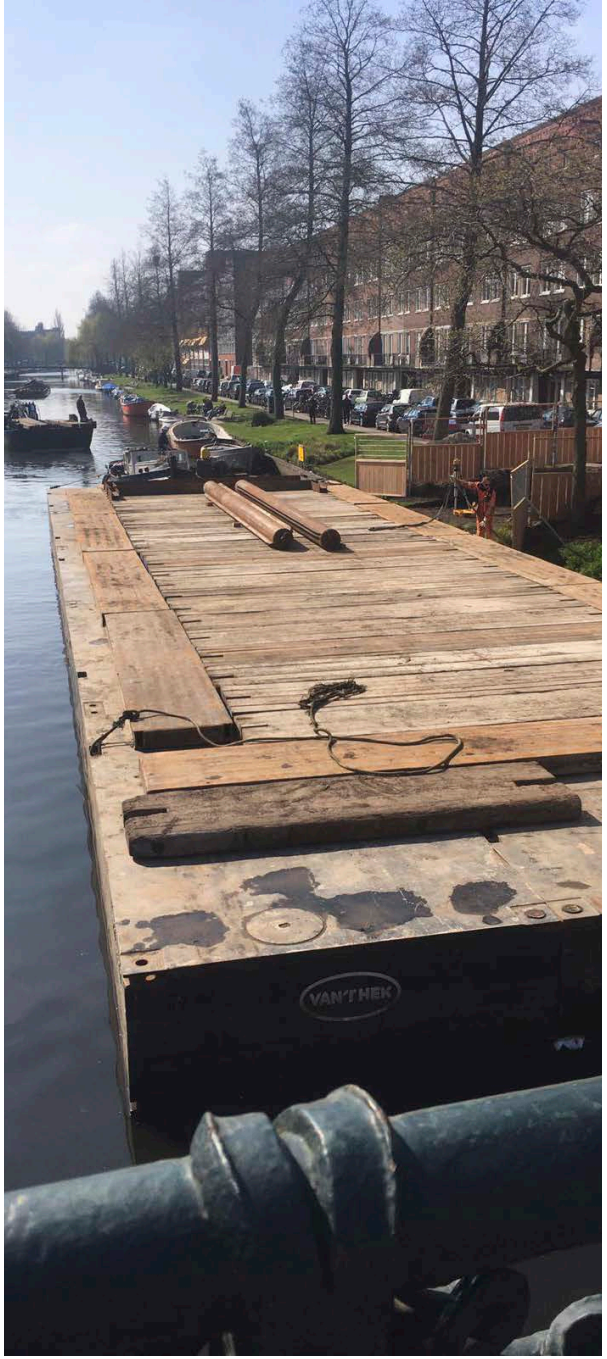
De komende tijd actualiseren we de raming voor het functievrij maken. We brengen ook de kosten voor het vervolgwerk aan de kabels en leidingen in beeld. Hiervoor is op 25 februari 2021 een zogenaamde wenstracéprocedure gestart. Bij het uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Straten eind 2021 actualiseren we, indien dat nodig blijkt, het uitvoeringskrediet functievrij maken.
Voor de voorbereiding van het terugleggen van de kabels en leidingen vragen we bij dit besluit een voorbereidingskrediet aan. Reden hiervoor is dat er nog onzekerheden bestaan voor het terugleggen van de ondergrondse infrastructuur qua hoeveelheid werk, benodigde uitvoeringsduur en benodigd budget.

NB de budgetten voor vernieuwing van bruggen en functievrij maken vormen een geheel. De inhoud van het functievrij maken komt aan bod in het volgende hoofdstuk: project Kabels en Leidingen.

5.4 Planning

Mijlpalen

- Uitvoerings- en kredietbesluit hulpbruggen en functievrij maken bruggen: Q4 2020.
- Start uitvoering functie vrijmaken: Q2 2021.
- Start uitvoering hulpbruggen Q1 2021.
- Uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Straten: Q4 2021.
- Start uitvoering bruggen en straten: voor programma Oranje Loper wordt een herziene aanpak, fasering en uitvoeringsplanning gemaakt.



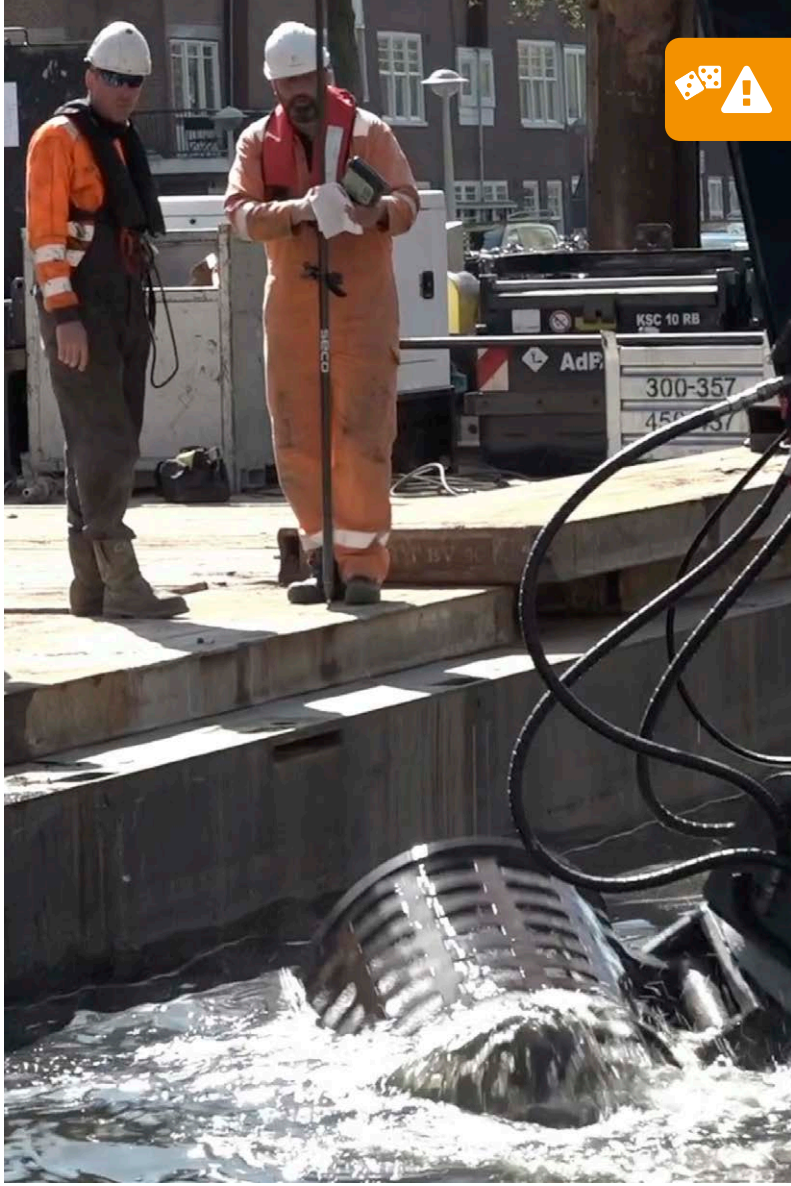
5.5 Risico's

- Er kan schade optreden aan belendingen, zoals aangrenzende kademuren, landhoofdwanden, vleugelwanden, panden en funderingen tijdens uitvoering. Dit kan leiden tot stilstand, extra werkzaamheden, inzet van een andere uitvoeringswijze, tijdelijk verminderde bereikbaarheid. De staat van de belendingen zijn in beeld, maar het kan zijn dat de staat toch slechter is dan verwacht. **Beheersmaatregelen:** Onderdeel van het bouwteam is Crux, een onafhankelijk bouwkundig bureau. Het bureau legt de staat vast, voert bouwkundige metingen uit en monitort de belendingen, voor en tijdens de uitvoering en geeft hiernaast advies over verschillende uitvoeringswijzen. Voor sommige kademuren worden al noodconstructies geplaatst. Bovendien wordt goed gekeken en met experts besproken wat te verzekeren is.
- Project Bruggen zal een Tijdelijke Buiten Gebruik Name (TBGN) ofwel een tramvrije periode aanvragen voor een bepaalde periode gedurende de werkzaamheden. Hierbij zijn omleidingsroutes noodzakelijk, waarbij één van de omleidingen de kruising met de Kinkerstraat is. Het kan gebeuren dat raakvlakproject Kinkerstraat de spoorvernieuwing op de kruising niet tijdig gereed heeft wat tot vertraging van werkzaamheden bij Bruggen Oranje Loper kan leiden. **Beheersmaatregelen:** We voeren regelmatig gesprekken met zowel project Kinkerstraat, Stadsregie als GVB, ook op ambtelijk opdrachtgeversniveau. Hierin worden bindende afspraken gemaakt, zodat tijdens de uitvoering omleidingsroutes mogelijk blijven.
- De voorbereidende werkzaamheden voor de hulpbruggen zijn gestart. Dit contract is het eerste uitvoeringscontract van het bouwteam bruggen en straten. Daarmee komen eventuele kinderziektes t.a.v. de contractering en samenwerking bij de uitvoering van dit contract als eerste naar boven. Risico's kunnen liggen op het gebied van productverantwoordelijkheden en de verrekenwijze "open boek". **Beheersmaatregelen:** met de aannemerscombinatie is de samenwerking goed uitgewerkt maar mogelijke lessen worden gebruikt bij het maken van het uitvoeringscontract van Bruggen & Straten.

Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	Programmaplan	Huidige VGR
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 28,7	€ 27,2
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 22,0	€ 25,9
Restant risicobuffer onbenoemde risico's	€ 6,7	€ 1,3

De risicobuffer in de kostenramingen is met de actualisatie van de ramingen aangepast. Daarvoor worden enerzijds de normen gehanteerd die binnen Amsterdamse infrastructurele projecten gebruikelijk zijn (% objectgebonden, % objectoverstijgende risicoreservering). Daarnaast zijn de gekwantificeerde risico's (kans x gevolg) daar tegenover gezet, de zogenaamde benoemde risico's. De verhouding benoemde risico's versus aanwezige buffer dient in deze fase 70-30 te zijn. Uit de review van de kostenramingen en risicoreserves bleek dat er nog veel te optimaliseren is in de omvang van de gekwantificeerde risico's, bijvoorbeeld op het gebied van te verzekeren risico's. Daarom is de hoogte van de risicoreserve nog niet aangepast. De verwachting is dat bij het uitvoerings- en kredietbesluit de juiste verhouding zal kunnen worden toegepast.



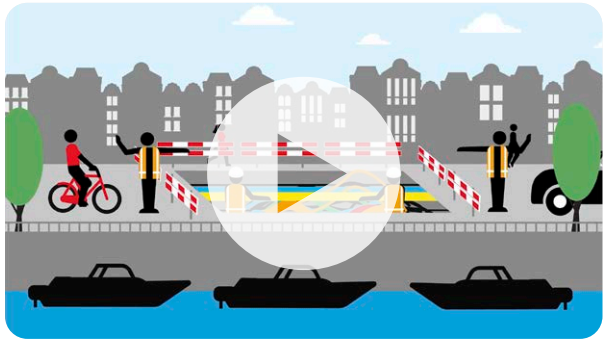


Project Kabels en Leidingen

6. Project Kabels en Leidingen

Project Kabels en Leidingen houdt zich bezig met de 200 kilometer aan kabels en leidingen op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. De kabels en leidingen liggen in de straten en bruggen en zorgen voor gas, water, stroom, telefonie en internet in een groot gebied. Voor we de bruggen kunnen vervangen, moeten we de kabels en leidingen hieruit halen en veiligstellen (het zogenaamde 'functievrij maken'). Dit gebeurt via tijdelijke hulpbruggen die naast de bruggen komen te liggen die we gaan vernieuwen. Als de bruggen zijn vernieuwd, gaan de kabels en leidingen weer uit de tijdelijke hulpbruggen, terug naar de 'echte' bruggen. Als de straten worden aangepakt, worden ook hier de kabels en leidingen verlegd en, waar nodig, vernieuwd. Het werk zal veel overlast geven voor de omgeving, voor bewoners, ondernemers en het verkeer.

Belangrijkste aandachtspunt van dit project is voorlopig de opgave van het verleggen van de kabels en leidingen uit de bruggen en het beheersbaar houden van de overlast voor de omgeving. Met name de enorme hoeveelheid kabels van KPN in het Centrum is hierbij cruciaal.



Kabels en leidingen

Voor het terugleggen van de kabels en leidingen in de bruggen, als ze vernieuwd zijn, en voor het kabel- en leidingwerk in het maaiveld van de Raadhuisstraat en Rozengracht is de voorbereiding gestart. Op basis van het huidige voorlopig ontwerp van de bruggen blijkt er te weinig ruimte te zijn om alle kabels en leidingen weer terug te leggen. In mei/juni 2021 wordt duidelijk wat de verschillende eisen aan het bruggenontwerp betekenen voor de ruimte voor kabels en leidingen. Dan kunnen keuzes worden gemaakt. De voorbereiding van het werk aan kabels en leidingen in de Jan Evertsenstraat en de De Clercqstraat start ook in mei/juni 2021.



6.1 Voortgang

KPN

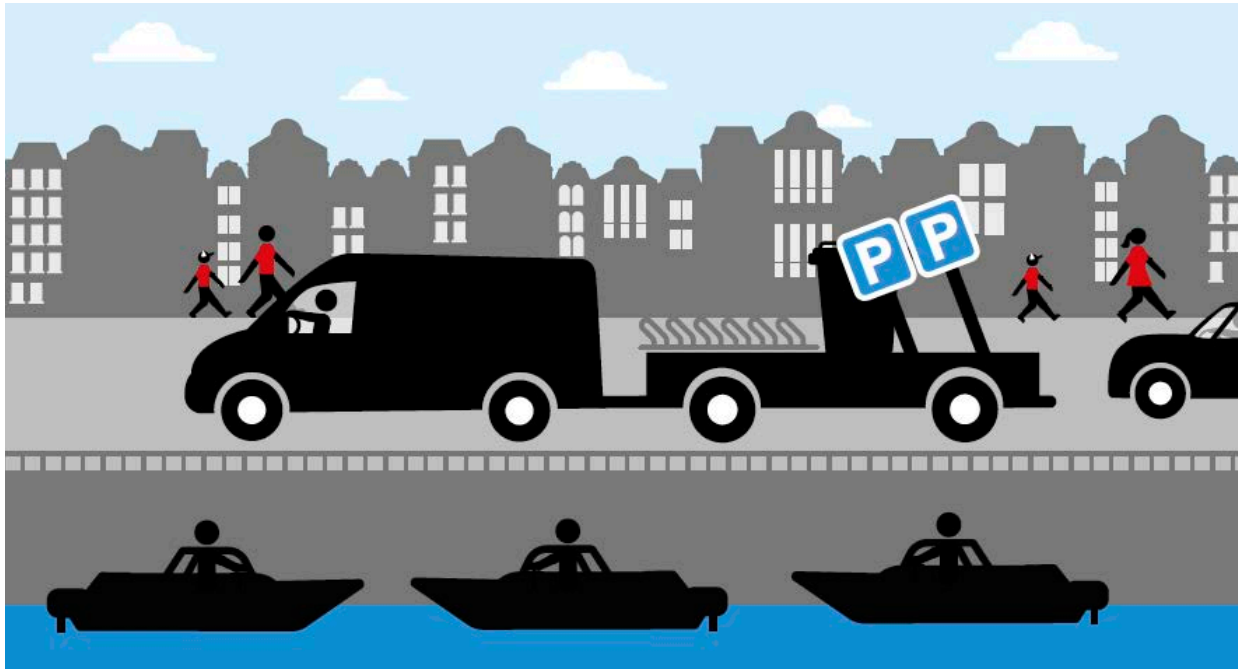
De afgelopen periode stond in het teken van het voorbereiden van de uitvoering. Veel aandacht ging hierbij uit naar hoe de enorme hoeveelheid KPN-kabels. Er ligt teveel om alles te kunnen verleggen. Dit zou bij een ongewijzigde en reguliere aanpak betekenen dat we enkele jaren extra nodig zouden hebben. Die tijd hebben we niet. Bovendien is hiervoor geen ruimte in de grond. Intensief contact met KPN heeft geleid tot een plan waarmee allereerst het aantal kabels wordt uitgedund en omgeleid. De kabels die niet meer in gebruik zijn worden vervolgens weggehaald ('gesaneerd'). De kabels die overblijven worden verlegd naar de tijdelijke hulpbruggen, tezamen met de andere kabels en leidingen. Het saneren en het uiteindelijke verleggen is een enorme klus. De afgelopen periode is gewerkt vanuit het idee dat er meer dan 140 KPN kabels in de bruggen op de Raadhuisstraat liggen (ter vergelijking: in een 'normale stadsbrug liggen er ongeveer 10 kabels en leidingen in totaal). Recente inzichten en nader onderzoek bij KPN hebben echter opgeleverd dat er nog veel meer ligt, namelijk meer dan 200 kabels per brug. Iedere kabel bestaat uit tot wel 1.800 koperdraadjes, die allemaal handmatig gemeten en geknipt en/of weer gelast moeten worden. Deze nieuwe inzichten hebben ertoe geleid dat KPN een nieuwe uitvoeringsplanning heeft afgegeven, met veel langere doorlooptijden per brug. Gevolg hiervan is, zoals eerder aangegeven, dat programma Oranje Loper zijn fasering en planning moet herzien. De voorstellen hiervoor worden opgenomen in het UKB eind 2021.

Bouwteam

Net als voor het vernieuwen van de bruggen en straten en de herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal, wordt ook het verleggen van de kabels en leidingen voorbereid in een bouwteam. Na een aanbesteding met zes partijen is op 1 april 2021 de opdracht voor dit bouwteam gegund aan 2 aannemers: Heijmans Infra B.V. en Van Gelder Kabel-, Leiding- en Montagewerken B.V. Er zijn 2 aannemers gekozen vanwege de omvang van de opdracht en om te zorgen dat meerdere partijen ervaring kunnen opdoen binnen Amsterdam. Dit is belangrijk met het oog op de grote vervangingsopgave van bruggen en kades.

Voorbereidingen voor start uitvoering

Voor een snelle start van de uitvoering zijn al tijdens de aanbesteding de bestekken uitgewerkt, de plannen voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) gemaakt en ingediend bij de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). De bodem is onderzocht en er is een raamsaneringsplan opgesteld voor de hele oranje loper. Voor de uitvoering begint, maken we een integraal plan voor de leefbaarheid, optimaliseren we de bestekken, uitvoering en faseringen, bereiden we het werk voor, sluiten we samenwerkingsovereenkomsten met de kabels- en leidingenpartijen, bereiken we overeenstemming over de uitvoeringskosten in het Bouwteam en verstrekken we de opdracht voor uitvoering.



6.2 Omgeving

Het verleggen van de kabels en leidingen geeft veel overlast. De omgeving is breed geïnformeerd over de werkzaamheden die eraan komen en over hoe we in overleg met de omgeving proberen maatwerk te leveren om de overlast waar mogelijk zoveel mogelijk te beperken.

Klachten over trillingen

Afgelopen jaar zijn op 19 locaties rondom de bruggen mantelbuizen geplaatst. Dit zijn holle buizen onder de trambaan en rijbaan, waardoor straks kabels van de ene kant van de weg naar de andere kant kunnen worden gebracht, zonder dat daarvoor de straat open moet. Door enkele bewoners zijn sinds het aanbrengen van de mantelbuizen klachten gemeld over trillingen. Ondanks het feit dat metingen hebben uitgewezen dat de trillingen en het geluid onder de normen blijft, hebben we verschillende acties ondernomen. Omdat we vermoeden dat de trillingen worden veroorzaakt doordat zand onder het wegdek inklinkt, hebben we verschillende malen het zand aangevuld en het wegdek hersteld. Ook hebben we de adviessnelheid op de Raadhuisstraat verlaagd naar 30 kilometer/uur.

6.3 Planning

Mijlpalen

- Uitvoerings- en kredietbesluit functievrij maken bruggen: Q4 2020.
- Uitvoerings- en kredietbesluit terugleggen kabels en leidingen volgt na het wenstracé proces.
- Start uitvoering functie vrijmaken: Q2 2021.

6.4 Geld

De budgetten voor het verleggen van kabels en leidingen zijn onderdeel van de budgetten voor bruggen. Zie hoofdstuk Bruggen.

6.5 Risico's

Onderstaande risico's worden als de belangrijkste beschouwd:

- Het risico dat de voorbereidende werkzaamheden van KPN niet tijdig zijn afgerond heeft zich voorgedaan. Zie Risico's in hoofdstuk programmaniveau.
- De drukke complexe binnenstad en beperkte werkruimte voor het verplaatsen van de kabels en leidingen kunnen zorgen voor klachten vanuit de omgeving over de methodiek en de duur. Het risico bestaat dat de hinderbeleving in geluid, stof en verkeer (bereikbaarheid) meer is dan de omgeving vooraf verwacht. Dit leidt tot verminderd draagvlak. **Beheersmaatregelen**: Duidelijk toelichten dat de hinder groot zal zijn, en aangeven wanneer we wat doen. Daarnaast analyseren we welke werkzaamheden veel hinder geven en bedenken we wat we kunnen doen om deze specifieke hinder te beperken.
- Tijdens de uitvoering kan een belangrijke kabel of leiding geraakt worden en/of dienen onbekende of loze kabels en leidingen verwijderd te worden. Bij een bestaande kabel of leiding is niet altijd voldaan aan de minimale gronddekking. Ook kan deze niet op de voorgeschreven diepte te liggen. Dit kan leiden tot onveilige situaties, vertraging en extra kosten voor verwijdering. **Beheersmaatregelen**: Maatregelenplan ter voorkoming van graafschade en incidentenplan waarmee geoefend is, in samenhang met het V&G-plan.





Project Raadhuisstraat - Rozengracht

7. Project Raadhuisstraat - Rozengracht

De Raadhuisstraat en de Rozengracht zijn straten waar mensen wonen en werken, winkelen, uitgaan of doorheen reizen. Er zijn o.a. voetgangers, fietsers, auto's, taxi's, trams en bussen. Het is er druk en er is te weinig ruimte voor alle soorten verkeer. Verkeersstromen zitten elkaar in de weg; onveilig en met een slechte doorstroming voor het OV tot gevolg. De openbare ruimte is rommelig, van lage kwaliteit en sluit niet aan bij de verblijfsfunctie. Omwonenden ervaren de straten als een gevaarlijke racebaan. Om de straten in te richten conform de ambities van de stad is een herinrichting nodig van de straat, van gevel tot gevel.

Project Raadhuisstraat en Rozengracht heeft de volgende doelstellingen:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid.
- Het verbeteren van de doorloop- en verblijfsruimte voor voetgangers.
- Het verbeteren van de doorstroming voor fietsers.
- Het verbeteren van de doorstroming en betrouwbaarheid van het ov.
- Het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte.



7.1 Voortgang

De afgelopen periode stond in belangrijke mate in het teken van participatie over de ontwerpen voor de herinrichting. De planvorming is inmiddels zo goed als afgerond. De komende periode staat in het teken van integratie van de maaiveld-ontwerpen met de ontwerpen van de bruggen. Samen met het bouwteam Kabels & Leidingen is in het eerste kwartaal van 2021 de wenstracéprocedure opgestart voor de definitieve ligging van kabels en leidingen in de bruggen en het maaiveld.

Rozengracht

- In juli 2020 heeft de gemeenteraad het voorkeursontwerp voor de Rozengracht vastgesteld.
- In het najaar van 2020 hebben we het voorkeursontwerp verder uitgewerkt met een klankbordgroep van bewoners en ondernemers. Het ging hierbij specifiek om de inrichting van de strook tussen rijbaan en trottoir, de zogenaamde servicestrook. In de servicestrook komen 40 fietsvakken, 24 laad- en losplekken in combinatie met parkeren en 4 plekken voor ondergrondse afvalcontainers.
- Het parkeergebied is uitgebreid met parkeerplekken in de parkeergarage Europarking, waar bewoners en ondernemers gebruik van kunnen maken. Hierdoor is meer ruimte in de servicestrook beschikbaar voor fietsparkeren, groen, een bankje of anderszins.

Raadhuisstraat

- In het najaar van 2020 hebben we voor de Raadhuisstraat op basis van uitgangspunten een ontwerp opgesteld en voorgelegd aan de omgeving. Het wegprofiel sluit aan op dat van de Rozengracht en heeft een vrijliggende (deels) verhoogde trambaan, een rijbaan met rijstrook en fietsstrook aan beide zijden en een zo breed mogelijk trottoir. Langs de arcade tussen de Heren- en Keizersgracht komt een servicestrook met plek voor laden en lossen en fietsparkeren. Meer ruimte voor fiets en voetganger betekent minder ruimte voor parkeren. Het merendeel van de parkeerplaatsen wordt opgeheven. Parkeervergunning-houders kunnen gebruik maken van de Rokingarage.

Westermarkt

- Op de Westermarkt vernieuwen we de tramhalte zodat deze voor iedereen goed toegankelijk wordt, volgens de laatste eisen. Ook hier komt een servicestrook met ruimte voor laden en lossen en fietsparkeren. Er komen 13 extra bomen op de Westermarkt, zodat een groen bladerdak ontstaat dat doorloopt tot de bebouwing. Bijzonder is dat hier op de tramhalte ook bomen komen. Er blijft voldoende ruimte voor gehandicapten.
- We verplanten 4 tot 5 bomen omdat deze in het nieuwe ontwerp midden op de toekomstige rijweg zouden komen te staan. Een van de bomen heeft aanrijschade en er wordt nog onderzocht of deze boom levensvatbaar is na verplanten.
- Mensen in de omgeving hebben de wens geuit om het pleingedeelte en het weggedeelte van de Westermarkt als één plein in te richten. Omdat het pleingedeelte nog niet toe is aan een herinrichting (de bestrating is nog van voldoende kwaliteit), is het niet verantwoord dit toe te voegen aan onze werkzaamheden. Alleen het trottoir aan de zuidzijde van het plein nemen we mee, omdat dit onderdeel is van de verkeersruimte. Om wel tegemoet te komen aan de wens uit de omgeving, maken we specifieke materiaalkeuzes in de bestrating van het weggedeelte, waardoor meer eenheid ontstaat in het plein- en weggedeelte. Ook het doorzetten van de boomstructuur van het plein naar de weg, zorgt dit voor meer samenhang in het geheel en een vergroting van de pleinbeleving.

Participatie

- De (uitgewerkte) ontwerpen zijn tot stand gekomen in intensieve participatie met de omgeving.
- In het najaar van 2020 (november) hebben we allereerst in een online informatiebijeenkomst mensen geïnformeerd over de uitgangspunten voor een nieuwe inrichtingen van de Raadhuisstraat en Westermarkt. Via de website konden mensen hierop reageren.
- Bij de ondernemers aan de Raadhuisstraat, Westermarkt en Rozengracht zijn de laad- en losbehoeften geïnventari-seerd.
- Met deze informatie als input is in verschillende klankbord-groepen met bewoners en ondernemers de indeling gemaakt van de ‘servicestroken’ voor respectievelijk de Rozengracht, Raadhuisstraat en Westermarkt. Dit zijn de stroken tussen rijbaan en trottoir waar ruimte is voor bomen, laden- en lossen, fietsparkeerplaatsen, laden en lossen en terrasjes.
- De voorstellen uit de klankbordgroepen plaatsten we online en we nodigden mensen uit de brede omgeving uit hierop te reageren.
- Alle informatie uit de participatie is waar mogelijk verwerkt in de uitgangspunten en uitwerking van de ontwerpen. Van 10 november tot 15 december 2020 hebben de uitgangspunten en uitgewerkte ontwerpen online gestaan en hebben mensen weer kunnen reageren.

- Op 15 maart 2021 was er een ‘afsluitende’ online informatiebijeenkomst over het ontwerpproces voor de herinrichting. Tijdens deze bijeenkomst hebben we de ontwerpen gepresenteerd en het vervolgproces geschetst.
- In maart 2021 heeft stadsdeel Centrum positief geadviseerd over de plannen voor de Raadhuisstraat, Westermarkt en de servicestrook voor de Rozengracht. Dit advies leggen we in het Uitvoerings- en Kredietbesluit eind 2021 voor aan de gemeenteraad, tezamen met de ontwerpen, uitgangspunten en een participatieverslag met daarin alle resultaten uit de participatie.

7.2 Omgeving

Specifiek voor de herinrichtingsplannen speelt de zorg om de bomen. Op de Rozengracht moet een boom gekapt worden. Deze boom staat in het nieuwe ontwerp op de fietsstrook en kan niet behouden of verplant worden. Op de Westermarkt staan 5 bomen in het nieuwe ontwerp op de fietsstrook. Vier van deze bomen worden verplant binnen het projectgebied. De vijfde boom heeft aanrijschade en het is daardoor twijfelachtig of de boom verplantbaar is. Deze boom krijgt hersteltijd en wordt nogmaals onderzocht op verplantbaarheid.

7.3 Planning

Mijlpalen

- Uitvoerings- en kredietbesluit: Q4 2021.
- Integratie in bouwteam bruggen en straten t.b.v. realisatie: Q3 2021.
- Start uitvoering: voor programma Oranje Loper wordt een herziene aanpak, fasering en uitvoeringsplanning gemaakt, naar aanleiding van de ontwikkelingen rond KPN.





7.4 Geld

Budget en realisatie (bedragen € x miljoen) per 31-07-2020

	Totale kosten raming	Nog toe te kennen budget	Toegekend budget	Realisatie	Verplicht	Rest budget	Cost to Com-plete	PEW	Resultaat
RaRo	€ 23,7	€ 18,3	€ 5,3	€ 3,9	€ 0,1	€ 1,5	€ 18,3	€ 23,7	€0,0

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31032021

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
RARO toegekend	€ 11,20	€ 0,03	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 11,23
RARO niet-toegekend	€ 0,00	€11,61	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,85	€ 0,00	€ 0,00	€ 12,46

SMF: Stedelijk Mobiliteitsfonds | VRA: Vervoer Regio Amsterdam | MVP: Meerjaren Vervangingsprogramma Tramspoor
K ONR: Krediet onrendabel | K&L: Kabels en Leidingen | R&V: Reserves en Voorzieningen

Voorbereidingskosten

Voor de voorbereiding van de Rozengracht en Raadhuisstraat gezamenlijk is € 5,3 miljoen beschikbaar gesteld via begroting en voorbereidingsbudgetten. Dit betreft onder andere voorbereidingsbudgetten voor Raadhuisstraat én Rozengracht van € 1,8 miljoen en € 0,6 miljoen en een voorbereidings-budget van € 0,35 miljoen specifiek om het ontwerp Rozen-gracht uit te werken ten behoeve van het uitvoerings- en kredietbesluit. Vervoerregio Amsterdam (VRA) draagt naar verwachting circa € 2 miljoen bij aan de voorbereiding.
Dit budget is voor circa € 4,2 miljoen voor fase 2 PBI en voor € 1,3 miljoen voor fase 3/4 PBI.

Vanwege het verschuiven van het uitvoerings- en kredietbesluit naar eind 2021 is er (omdat Rozengracht inmiddels in fase 3/4 van PBI zit) voor de verdere voorbereiding van het ontwerp van de Rozengracht een aanvullend voorbereidingskrediet nodig van € 0,25 miljoen. Daarvoor wordt een besluit gevraagd bij de bestuurlijke behandeling van deze voortgangsrapportage. Voor de verdere voorbereiding van Raadhuisstraat (zit nog in fase 2 PBI) tot aan het uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Straten eind 2021 zijn middelen aangevraagd bij de besluitvorming over de voorjaarnota 2021, die worden via de vaststelling van de begroting beschikbaar gesteld.

De dekking komt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds en uit de nog vast te stellen bijdrage van Vervoerregio Amsterdam (VRA). Op basis van de bovenstaande prognose is de verwachting dat het project uitkomt met het voorbereidings-budget tot het moment dat het uitvoerings- en kredietbesluit wordt verstrekt eind 2021.

Investeringskosten

Ten behoeve van de voorjaarsnota 2021 is voor Rozengracht en Raadhuisstraat een geactualiseerde raming opgesteld op basis van het voorkeursontwerp (voor Rozengracht reeds bestuurlijk vastgesteld). De totale investeringskosten voor beide projecten vanaf PBI-fase 3 tot en met uitvoering zijn geraamd op € 19,5 miljoen (respectievelijk € 7,0 miljoen en € 12,5 miljoen). Samen met de € 4,2 miljoen voor fase 2 PBI zijn de totale verwachte kosten voor Raadhuisstraat en Rozengracht derhalve € 23,7 miljoen.

Dekking

De totale kosten van € 23,7 miljoen worden gedekt door SMF, VRA en een bijdrage in K&L door de kabel- en leidingexploi-tanten. De beoogde dekking is als volgt:

Bijdrage derden (kabel- en leidingexploitanten)	€ 0,9 miljoen
Vervoerregio Amsterdam	€ 11,6 miljoen
Stedelijk Mobiliteitsfonds	€ 11,2 miljoen

In het SMF is een meerjarige reservering gedaan voor Raadhuisstraat en Rozengracht. Met VRA is overleg gaande over een bijdrage in de voorbereidingskosten PBI-fase 2 en voor de realisatiekosten PBI-fase 3 t/m 5. We streven ernaar in oktober akkoord te krijgen van het Dagelijks Bestuur van VRA op de indicatieve bijdrage voor de planuitwerkingsfase. Een definitieve beschikking voor de realisatiefase volgt na het uitvoerings- en kredietbesluit.

7.5 Risico's

Voor project Raadhuisstraat en Rozengracht zijn de volgende risico's op dit moment belangrijk:

- Genomen maatregelen om bomen te behouden werken niet, waardoor bomen op de Rozengracht tijdens de uitvoering als gevaarlijk worden gezien en toch nog vervangen moeten worden. **Beheersmaatregelen**: Het project houdt hier rekening mee door de werkzaamheden onder toezicht van een boomspecialist uit te laten voeren, zodat direct maatregelen genomen kunnen worden. Extra onderzoeken doen naar passende maatregelen. Goede afstemming over het verleggen van de kabels en leidingen.



Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	VGR-I	VGR-II
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 4,94	€ 3,62
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 2,51	€ 1,94
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 2,43	€ 1,68

Ook voor Raadhuisstraat en Rozengracht zijn de risicoreserveringen gebaseerd op de normpercentages van Amsterdamse infraprojecten. De benoemde risico's worden nog herzien in de optimalisatieslag rond de ramingen.



Project De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat

8. Project De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat

De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg daartussen zijn straten waar veel mensen wonen, verblijven en doorheen fietsen, lopen of rijden met auto of tram. De straten bieden tussen de gevels beperkte ruimte voor al deze verkeersdeelnemers. Veel mensen ervaren de straten als onoverzichtelijk. De straten zijn lastig over te steken en er is weinig ruimte voor de grote hoeveelheid fietsers. Ook stagneert de doorstroming van de tram, doordat de auto en tram dezelfde baan delen. Op de straten is weinig ruimte voor het laden en lossen. Dit leidt tot onveilige situaties en verkeersopstoppingen. De kruising Admiraal de Ruijterweg/Jan Evertsenstraat staat bekend als blackspot, een gevaarlijke kruising.

Om deze knelpunten op te lossen, willen we het tracé De Clercqstraat – Jan Evertsenstraat anders inrichten. De ambities voor dit project heeft de gemeenteraad op 3 april 2019 vastgesteld door de reikwijdte van het project te verbreden van het verbeteren van de tramdoorstroming naar een onderzoek naar een herinrichting van gevel tot gevel.



8.1 Voortgang

De afgelopen periode stond in het teken van participatie over twee ontwerpen. Naar aanleiding van de participatie en de resultaten uit de verkeersproef en verkeersmodel hebben we een derde ontwerp gemaakt, dat we in mei presenteren aan de omgeving. In juni vragen we advies aan Stadsdeel West. De uitkomsten nemen we mee in het Uitvoerings- en kredietbesluit eind 2021. Naast uitwerking van het ontwerp richten we ons de komende periode op de integratie van de ontwerpen bruggen en maaiveld, inclusief kabels en leidingen. Met bouwteam Bruggen en Straten en bouwteam Kabels en Leidingen werken we aan de aansluiting van de ontwerpen, bovengronds en ondergronds. In het tweede kwartaal van 2021 starten we de wenstracéprocedure op voor de definitieve ligging van kabels en leidingen in de bruggen en het maaiveld.

- Met de herinrichting willen we zorgen dat auto en tram elkaar niet meer blokkeren, dat voetgangers en fietsers meer ruimte krijgen, dat het blackspotkruispunt Jan Evertsenstraat/Admiraal de Ruijterweg veiliger wordt en dat de kwaliteit van de openbare ruimte, inclusief groen, verbetert.
- Om de problemen op te lossen hebben we uitgangspunten opgesteld en twee ontwerpen gemaakt. De uitgangspunten betreffen het verlagen van de snelheid voor auto's naar 30 km/uur en fietsers en auto de rijweg laten delen. Zo krijgen fietsers en voetgangers meer ruimte, kunnen we de trambaan vrijliggend en verhoogd aanleggen en komt er meer ruimte voor voetgangers, laden en lossen, (fiets)parkeren en groen. Het delen van de rijweg door fiets en auto kan op twee manieren: met een fietsstraat (auto te gast) of een rijbaan met fietsstrook.
- In de variant met fietsstraat in twee richtingen, is de auto te gast en rijdt de auto in principe achter de fietser. In deze variant moet het aantal auto's drastisch verminderen omdat het anders niet veilig is.
- In de variant met rijbaan met rij- en fietsstrook in twee richtingen rijden auto's en fietsers naast elkaar. De hoeveelheid rijdende auto's hoeft niet persé omlaag. De rijbaan moet wel minimaal 4,50 breed zijn. Dit betekent dat er minder ruimte overblijft voor ofwel de trottoirs ofwel plaats om te parkeren, laden en lossen en/of groen. Om de minimale trottoirbreedte te kunnen halen, moeten in deze variant teveel parkeerplaatsen verdwijnen. Omdat de parkeerdruk met name in Oud-West ter hoogte van de De Clercqstraat hoog is, is dit een probleem. Ook blijft minder ruimte over voor laden en lossen, fietsparkeerplaatsen en groen.
- In het najaar van 2020 zijn we een intensief participatietraject gestart over de uitgangspunten en ontwerpen en zijn we een proef met tijdelijke verkeersmaatregelen gestart van 9 november 202 tot 18 januari 2021. De proef ging om vermindering van het autoverkeer op de De Clercqstraat tot aan Mercatorplein met behoud van bestemmingsverkeer. De proef diende om te onderzoeken hoe de omgeving de maatregelen zou ervaren (via enquêtes en gesprekken), welk gedrag het autoverkeer zou vertonen (via schouwen) en of de buurt voldoende bereikbaar zou blijven (via tellingen). Parallel aan de proef is modelmatig verkeersonderzoek uitgevoerd in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA).
- De participatie en het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) hebben laten zien dat de variant met fietsstraat in 2 richtingen niet wenselijk is. Vermindering van verkeer met name stad- uit op de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat heeft meer verkeer tot gevolg op de ontsluitingswegen, met name Jan van Galenstraat. De uitkomsten uit de proef en de zorg van de omgeving onderschrijven de uitkomsten uit het VMA. Omdat met de variant met rijbaan met rij-/fietsstrook in twee richtingen het blackspot kruispunt niet kan worden opgelost en het teveel autoparkeerplaatsen kost, is op basis van bovenstaande uitkomsten uit de participatie een 3e ontwerp gemaakt. Dit ontwerp combineert op toekomstbestendige wijze de twee eerdere varianten, met een fietsstraat stad-in en een rijbaan met rij- en fietsstrook stad-uit. De fietsstrook kan op termijn, als de autointensiteit dit toelaat, met relatief kleine aanpassingen omgebouwd worden tot een fietsstraat. In dit combinatie-ontwerp kan het blackspotkruispunt alsnog veiliger worden ingericht wordt er een minimum van 18 parkeerplekken op de De Clercqstraat opgeheven. Deze variant leggen we in het tweede kwartaal 2021 voor aan stadsdeel West en aan de omgeving.

Participatie, proef en verkeersonderzoek in najaar 2020

- Via de website en een online informatiebijeenkomst zijn mensen geïnformeerd over de uitgangspunten en de ontwerpen.
- Tijdens de proef is aan 22.000 omwonenden gevraagd hun ervaring te delen via een enquête, voor en tijdens de proef. Op beide enquêtes hebben ca 1000 mensen gereageerd.
- Bewoners en ondernemers gaven aan voorstander te zijn van rustiger winkelstraten met een lagere

maximumsnelheid maar zorgen te hebben over de verkeersdrukte op de ontsluitingswegen, met name de Jan van Galenstraat en Willem de Zwijgerlaan. Een aantal ondernemers gaf aan last te hebben van de 'knip' op brug 108. Ook kwamen berichten binnen over sluiproutes.

- In 2 klankbordgroepen (één voor De Clercqstraat/ Admiraal de Ruijterweg en één voor de Jan Evertsenstraat) is in enkele sessies samen met bewoners en ondernemers bedacht waar de plekken voor laden en lossen, fietsparkeren, autoparkeren, terrassen en zaken zoals bankjes en beplanting moeten komen. Deze functies krijgen een plaats in de zogenaamde servicestrook, de ruimte tussen rijbaan en trottoir.
- De terrassen werden nog ingevuld conform de huidige vergunningen. Gesprekken met individuele horecaondernemers vinden plaats zodra het ontwerp verder is uitgewerkt. Aan de hand daarvan wordt in samenwerking met stadsdeel West en de ondernemers een terrassenplan opgesteld.
- In mei 2021 presenteren we de resultaten van de participatie via een online informatiebijeenkomst en is er via de website de mogelijkheid om te reageren op het aangepaste ontwerpprofiel en de servicestrook, die iets gewijzigd is.
- Om inzicht te geven in de standpunten van alle stakeholders, leggen we alle resultaten uit de participatie vast in een participatieverslag, dat we aanbieden aan de gemeenteraad als we het integrale uitvoerings- en kredietbesluit voorleggen, in het laatste kwartaal van 2021.

8.2 Omgeving

De Bizzen en een aantal individuele ondernemers op met name de De Clercqstraat waren niet blij met de proef in het najaar. Dit had mede te maken met de coronamaatregelen en de lockdown in december 2020. We zijn regelmatig met de Biz en ondernemers in gesprek geweest over de verkeersmaatregelen van de proef, maar met name de ondernemers rond brug 108 hadden weinig begrip voor de proef. We zijn met in achtneming van de coronamaatregelen individueel met hen in gesprek gegaan.
Naast gesprekken over de herinrichting voeren we regulier overleg met de ondernemers en Bizzen over de (aanstaande) uitvoering in de omgeving van de bruggen en bespreken we welke maatwerk-oplossingen mogelijk zijn voor de ondernemers rond de bouwterreinen.

8.3 Planning

Mijlpalen

- Overdracht ontwerp maaiveld aan het Bouwteam Bruggen en Straten Q3 2021.
- Uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Straten Q4 2021.
- Start uitvoering bruggen en straten: voor programma Oranje Loper wordt een herziene aanpak, fasering en uitvoeringsplanning gemaakt.



8.4 Geld

Budget en realisatie (bedragen € x miljoen) per 31-03-2021

	Totale kosten raming	Nog toe te kennen budget	Toegekend budget	Realisatie	Verplicht	Rest budget	Cost to Com-plete	PEW	Resultaat
JE/DCQ	€ 33,2	€ 30,04	€ 3,1	€ 1,94	€ 0,01	€ 1,25	€ 30,04	€ 33,2	€ 0,0

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
JE-DC toegekend	€ 15,30	€ 0,05	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 15,4
JE-DC niet-toegekend	€ 0,00	€ 17,10	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,70	€ 0,00	€ 0,00	€ 17,8



Voorbereidingskosten

Voor de voorbereiding van de De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg ertussen straat is gezamenlijk € 3,1 miljoen beschikbaar gesteld via de begroting. Dit budget is voor circa € 2,5 miljoen voor fase 2 PBI en voor € 0,6 miljoen voor fase 3/4 PBI.

De dekking komt uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds en uit de nog vast te stellen bijdrage van Vervoerregio Amsterdam (VRA). Op basis van de bovenstaande prognose is de verwachting dat het project uitkomt met het voorbereidingsbudget tot het moment dat het uitvoerings- en kredietbesluit wordt verstrekt eind 2021.

Investeringskosten

Ten behoeve van de voorjaarsnota 2021 is voor De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg ertussen een geactualiseerde raming 0pgesteld op basis van het voorkeursontwerp. De totale investeringskosten voor beide projecten vanaf PBI-fase 3 tot en met uitvoering van zijn geraamd op € 30,6 miljoen (respectievelijk € 16,6 miljoen en € 14,0 miljoen). Samen met de € 2,5 miljoen voor fase 2 PBI zijn de totale verwachte kosten voor De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg ertussen derhalve (afgerond) € 33,2 miljoen.

Dekking

De totale kosten van € 33,2 miljoen worden gedekt door SMF, VRA en een bijdrage in K&L door de nutsbedrijven. De beoogde dekking is als volgt:

Bijdrage derden (kabel- en leidingexploitanten)	€ 0,7 miljoen
Vervoerregio Amsterdam	€ 17,2 miljoen
Stedelijk Mobiliteitsfonds	€ 15,3 miljoen

In het SMF is een meerjarige reservering gedaan voor De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en het stukje Admiraal de Ruijterweg ertussen. Met VRA is overleg over een bijdrage in de voorbereidingskosten PBI-fase 2 en in de realisatiekosten PBI-fase 3 t/m 5. We streven ernaar in oktober het akkoord te krijgen van het Dagelijks Bestuur van VRA op de indicatieve bijdrage in de planuitwerkingsfase. Een definitieve beschikking volgt na het uitvoerings- en kredietbesluit in de realisatiefase.

8.5 Risico's

Voor project De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zijn de volgende risico's op dit moment belangrijk:

- Op basis van de uitkomsten uit het participatietraject en het VMA onderzoek is een derde ontwerp naar voren gekomen. We vragen mensen in de omgeving in het tweede kwartaal van 2021 wat ze van dit ontwerp vinden. De omgeving heeft wel de eerdere ontwerpvarianten gezien maar deze variant nog niet. Risico is dat men negatief is over deze variant. **Beheersmaatregelen**: in de participatie horen we graag of de belanghebbenden vinden dat deze variant een verbetering van de huidige situatie is. Op basis van de uitkomsten van de participatie geeft het stadsdeel advies. Dit wordt meegenomen in de bestuurlijke besluitvorming.
- Voor het terugleggen van de kabels en leidingen naar de definitieve locaties in de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat wordt een wenstracéprocedure gestart, wat leidt tot een Definitief Tracé Akkoord (DTA). Dit wordt op basis van het combinatieontwerp uitgevraagd. Omdat het ontwerp voor de Jan Evertsenstraat en de De Clercqstraat nog niet bestuurlijk is vastgesteld kan het gebeuren dat dit nog wijzigt waardoor de wenstracéprocedure opnieuw gedaan moet worden, waardoor de DTA passend op het DO niet tijdig gereed is. **Beheersmaatregelen:** wenstracé is opgestart voor de corridor Raadhuisstraat tot Mercatorplein met de vraag aan kabel- en leidingbedrijven welke kabels en leidingen er in de toekomst verwacht worden. De kabel- en leidingbedrijven zijn op de hoogte van de stand van zaken Jan Evertsenstraat en De Clercqstraat. Door het bouwteam kabels en leidingen zijn hierover afspraken gemaakt.

Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	VGR-I	VGR-II
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 5,53	€ 5,72
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 0,70	€ 1,92
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 4,83	€ 3,80

Ook voor Jan Evertsenstraat en de De Clercqstraat zijn de risicoreserveringen gebaseerd op de normpercentages van Amsterdamse infraprojecten. De benoemde risico's worden nog herzien in de optimalisatieslag rond de ramingen.





Raakvlakken

9. Raakvlakken

De omvang en duur van het programma Oranje Loper zorgen voor veel raakvlakken zijn met andere gemeentelijke programma's en projecten en met gemeentelijk beleid. In dit hoofdstuk geven we inzicht in deze raakvlakken.

Programma's

Meerjaren Vervangingsprogramma Tramspoor

Het groot onderhoud aan het tramspoor wordt in een Meerjaren Vervangingsprogramma (MVP) door Metro en Tram (MET) gepland. De technische staat van het spoor bepaalt (gefaseerd) wanneer spoordelen aan vervanging toe zijn. Idealiter worden maaiveldherinrichtingen en brugvervangingen gecombineerd met dit groot onderhoud. Programma Oranje Loper staat in nauw contact met MET om de werkzaamheden op maaiveld en bruggen af te stemmen met het MVP werk. Dat heeft als groot voordeel dat straten en bruggen niet twee keer in korte tijd gestremd hoeven te worden en dat heeft uiteraard een financieel voordeel. Als Oranje Loper werkzaamheden aan het spoor uitvoert waarop (binnen een periode van vijf jaar) groot onderhoud is gepland, dan vormen de gereserveerde middelen voor het MVP dekking voor dit deel van de Oranje Loperprojecten. Andersom kan ook. Op de Rozengracht tussen de Westermarkt en Lijnbaansgracht is bijvoorbeeld in de zomer van 2018 het spoor vervangen. Daarbij is het spoor direct op de gewenste hoogte gelegd voor de herinrichting met een vrijliggende trambaan. Er staan spoorvervangingen in de planning op het kruispunt met de Marnixstraat en op enkele gedeeltes van de Raadhuisstraat (op de brug over het Singel, de brug over de Herengracht, de Westermarkt), de kruising Prinsengracht/ Rozengracht en de De Clercqstraat. Op de Jan Evertsenstraat komen spooraanpassingen ten behoeve van de halte Marco Polostraat en voor de oplossing van het black-spotkruispunt Jan Evertsenstraat/Admiraal de Ruijterweg. Oranje Loper is hierover doorlopend in gesprek met GVB en MET.

Programma Bruggen en Kademuren

Een groot deel van de Amsterdamse kademuren en bruggen is in slechte staat. Programma Bruggen en Kademuren stelt een overzicht op van bruggen en kademuren die in slechte staat verkeren. In de westelijke grachtengordel is een aantal bruggen en kademuren aan vervanging toe. Deze worden op korte termijn vervangen, of er worden gebruiksbeperkingen opgelegd. Zo vinden er in dit kader gelijktijdig met de werkzaamheden van Oranje Loper ook werkzaamheden plaats op het Singel, Herengracht, Keizersgracht, Brouwersgracht, Kostverlorenkade en de Da Costakade. Er vindt intensieve afstemming plaats tussen programma Oranje Loper en programma Bruggen en Kademuren om deze raakvlakken af te stemmen.

Agenda Amsterdam Autoluw

Het coalitieakkoord uit 2018 bevat een aantal bestuurlijke ambities die deels vertaald zijn in concrete kaders en belangrijk zijn voor de inrichting van de openbare ruimte van de binnenstad. In het bijzonder de Agenda Amsterdam Autoluw (vastgesteld in februari 2020) is belangrijk voor de herinrichting van de straten van de Oranje Loper. Door het vorige college werd al ingezet op het inperken van de mogelijke autoroutes in de stad en Agenda Autoluw bouwt hierop voort. Het doel van de Agenda is om 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven in 2025.
Het beleid is erop gericht het parkeren van auto's in garages te stimuleren. Parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven indien ná opheffing de parkeerdruk niet hoger is dan 90%. Bij een hogere parkeerdruk wordt, indien mogelijk, het parkeergebied vergroot door inzet van parkeerplaatsen in garages, of het vergunningenplafond moet worden verlaagd. Vergroting van het parkeergebied dient binnen een loopafstand van 800 meter te liggen. Er vindt actieve afstemming plaats over zowel de rijdende auto op de De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en stukje Admiraal de Ruijterweg daartussen als voor de gehele Oranje Loper over de geparkeerde auto.



Omgevingsprojecten

De Oranje Loper wordt omringd door een aantal omgevingsprojecten die op het gebied van ontwerp of bereikbaarheid raakvlakken hebben. In overleg met deze projecten stemmen we deze zaken op elkaar af. Het tijdvenster voor uitvoering waarbinnen de Oranje Loper prioriteit heeft gekregen, vormt een belangrijk beheersmaatregel voor raakvlakrisico's. Het gaat om de volgende projecten:

Project De Entree (waaronder de Prins Hendrikkade West) is begin 2018 in uitvoering gegaan en duurt ongeveer vijf jaar. Tijdens de uitvoering van project De Entree wordt de tram tijdelijk buiten gebruik gesteld, vanwege werkzaamheden aan het spoor. In verband met omrijdroutes is het belangrijk dat de uitvoering van Raadhuisstraat – Rozengracht en De Nieuwe Zijde met dit project wordt afgestemd.

Project Vijzelstraat maakt onderdeel uit van programma Rode Loper. Het project renoveert 3 bruggen en maakt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Omdat dit werk mogelijk in dezelfde periode plaatsvindt als de herinrichting van de Raadhuisstraat - Rozengracht, is afstemming tussen beide projecten belangrijk. Dit is vooral relevant voor de omrijdroute van de tram: door de renovatie van de bruggen kan de tram ruim een jaar niet over de Vijzelstraat rijden.

Op de **Herengracht** 205-216 vindt tot eind 2022 de verbouwing van Herenstaete plaats. Een intensieve verbouwing waarbij aannemers van Oranje Loper en aannemers van de verbouwing afstemmen over de aan- en afvoer van bouwmaterialen over de Raadhuisstraat.

De Bilderdijkkade Noord wordt tot en met de zomer van 2021 heringericht. Hier vindt afstemming plaats over buurtcirculatie, ook in verband met de werkzaamheden die nog op de Kinkerstraat en Kostverlorenkade Noordoost zijn gepland.

Onder de **Singelgracht** komt een parkeergarage met 800 parkeerplaatsen. In deze garage worden op te heffen parkeerplaatsen op maaiveldniveau gecompenseerd. De bovengrondse ruimte komt dan beschikbaar voor onder andere groen, voetgangers en fietsers. De garage komt tussen het Tweede Marnixplantsoen en het Marnixbad en tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Frederik Hendrikplantsoen. Oranje Loper is doorlopend in gesprek met dit project.

Project **Binnenring** kruist Oranje Loper ter hoogte van de Marnixstraat. Dit project is vanwege zijn raakvlakken met zowel bruggen als straten hiervoor al beschreven.

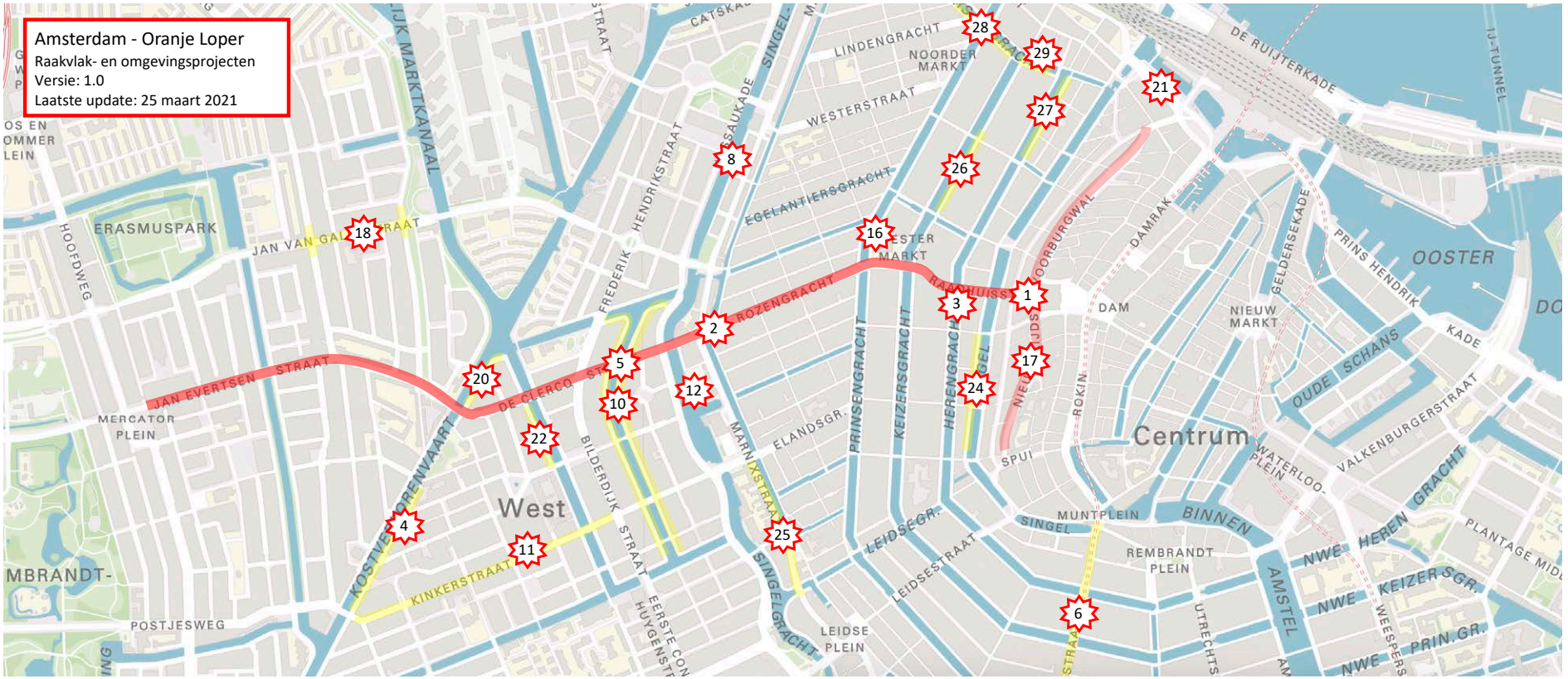
Op de **Jan van Galenstraat** wordt in de zomer en herfst van 2021 groot onderhoud verricht zodat deze straat geschikt is als omleidingsroute tijdens de werkzaamheden van Oranje Loper. Hiermee vindt afstemming plaats.

Op de **Kinkerstraat** vindt ook een herinrichting plaats. Omdat deze niet gelijktijdig met de werkzaamheden aan de corridor Raadhuisstraat -Mercatorplein kan plaatsvinden, zal dit project in 2 fases worden uitgevoerd. Vooruitlopend op het werk aan de Nieuwezijds Voorburgwal moet eerst het spoor op de Bilderdijkstraat (tot aan Bilderdijkkade) vervangen worden. Deze kruising dient straks als omleidingsroute voor de De Clercqstraat. Het tweede deel van de werkzaamheden in de Kinkerstraat zal later plaatsvinden. Over de precieze planning vindt intensieve afstemming plaats.

Eind 2021 t/m eind 2022 wordt de **Westertoren** gerestaureerd. Aan- en afvoer van grote materialen gebeurt mogelijk over onderdelen van de Oranje Loper en daarom vindt hierover afstemming plaats.

Op de **Groenmarktkade** werkt men aan een herinrichting, tot en met eind 2021. Ook hiermee stemmen we af.

Tijdens de werkzaamheden van Oranje Loper wordt de tram enige tijd buiten gebruik genomen. De **Tijdelijke Buiten Gebruiknames** (TBGN) worden afgestemd met betrokken partijen en omgevingsprojecten. Binnen de projecten van Oranje Loper zit een onderlinge afhankelijkheid. Er wordt een TBGN aangevraagd voor de corridor Raadhuisstraat -Mercatorplein en een voor De Nieuwezijds Voorburgwal Noord. De afstemming hierover binnen de Oranje Loper is onderdeel van de herziene aanpak en fasering van de werkzaamheden in mei juni 2021.



1 - RV-0006: Planning DNZ en corridor Oranje Loper (Q2 2022 t/m Q4 2023)
2 - RV-0007: Kruising Marnixstraat – Rozengracht (Q4 2021 t/m Q3 2024)
3 - RV-0010: Verbouwing Herenstate (Herengracht 204) (t/m sept 2022)
4 - RV-0012: Kostverlorenkade Noordoost (Q2 2022 t/m Q2 2023)
5 - RV-0022: Verplaatsen woonarken DaCostagracht (Q4 2021 t/m Q1 2022)
6 - RV-0023: Herinrichting Vijzelstraat (t/m Q4 2021)
8 - RV-0025: Singelgrachtgarage (Q4 2020 t/m Q2 2023)
10 - RV-0027: Werkzaamheden DaCostakade (Q4-2022 t/m Q4-2025)
11 - RV-0028: Kinkerstraat (Q1-2022 t/m Q2-2022 & Q1 2023 t/m Q2-2023)
12 - RV-0029: Groenmarkt (t/m Q4 2021)
16 - RV-0034: Restauratie Westertoren (Q3 2021 t/m Q4 2022)
17 - RV-0037: Nieuwezijds Voorburgwal
(Zuid: Q4 2020 t/m Q1 2022. Noord: Q2 2022 t/m Q4 2023)
18 - RV-0041: Groot onderhoud Jan van Galenstraat (30 aug 2021 t/m 15 okt 2021)
20 - RV-0060: Kostverlorenkade 1-20 (Q1-2022 t/m Q4-2022)
21 - RV-0061: Prins hendrikkade West (Q1-2022 t/m Q3-2022)
22 - RV-0062: Bilderdijkkade Noord (sep2020 t/m juli2021)
24 - RV-0064: Singel 280-348 (Q3-2021 t/m Q2-2023)
25 - RV-0065: Marnixstraat Zuid (Q2- 2023 - ?)
26 - RV-0066: Keizersgracht 95-157 (2022)
27 - RV-0067: Herengracht 1-103 (Q3-2021 t/m Q1-2023)
28 - RV-0068: Brouwersgracht 71-137 (Q1-2021 t/m Q1-2023)
29 - RV-0069: Brouwersgracht 29-95 (Q2-2023 t/m Q2-2024)

Deze kaart is een levend document. Soms vervalt een raakvlak en daarmee ook het nummer op de kaart. Dit is de reden dat er in de kaart dus ook nummers missen: Dit betreft dus vervallen Raakvlakken.



Tegenspraak, leren en kwaliteits-borging

10. Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging

Het programma zorgt op verschillende manieren dat tegenspraak, kwaliteitsborging en leren aan bod komen.

Reviews

Er vinden regelmatig reviews plaats op aanpak, kosten-ramingen en planningen, door interne deskundigen en door externe onafhankelijke bureaus. De resultaten daarvan worden verwerkt in de op te leveren producten.

Zo zijn er in het bouwteam Bruggen en Straten reviews geweest door senior specialisten uit de moederorganisaties van het bouwteam. Beoordeling gebeurde aan de hand van verschillende thema's zoals veiligheid, projectorganisatie, contractvorming, raming, ontwerp, fasering/planning, klanteisen en BLVC. De aanbevelingen over onder meer het meenemen van veiligheid bij het maken van ontwerpkeuzes en kostenraming zijn meegenomen in het verdere ontwerpproces.

Verder vonden externe reviews plaats op de ramingen en planning van bouwteam Bruggen en Straten. De aanbevelingen uit deze reviews over onder meer beheersmaatregelen voor risico's en over raming van directe en indirecte kosten hebben tot aanpassingen geleid in de raming op het gebied van uitvoeringskosten, engineeringskosten en BLVC-kosten.
Ook worden de aanbevelingen meegenomen in de komende fase waarin optimalisaties in planning en kostenraming worden onderzocht.

Lessons learned

Eind 2020 en begin 2021 zijn bijeenkomsten georganiseerd met de projecten Vijzelstraat en De Entree waarin is gezocht naar ervaringslessen van de projecten die al een stapje verder zijn. Belangrijkste lessen waren:

- Zorg voor voldoende ervaring in de projectteams.
- Werk zowel ín als áán je projectteam: blijf bespreken wie wat doet en waarom.
- Zorg dat je betrouwbaar en voorspelbaar bent voor de omgeving en maak dingen niet mooier dan ze zijn.
- Organiseer het risicodossier samen met de aannemer en mitigeer risico's gezamenlijk.
- Betrek de verschillende nutsbedrijven vroegtijdig.
- Bepaal vroegtijdig in welke mate participatie van de omgeving mogelijk is.
- Zorg ervoor dat projectteamleden eerlijk en transparant naar elkaar kunnen zijn.
- Bedenk goed welke contractvorm past bij de eigenschappen van het project.
- Ga de relatie met een aannemer niet vooringenomen aan en val niet terug in conflictdenken.
- Zorg dat je de uitvoerders aan tafel hebt bij het opstellen van BLVC-plannen.

Deze lessen zijn ter harte genomen en krijgen een vervolg in de programmaorganisatie.

Vervolg programma van Tegenspraak

Het programma heeft de volgende tegenspraakacties nog in het verschiet:

- Review op de nieuwe programmaorganisatie Oranje Loper voor de uitvoeringsfase door Neerlands Diep.
- Review op de hernieuwde ramingen en planningen ten behoeve van de uitvoerings- en kredietbesluiten.

Voor de Vijzelstraat heeft een externe partij opdracht gekregen een evaluatie van de BLVC-maatregelen voor de herinrichting Vijzelstraat uit te voeren. De lessen uit deze evaluatie worden, voor zover van toepassing, meegenomen in de wijze van uitvoering van Oranje Loper.