Gemeente Amsterdam



Rapportage 1
1e helft 2020

Concept Voortgangsrapportage Programma Oranje Loper

Auteur(s)
Programma Oranje Loper

Opdrachtgever
Diana van Loenen

Contactpersoon
Hester van der Meer

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



De voortgang van het programma is ook in beeld gebracht met een filmpje. Klik op de foto voor de link.

Inhoud

1. Voorwoord 5

2. Samenvatting 7

3. Programma Oranje Loper 11
   - 3.1 Voortgang 12
   - 3.2 Omgevingsmanagement en communicatie 14
   - 3.3 Planning 16
   - 3.4 Geld 16
   - 3.5 Risico's en kansen op programmaniveau 17

4. Project Bruggen 21
   - 4.1 Voortgang 22
   - 4.2 Functievrij maken 24
   - 4.3 Omgevingsmanagement en communicatie 26
   - 4.4 Planning 27
   - 4.5 Geld 28
   - 4.6 Risico's 30

5. Project De Nieuwe Zijde 33
   - 5.1 Voortgang 34
   - 5.2 Omgevingsmanagement en communicatie 35
   - 5.3 Planning 36
   - 5.4 Geld 37
   - 5.5 Risico's 39

6. Project Raadhuisstraat en Rozengracht 41
   - 6.1 Voortgang 42
   - 6.2 Omgevingsmanagement en communicatie 43
   - 6.3 Planning 43
   - 6.4 Geld 44
   - 6.5 Risico's 45

7. Project De Clercq- en Jan Evertsenstraat 47
   - 7.1 Voortgang 48
   - 7.2 Omgevingsmanagement en communicatie 49
   - 7.3 Planning 50
   - 7.4 Geld 51
   - 7.5 Risico's 52

8. Raakvlakken 55
   - 8.1 Meerjaren Vervangingsprogramma Tramspoor 55
   - 8.2 Programma Bruggen en Kademuren 55
   - 8.3 Agenda Amsterdam Autoluw 56
   - 8.4 Omgevingsprojecten 56

9. Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging 59



Voorwoord

1. Voorwoord

Voor u ligt de eerste voortgangsrapportage (VGR) van het programma Oranje Loper. Programma Oranje Loper vernieuwt de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en 9 vaste bruggen op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein. De VGR geeft inzicht in de voortgang ten opzichte van het programmaplan dat eind 2019 is vastgesteld en dat diende als basisrapportage in het kader van de regeling risicovolle projecten (RRP). We beschouwen de voortgang langs de meetlat van omgeving, planning, geld en risico's. De volgende zaken springen in het oog:

Omgeving

Veel mensen gaan lang overlast ervaren van onze werkzaamheden. Er zijn veel, vaak tegenstrijdige belangen. Behoud van draagvlak blijft daarom één van de grootste aandachtspunten. We betrekken de omgeving zo goed mogelijk bij onze plannen, informeren duidelijk en op tijd, halen wensen op ten aanzien van de uitvoering en proberen te zorgen voor realistische verwachtingen over wat eraan staat te komen. De Centrum-Westkant van de stad zal langdurig slecht bereikbaar zijn. Niet alleen de route van de Oranje Loper zelf, maar ook de naastliggende gebieden, waar ook andere projecten moeten worden uitgevoerd en werk nodig is aan kademuren en bruggen. Niet alles kan straks tegelijk worden uitgevoerd. Afstemming en regie op het aantal projecten dat tegelijk met Oranje Loper kan worden uitgevoerd is daarom noodzakelijk.
We zetten alles op alles om de herinrichting van straten en het vervangen van de bruggen zoveel mogelijk in één aanpak uit te voeren. Het vervangen van de bruggen is urgent. We kunnen het ons niet veroorloven de bruggen te laten wachten op de straten.
Daarom werken we toe naar één integraal uitvoerings- en kredietbesluit halverwege 2021, voor het vervangen van de negen bruggen én het herinrichten van de Raadhuisstraat, Rozengracht en de De Clercqstraat tot aan de Krommert.
In dit besluit integreren we voor de maaiveldprojecten de processtappen 'voorkeursbesluit' en 'uitvoeringsbesluit'.
Om alle standpunten in beeld te brengen doorlopen we een uitgebreid participatietraject met alle belanghebbenden. Dit doen we onder andere in persoonlijke gesprekken, met meningspeilingen en (digitale) bijeenkomsten.
Het integrale voorkeurs- en kredietbesluit is noodzakelijk om de besluitvorming op tijd voor elkaar te krijgen, maar vraagt vanwege zijn omvang veel voorbereidingscapaciteit, zowel binnen het programma als in de schil daaromheen. Dit kan een risico opleveren voor de planning.

Planning

Het programma heeft, ondanks de coronamaatregelen, veel mijlpalen volgens planning behaald. In project de Nieuwe Zijde is de planning verschoven. De lage verkeersdruk op straat is aangegrepen om voorbereidende werkzaamheden vervroegd uit te voeren. Het bouwteam voor de bruggen en straten is op tijd gestart. In dit bouwteam werkt de gemeente samen met de aannemers, restauratie-architect en andere experts aan het uitvoeringsplan. Zo bundelen we kennis over uitvoering, stad, bruggen en innovaties om het beste plan te maken en dit zo efficiënt mogelijk uit te voeren.

Geld

Binnen de maaiveldprojecten zijn er nog onzekerheden over de ramingen en dekking (Vervoerregio), die voor de uitvoeringsbesluiten moeten zijn weggewerkt.
Project Nieuwe Zijde kampt met een tekort. Bij deze rapportage doen we twee kredietaanvragen:

1. Een aanvullend krediet voor project Nieuwe Zijde Zuid.
2. Een krediet voor het functievrij maken van de bruggen, inclusief de bouw en aanleg van de hiervoor benodigde tijdelijke hulpbruggen.

Risico's

Wat betreft risico's gaat veel aandacht uit naar de monsteropgave voor functievrij maken. De hoeveelheid kabels en leidingen die we moeten omleggen voor we de bruggen kunnen vervangen, is gigantisch en de ondergrond waar de kabels tijdelijk moeten komen stampvol. Dit onderwerp is een groot aandachtspunt omdat het direct de planning van het vervangen van de bruggen en straten raakt.

Conclusie

Het programma is goed op weg om haar ambities en doelstellingen te verwezenlijken. Er zijn belangrijke stappen in de projectvoorbereiding gezet, veel mijlpalen zijn volgens planning behaald, de markt is inmiddels nauw betrokken, er is veel afstemming met raakvlakprojecten en de uitvoeringsplanning staat in de steigers. Er is ook een tegenvaller; voor de Nieuwe Zijde is helaas niet alles gelukt zoals gepland en is aanvullend krediet nodig. Ondanks de beperkingen van coronamaatregelen heeft het programma manieren gevonden om de omgeving goed te blijven betrekken. Veel komt de komende periode samen in de integrale besluitvorming en de voorbereidingen voor het functievrij maken van de bruggen. Een spannende fase waar het Programmateam met realistische zorg, maar ook met vertrouwen naar uitkijkt.



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 vervangen. De straten krijgen een nieuwe inrichting met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, de tram en groen.

Mensen gaan veel van het programma merken. Door de uitvoering, maar ook door het eindresultaat. We richten de straten in volgens vastgesteld stedelijk beleid. We betrekken de omgeving en proberen zoveel mogelijk tegemoet te komen aan lokale wensen. De uitvoering zal heel veel overlast geven. Niet alleen op de Oranje Loper zelf, maar ook in de gebieden hiernaast, waar ook andere projecten worden uitgevoerd en werk nodig is aan kademuren en bruggen.
We voorzien een zeer grote druk op de leefbaarheid van de Centrum-Westflank van de stad, waarbij het voor de gemeente soms nog zoeken is naar een duidelijke en vooral strikte regie op alle betrokken projecten. Niet alles kan dadelijk tegelijk, en er gaat zelfs in het meest gunstige geval zeer grote overlast ontstaan voor bewoners, bezoekers en bedrijven. Om de overlast te beperken zetten we alles op alles om te zorgen dat de bruggen en aanliggende straten op de corridor zoveel mogelijk in 1 aanpak worden uitgevoerd.

Normaal duurt het lang voor plannen voor een straat helemaal klaar zijn. Vanwege de slechte staat van de bruggen kunnen we het ons niet veroorloven de bruggen te laten wachten op de plannen voor de straten. Om te zorgen dat de straten straks mee kunnen met de bruggen, vragen we de gemeenteraad om halverwege volgend jaar in 1 keer een integraal uitvoerings- en kredietbesluit te nemen over de bruggen én de ontwerpen en financiën voor de straten.

In dit besluit integreren we voor de maaiveldprojecten de processtappen 'voorkeursbesluit' en 'uitvoeringsbesluit'. Deze aanpak is op 23 juni door het college vastgesteld en in de commissie MLW van 3 september 2020 ter informatie aangeboden. Hierna kan het werk aan bruggen én straten door het bouwteam worden uitgevoerd.

Het programma is op stoom, maakt tempo en boekt resultaten. Tijdens de coronamaatregelen zijn we adaptief gebleken en in staat alle geplande mijlpalen te behalen en sommige zelfs te vervroegen. We hebben manieren gevonden om ondanks de fysieke beperkingen met de omgeving in contact te blijven, digitaal, schriftelijk of met 1-op1-afspraken.

Nieuwe Zijde

Op de Nieuwezijds Voorburgwal zorgen we voor een doorgaande fietsverbinding tussen Amsterdam Centraal en het Spui. Ook voetgangers en groen krijgen meer ruimte.
Voor het noordelijk deel is een voorkeursontwerp vastgesteld. Rond het paleis komt een pleinachtige inrichting en een nieuwe, grote tramhalte. Eind dit jaar verwachten we besluitvorming over het vervolgproces. Voor het zuidelijk deel is ditbesluit al genomen. Een van de hoogtepunten in het zuidelijk deel is het nieuwe postzegelparkje bij de postzegelmarkt. Het afgelopen jaar zijn aan het Spui, Singel en Koningsplein voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Er is gewerkt aan het spoor en Liander en Waternet hebben de kabels en leidingen vervangen. Op dit moment loopt de aanbesteding voor een bouwteam. De gunning wordt eind dit jaar verwacht. De uitvoeringsplanning is verschoven.
De herinrichting van het zuidelijke deel start begin volgend jaar en is volgens planning begin 2022 klaar.
Hierna start de uitvoering van het noordelijke deel.

Krediet

Vanwege het vervroegd uitvoeren van werkzaamheden aan het spoor en het wijzigen van de inkoopstrategie vragen we bij deze voortgangsrapportage een aanvullend uitvoeringskrediet aan.

Raadhuisstraat en Rozengracht

In de Raadhuisstraat willen we onder andere een einde maken aan de gevaarlijke situatie van fietsers en geparkeerde auto's. De trambaan willen we vrijliggend maken, de parkeerplaatsen opheffen en de snelheid voor auto's omlaag.
Voor de Raadhuisstraat leggen we binnenkort een voorkeursvariant aan de omgeving voor. We brengen alle standpunten en meningen in kaart en maken deze inzichtelijk voor de gemeenteraad bij het integrale uitvoerings- en kredietbesluit volgend jaar.
Na jaren van discussie over een nieuwe inrichting heeft de gemeenteraad in juli een voorkeursontwerp vastgesteld voor de Rozengracht. Er komt een vrijliggende trambaan, de snelheid voor auto's gaat omlaag en er komt een zogenaamde servicestrook tussen trottoir en rijbaan met o.a. ruimte voor laden en lossen, fietsparkeren en ondergrondse afval-containers. Het oorspronkelijke plan om alle bomen te vervangen door nieuwe bomen met goede groeiplaatsen en een optimale indeling stuitte op veel weerstand. Het nieuwe ontwerp gaat uit van het zoveel mogelijk behouden van de huidige bomen. Tijdens de uitvoering zullen we er alles aan doen om de bomen zoveel mogelijk te behouden.
De komende periode werken we het ontwerp voor de servicestrook samen met de omgeving verder uit.

De Clercqstraat- en Jan Evertsenstraat

Ook in de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zit verkeer elkaar in de weg. Er is te weinig ruimte op de fietspaden, auto's blokkeren de tram en het kruispunt Jan Evertsenstraat / Admiraal de Ruijterweg is een blackspot. Om de problemen aan te pakken is een nieuwe inrichting nodig. Hiervoor moet de hoeveelheid auto's (rijdend of geparkeerd) echter drastisch omlaag. Ondernemers hebben wensbeelden ontwikkeld voor een nieuwe inrichting. Deze zijn gebruikt als input voor onze ontwerpvarianten. We hebben onze eerste uitgangspunten met een digitale enquête voorgelegd aan de omgeving. De ca 1.000 reacties nemen we mee in de ontwikkeling van een voorkeursvariant die we de komende periode aan de omgeving voorleggen en met hen willen uitwerken. In het integrale besluit volgend jaar leggen we het gedeelte voor tussen de Nassaukade en de Krommert. Over het andere gedeelte (van de Krommert tot het Mercatorplein) vragen we een besluit nadat er inzicht is in de financiën, na de voorjaarsnota van 2021.

Bruggen

Vanwege de complexe opgave om de stad veilig, bereikbaar en leefbaar te houden tijdens de uitvoering bereiden we het werk aan de bruggen voor in een bouwteam. Zo combineren we kennis over uitvoering, stad, bruggen en innovaties om het beste plan te maken en dit zo efficiënt mogelijk uit te voeren. Het afgelopen half jaar hebben we 6 aanbestedingen succesvol afgerond, waarmee het bouwteam compleet is. De samenwerking is opgestart en het bouwen aan het uitvoeringsplan is begonnen. We kiezen die volgorde, fasering en bouwmethode die het hele gebied veilig en zo bereikbaar en leefbaar mogelijk houden. Dat bepaalt met welke brug we beginnen, of we meerdere bruggen tegelijk doen en of we een brug er in 1 keer helemaal uithalen of bijvoorbeeld helft voor helft gaan werken. Aan het einde van het jaar verwachten we te weten hoe en in welke volgorde we gaan werken, ook wat betreft de straten. Om ervoor te zorgen dat het gebied niet 'op slot' gaat tijdens de uitvoering, bepaalt Stadsregie welke projecten tegelijk kunnen worden uitgevoerd.

Functievrij maken

Kabels en leidingen

Dit jaar bereiden we ons ook al voor op de enorme kabels en leidingenopgave. Op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein ligt zo'n 200 kilometer aan kabels en leidingen. Om te zorgen dat het gebied water, stroom, gas, telefonie en wifi blijft houden, moeten deze allemaal uit de bruggen worden gehaald en omgelegd. We hebben hier te maken met een monsteropgave. Waar in een gemiddelde stadsbrug ongeveer 14 kabels liggen, liggen er in onze centrumbruggen alleen al voor telefonie maar liefst 140. Het afgelopen half jaar hebben we met proefsleuven in kaart gebracht wat er precies ligt en waar ruimte is om de kabels en leidingen naar om te leggen, zowel in de tijdelijke als in de definitieve situatie. De opgave en complexiteit wordt steeds zichtbaarder, er is intensief overleg met de kabel- en leidingexploitanten en de aanbesteding voor twee aannemers die het werk gaan uitvoeren, loopt.

Hulpbruggen

De kabels en leidingen gaan straks via tijdelijke hulpbruggen over het water. Omdat de hulpbruggen er voor langere tijd komen te liggen, hebben we gezorgd voor een kwalitatief hoogwaardig ontwerp dat wordt ingepast in de omgeving. Het basisontwerp is voor alle hulpbruggen hetzelfde, maar het zij-aanzicht mag de omgeving van iedere hulpbrug mede zelf bepalen. Dit participatietraject vindt in de tweede helft van 2020 plaats.

Krediet

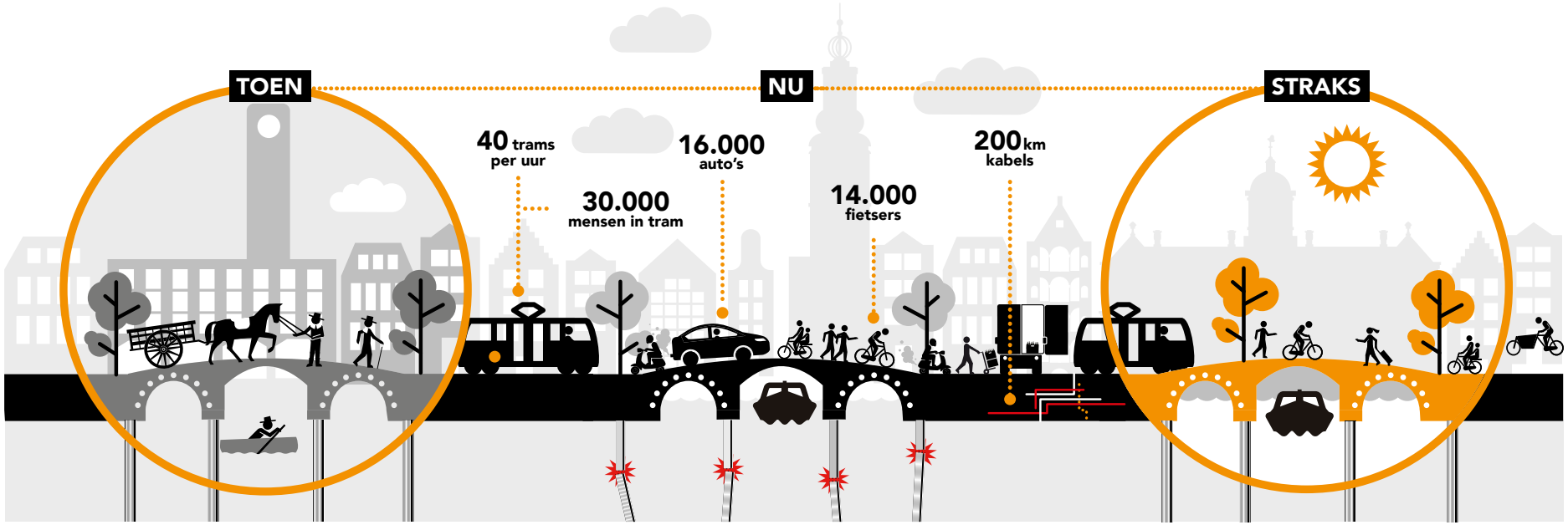
Omdat het uitvoeringskrediet in het tweede kwartaal van 2021 gepland staat, maar we eind 2020 / begin 2021 al moeten beginnen met functievrij maken, vragen we voor het functievrij maken bij deze rapportage een uitvoerings- en kredietbesluit aan. Het bedrag dat we nu aanvragen wordt in mindering gebracht op de kredietaanvraag in het integrale uitvoerings- en kredietbesluit.

Uitvoering

Het werk buiten start begin volgend jaar met het plaatsen van de hulpbruggen. Hierna kunnen we kabels en leidingen gaan verleggen en aansluitend beginnen met het vervangen van de bruggen. Met het verleggen van de kabels en leiding is de uitvoering, en daarmee overlast, echt begonnen. We zullen alles op alles zetten om overlast te beperken, maar moeten er van uit gaan dat het gebied desondanks veel hinder krijgt. De komende periode trekken alle projectteams samen op om met de omgeving in gesprek te gaan om wensen rond de uitvoering in beeld te krijgen. Ook tijdens de uitvoering willen we goed in gesprek blijven met bewoners en ondernemers, zodat we weten wat er speelt, we het merken als de weerstand toeneemt en iedere keer weer kunnen bekijken hoe we de situatie voor zoveel mogelijk partijen zo goed mogelijk kunnen houden.

Programma Oranje Loper

Vernieuwing van de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en 9 vaste bruggen van Raadhuisstraat tot Mercatorplein.





De bruggen zijn 100 jaar oud, in slechte staat en gaan we vervangen. Het monumentale karakter blijft intact. De straten richten we opnieuw in. Zo krijgen we meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en de tram en minder ruimte voor auto's.

De werkzaamheden zullen veel impact hebben maar zijn nodig om Amsterdam veilig, leefbaar en bereikbaar te houden.



Programma Oranje Loper

3. Programma Oranje Loper

Met programma Oranje Loper vernieuwt Amsterdam de Nieuwezijds Voorburgwal en de straten en 9 vaste bruggen van Paleis tot Mercatorplein. De bruggen zijn honderd jaar oud, in slechte staat en moeten worden vervangen.
Op straat is meer ruimte nodig voor voetgangers, fietsers, de tram en groen. Met het vervangen van de bruggen en het herinrichten van de straten verbeteren we de verkeersveiligheid, doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Programma Oranje Loper bestaat uit 4 projecten:

- De Nieuwe Zijde: herinrichting van de Nieuwezijds Voorburgwal Zuid en Noord.
- Raadhuisstraat – Rozengracht: herinrichting van de Raadhuisstraat, inclusief Westermarkt (de straat, niet het plein) en Rozengracht.
- De Clercqstraat – Jan Evertsenstraat: herinrichting van de De Clercqstraat, Admiraal de Ruijterweg tussen de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat, Jan Evertsenstraat tussen de Admiraal de Ruijterweg en het Mercatorplein.
- Bruggen Oranje Loper: vervanging van de 9 vaste bruggen op de route Raadhuisstraat - Mercatorplein.

Mensen gaan veel van het programma merken. Door de uitvoering, maar ook door het eindresultaat. Meer ruimte voor voetgangers, fietsers, tram en groen betekent minder ruimte voor auto's. Minder auto's in één straat kan meer auto's betekenen in een andere straat. We richten de straten in volgens vastgesteld stedelijk beleid. We betrekken de omgeving en proberen zoveel mogelijk tegemoet te komen aan lokale wensen.

De opgaven zijn urgent en de uitvoering zal een grote impact hebben op bewoners, ondernemers en gebruikers van openbaar vervoer, weg en water. Niet alleen aan de Oranje Loper, maar ook in de gebieden hiernaast, waar ook andere projecten worden uitgevoerd en werk nodig is aan kademuren en bruggen. Bereikbaarheid en leefbaarheid in de Centrum-Westflank van Amsterdam zullen langdurig ernstig onder druk staan. Veiligheid heeft altijd prioriteit. Om de overlast te beperken, zet het programma alles op alles om het werk aan de straten en bruggen zoveel mogelijk in één aanpak uit te voeren en die fasering en bouwmethode te kiezen die het gebied tijdens de uitvoering zo goed mogelijk laat functioneren. Toch weten we al dat dit niet altijd zal lukken en we niet iedereen tevreden kunnen stellen. De hoeveelheid uit te voeren werk en verschillende belangen zijn daarvoor simpelweg te groot.



3.1 Voortgang

Integrale aanpak

Op overkoepelend (programma)niveau is stevig ingezet op het faciliteren van de integrale uitvoering van bruggen en straten. Op de route Raadhuisstraat – Mercatorplein heeft dit geleid tot een vergaande integratie van het project bruggen en de maaiveldprojecten. Er wordt samengewerkt op het gebied van techniek, omgevingsmanagement, communicatie en projectbeheersing. Er zijn een plan en planning uitgewerkt volgens welke de maaiveldprojecten vanaf het tweede kwartaal van 2021 worden geïntegreerd in het bouwteam Bruggen, om te kunnen zorgen dat bruggen en straten in één aanpak kunnen worden uitgevoerd en kostenefficiënt kan worden gewerkt.
Hiervoor bereiden we twee belangrijke stappen voor, voor de eerste helft van 2021:

1. Een gezamenlijk uitvoerings- en kredietbesluit.
2. Integratie van de maaiveldprojecten en bruggen in het bouwteam

Gezamenlijk uitvoerings- en kredietbesluit

Vanwege het grote belang het werk aan bruggen en straten in één aanpak uit te voeren en het feit dat het vervangen van de bruggen niet kan wachten, is besloten om de besluitvorming over de herinrichting van de straten in één uitvoerings- en kredietbesluit samen te voegen en dit bovendien te combineren met het uitvoeringsbesluit van de 9 bruggen, in de eerste helft van 2021. In dit besluit komen de ontwerpen van de bruggen en de straten, het BLVC-plan, het (concept) uitvoeringsplan, de kostenramingen en het dekkingsvoorstel bij elkaar. Om alle standpunten duidelijk in beeld te brengen, doorlopen we in plaats van formele inspraak een uitgebreid participatietraject met alle belanghebbenden zoals bewoners, ondernemers, vertegenwoordigers van belangengroepen en professionele stakeholders, waarvan we de resultaten weergeven in een uitgebreid participatieverslag.

Integratie maaiveldprojecten en bruggen in bouwteam

Parallel aan het besluitvormingsproces werken we het voorkeursontwerp van iedere straat uit naar een zogenaamd Voorlopig Ontwerp Plus (VO+). Dit is een ontwerp waarin alle issues zijn uitgewerkt en opgelost. Deze VO+ integreren we eind tweede kwartaal in het bouwteam dat de uitvoering van de bruggen en de straten gaat doen. Na de technische uitwerking vindt prijsvorming plaats in de tweede helft van 2021.

Organisatie

Er is een efficiënte projectorganisatie gebouwd, waarbij enkele rollen op centraal niveau zijn belegd, zoals projectbeheersing, risicomanagement en strategisch omgevingsmanagement en - communicatie. Er zijn afspraken gemaakt over de mijlpalen, bestuurlijke besluitvorming en de wijze van communiceren met de omgeving. Om kruisverbanden te stimuleren werken mensen aan meerdere projecten binnen het programma en werken technisch managers, contractmanagers, omgevingsmanagers en communicatieadviseurs tussen de projecten veel met elkaar samen.

Raakvlakmanagement

Het programma werkt zowel vanuit de projecten als op programmaniveau nauw samen met (beleids)programma's en projecten in de omgeving. Met programma Autoluw vindt intensief afstemming plaats zodat de bestuurlijke ambities van Autoluw landen in de ontwerpvoorstellen en de ontwerp-uitwerkingen niet conflicteren met het centrale beleid. Ook vindt veelvuldig afstemming plaats met het programma Bruggen en Kademuren en projecten zoals Leliegracht, brug 20/21, Da Costakade en Bilderdijkkade.

Eén raakvlakproject behoeft vanuit scope-oogpunt bijzondere aandacht: project Binnenring Fiets-OV Corridor kruist programma Oranje Loper op de kruising Marnixstraat-Rozengracht. De kruising heeft een grote hoeveelheid fietsers, trams, overstapbewegingen, taxi's en nachtbussen en wordt gebruikt als uitrukroute van de hier gelegen brandweer-kazerne. De Marnixstraat en de Rozengracht zijn Plusnet OV en Plusnet Fiets. Door de grote hoeveelheid (kruisende) verkeersbewegingen is de verkeersveiligheid al jaren een groot aandachtspunt. In 2025 staat groot spooronderhoud gepland. Project Binnenring wil dit moment gebruiken voor aanpassingen aan de kruising. Eind 2019 is gestart met het ontwerp, om tijdig de raakvlakken met de Oranje Loper te borgen (bruggen én Rozengracht én De Clercqstraat). Het wordt steeds duidelijker dat koppeling van uitvoering van de kruising en de bruggen gewenst is, zowel technisch als wat betreft de bereikbaarheid van de stad.

Regieslot

Om te voorkomen dat het gebied 'op slot' gaat, heeft Stadsregie aangegeven te bepalen welke projecten tegelijk uitgevoerd kunnen worden met de Oranje Loper en welke projecten moeten wachten.



Verduurzaming

De gemeente wil verduurzaming van de stad versnellen, onder ander door het duurzaam en klimaatbestendig inrichten en beheren van de openbare ruimte. Oranje Loper zoekt naar concrete voorstellen en bijbehorende dekkingsbronnen om hieraan een bijdrage te leveren. We onderzoeken en werken mogelijkheden uit op het gebied van rainproofmaatregelen, vergroening en duurzaam bouwen. Samen met programma Aardgasvrij onderzoeken we wat de mogelijkheden zijn om ruimte te reserveren voor een toekomstig warmtenet.

Samenwerking kennisinstituten

Motie 401 van raadslid Vroege is medio januari afgerond. De motie vroeg om in samenwerking met het bedrijfsleven, brancheorganisaties en kennisinstellingen, zoals de Hogeschool van Amsterdam (HvA), de mogelijkheden voor innovatieve projecten, gericht op horecalogistiek voor bedrijven op en rondom de Oranje Loper te onderzoeken. Samen met de afdeling Stadslogistiek is een onderzoek opgestart bij de HvA. Studenten van de HvA hebben geconcludeerd dat met een grote HUB (transportknooppunt) nabij de A10 en kleinere logistieke verzamelplekken in het centrum de gereden kilometers vanwege bevoorrading in het gebied van de oranje loper gereduceerd kunnen worden.



Februari 2020: Studenten van de HVA presenteren de resultaten van hun onderzoek.

3.2 Omgevingsmanagement en communicatie

Draagvlak

- Door de grote druk op leefbaarheid en bereikbaarheid is weerstand niet te voorkomen. Wel kunnen we er veel aan doen om draagvlak te behouden. Dit wordt voor een deel bepaald door hoe we mensen voorbereiden, hoe we communiceren en in contact staan met onze omgeving, maar voor een belangrijk deel door wat we feitelijk doen. Om de overlast tijdens de uitvoering te beperken, voelen we het als onze plicht aan de omgeving om de bruggen en aanliggende straten zoveel mogelijk in één aanpak uit te voeren. We kiezen die planning, fasering en bouwmethode die het hele gebied zo goed mogelijk laat functioneren. Desondanks zal de overlast groot zijn.

Organisatie

- De omgevingsmanagement- en communicatieorganisatie is verder opgebouwd. De strategisch omgevingsmanager geeft leiding aan het OM-team en bouwt en bewaakt samen met de strategisch communicatieadviseur de overkoepelende visie.
- Er is een overkoepelend omgevingsmanagement- en communicatieplan gemaakt dat richting geeft aan het omgevingsmanagement en communicatie in de projecten.
- Omdat omgevingsmanagement locatiespecifieke kennis en het investeren in relaties vereist, heeft ieder project zijn eigen omgevingsmanagement- en communicatieteam. De teams werken intensief met elkaar samen en trekken samen op in het benaderen van de omgeving.
- De omgevingsteams maken gebruik van methoden van strategisch omgevingsmanagement (SOM) en Systems Engineering (SE).

Participatie en inspraak

- We betrekken mensen zo vroeg mogelijk bij onze plannen, door het ophalen van wensen ten aanzien van het ontwerp en uitvoering.
- We zijn duidelijk over de kaders; welke ruimte er is voor input en wat hiermee gebeurt. We koppelen terug; als we niet tegemoet kunnen komen aan wensen, leggen we uit waarom dit zo is.
- Voor de Nieuwezijds Voorburgwal Noord en Zuid en de Rozengracht hebben we het traditionele besluitvormingstraject doorlopen (met inspraak).
- Voor de Raadhuistraat, De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat halen we met intensieve participatie zoveel mogelijk wensen op over de uitgangspunten en uitwerking van de ontwerpen. De resultaten uit deze participatie maken we inzichtelijk in een participatieverslag en leggen we voor in het integrale uitvoerings- en kredietbesluit in 2021.
- Voor onze participatie maken we onder andere gebruik van enquêtes, webinars, persoonlijke gesprekken, klankbordgroepen en nieuwsbrieven met reactiemogelijkheid.

Klanteisen en -wensen (KES)

- Met veel interne en externe stakeholders zijn we al langer in gesprek (o.a. GVB, Waternet, Programma Bruggen en Kades, Stadsdeel Centrum, Stadsdeel West, ondernemers (BIZ Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat), winkelstraatmanagers en bewoners).
- De komende periode halen we bij stakeholders klantwensen en -eisen op, dan wel verifiëren we de reeds opgehaalde wensen en eisen. Dit gebeurt volgens een sterk gestructureerd proces volgens de methoden van SOM en SE, waarin de klantvraag centraal staat. In een reeks gesprekken tussen omgevingsmanagers van bruggen en maaivelden, technisch manager en de betreffende stakeholder, informeren we de stakeholder over het proces en de kaders en proberen we de klanteis (de vraag achter de vraag) scherp te krijgen. Alle klanteisen (van het hele programma) worden verzameld en in één systeem (relatics) bij elkaar gezet. Iedere eis wordt gerelateerd aan de projectdoelstellen en per eis bekijken we of we deze kunnen honoreren of moeten afwijzen. Over iedere eis wordt een advies opgesteld en formeel besluit genomen. Tijdens het hele proces houden we de stakeholder op de hoogte van de stappen en verifiëren we of de vertaling van de eisen klopt. In de uiteindelijke terugkoppeling aan de stakeholder wordt gevalideerd of de honerering (indien aan de orde) voldoet aan de klantbehoefte.

Communicatie

- We hebben steeds contact met onze omgeving, om mensen op de hoogte te houden en informatie op te halen over wensen en behoeften. We zetten primair in op een dialoog, een tweerichting relatie met al onze stakeholders. Tijdens de uitvoering blijven we in contact, zodat we onze plannen kunnen bijstellen indien nodig en het merken als draagvlak dreigt af te nemen.
- We streven ernaar dat mensen realistische verwachtingen hebben ten aanzien van wat er te gebeuren staat, begrijpen waarom het werk nodig
  is en altijd op tijd geïnformeerd zijn over zaken die hen aangaan.
- We zijn aanspreekbaar en dichtbij. We zoeken naar een locatie voor een informatiecentrum in de buurt.
- Informatie over actuele zaken communiceren we via onze traditionele kanalen (website, bewonersbrieven, nieuwsbrieven, digitale nieuwsbrieven van stad en stadsdelen, social media), een eigen digitale nieuwsbrief en AT5 verkeer.
- Met artikelen in de gemeentekrant, lokale media en filmpjes geven we achtergrondinformatie om mensen voor te bereiden op en mee te nemen in de complexiteit van de opgave.
- Met interviews op Intranet, lunchbijeenkomsten of webinars nemen we onze collega's mee. Interviews in vakbladen brengen onze opgave en aanpak bij vakgenoten onder de aandacht.

Schadepreventie en nadeelcompensatie

- Vanwege de grote hoeveelheid ondernemers in het gebied is extra inzet voor Schadepreventie en Nadeelcompensatie georganiseerd. Deze capaciteit is bedoeld om ondernemers vroegtijdig en persoonlijk te informeren over nadeelcompensatie. Er zijn inmiddels drie verzoeken voor informatie over nadeelcompensatie gedaan en de eerste gesprekken zijn opgestart. We proberen in de uitvoering zoveel mogelijk rekening te houden met ondernemers.
  Zo is bij het aanleggen van de mantelbuizen bij een ondernemer het terras tijdelijk verplaatst. De mantelbuizen werden op locatie van het terras aangelegd.

Corona

- In alle projecten hebben we de afgelopen periode vanwege de coronamaatregelen onze oorspronkelijke plannen voor fysieke bijeenkomsten moeten aanpassen. Soms zijn we uitgeweken naar informatie via uitgebreide nieuwsbrieven met een reactiemogelijkheid, soms naar digitale meningspeilingen en webinars. Over verschillende onderwerpen hebben we conform de RIVM-richtlijnen op afspraak één -op-één gesprekken gevoerd.



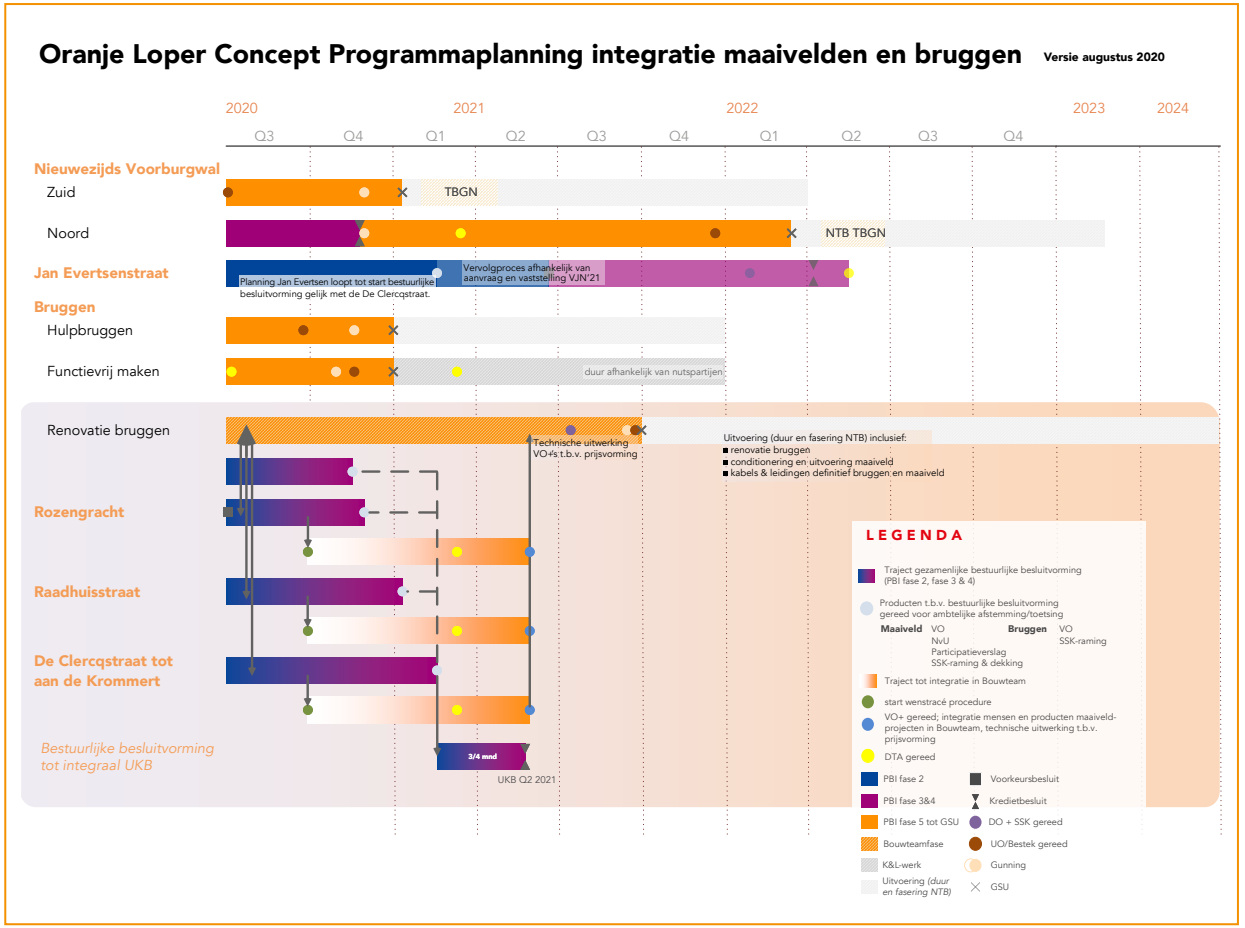
3.3 Planning

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

- Kredietbesluit start bouwteamfase Nieuwe Zijde Noord Q4 2020
- Uitvoerings- en kredietbesluit functievrijmaken bruggen incl. hulpbruggen: Q4 2020
- Uitvoerings- en kredietbesluit Bruggen en Raadhuisstraat, Rozengracht, De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat tot de Krommert: Q2 2021
- Aanvraag financiële middelen Jan Evertsenstraat: voorjaarsnota 2021. Hierna bepalen vervolgproces.
- Start uitvoering buiten:
  - Functievrij maken bruggen: Q1 2021
  - Nieuwe Zijde zuid: Q1 2021
  - Nieuwe Zijde noord: 2022

3.4 Geld

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.



Deze planning toont de besluitvorming en geplande start van de uitvoering. De planning loopt tot 2024. Dit betekent niet dat de uitvoering dan klaar is. Meer informatie over de planning en fasering van de uitvoering volgt naar verwachting eind 2020.

3.5 Risico’s en kansen op programmaniveau

Risico's

Top 3 ongewijzigd actuele risico's

- De projecten hebben te maken met een **complexe omgeving**. Mogelijk loopt de weerstand hoger op dan verwacht. **Beheersmaatregelen** zijn een integrale benadering van het gebied, met de omgeving afgestemde maatregelen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid, goed verwachtingsmanagement door heldere, tijdige en consistente communicatie, een sterk omgevings-managementteam dat werkt vanuit een integraal communicatie- en omgevingsmanagementplan en (specifiek in het centrum) overwegen om vanuit één regiepunt de communicatie met de omgeving vorm te geven.
- Er kan zich een (grootschalige) **calamiteit** (verzakking of vervorming) van de bruggen of kademuren binnen Oranje Loper voordoen tijdens de voorbereidings- of uitvoeringsfase. **Beheersmaatregelen** zijn het uitvoeren van deformatiemetingen, samen met Programma Bruggen en Kademuren een calamiteitenplan paraat hebben, tijdens uitvoering kunnen schakelen in fasering, en de omgeving (vanaf het begin) met duidelijke communicatie meenemen in de complexiteit van de opgave.
- Het kan zijn dat de keuzes in de **beleidsvraagstukken** (30/50 km/uur voor tram, taxi al of niet op trambaan, samenvoegen van tramhaltes, autoverkeer Agenda Autoluw, opheffen parkeerplaatsen) niet tijdig bekend zijn, wat vertraging in de uitvoering van maaiveldprojecten kan betekenen (geen integratie met werk aan bruggen), met verminderd draagvlak in de omgeving als gevolg. **Beheersmaatregelen** zijn onderzoeken doen, veel afstemmen met stakeholders, en het maken van een flexibel ontwerp waarin wel het profiel van de straat vastligt, maar nadere keuzes later te maken zijn.

Gewijzigde risico’s t.o.v. het programmaplan

- Het kan gebeuren dat projecten binnen het programma met de uitvoering moeten wachten op andere **projecten** in de omgeving vanwege de doorstroming en verkeerscirculatie van de stad.
  Dit risico is nagenoeg beheerst. 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.
- Het kan zijn dat een project binnen de Oranje Loper geen **marktpartij** kan vinden. Dit risico is vrijwel beheerst. Bruggen Oranje Loper heeft voor het bouwteam alle partijen gecontracteerd, en de realisatie van de maaiveldprojecten zal worden geïntegreerd in de uitvoeringswerkzaamheden van de bruggen. Voor functievrij maken is de aanbesteding begonnen en hebben partijen aangegeven interesse te hebben. Er zijn voldoende aanmeldingen in de aanbesteding voor de Nieuwe Zijde en genoeg marktpartijen hebben laten weten interesse te hebben in de realisatie van dit project.
- Mogelijk lukt het niet om de werkzaamheden aan maaiveld, tramspoor en bruggen integraal aan te pakken en gezamenlijk uit te voeren, doordat in de planning ontwerptrajecten niet op **elkaar aansluiten,** het MVP-werk in de tijd schuift, of doordat besluitvormingsmomenten de planning bepalen. Dit risico beheersen we door bruggen en maaiveldprojecten op het traject Raadhuisstraat – Mercatorplein vanaf het Uitvoeringskredietbesluit te integreren. Goede samenwerking, focus en energie zijn nodig om dit te bewerkstelligen.

Nieuw risico t.o.v. het programmaplan

- Programma Oranje Loper voelt de effecten van de **coronamaatregelen** op meerdere vlakken: het interactieve contact met de omgeving is lastig, de fasering van proeven en uitvoerende werkzaamheden verandert (temporisering of versnelling), de levering van producten of materialen kan vertragen, en de besluitvorming rond de Voorjaarsnota is vertraagd. Onduidelijk is hoe lang coronamaatregelen nog nodig zijn. **Beheersmaatregelen** zijn het beleid van gemeente en Ingenieursbureau op de voet volgen, dit blijven bespreken binnen de projectteams van Oranje Loper en met gecontracteerde marktpartijen, en samen met het communicatiebureau andere middelen inzetten om contact met de omgeving te onderhouden. De coronamaatregelen hebben we aangegrepen om voorbereidende werkzaamheden naar voren te halen, zodat we de stad minder zouden hoeven hinderen als de maatregelen weer versoepeld zouden worden. Zo hebben we in de periode dat de straten stil waren proefsleuven gegraven en bij 6 bruggen mantelbuizen geplaatst.

Kansen

Naast risico's zoeken we ook actief naar kansen voor de Oranje Loper, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de kennis van de markt, werkzaamheden te optimaliseren, overlast te beperken of kosten te reduceren.

Ongewijzigd actuele kansen

- **Leren** binnen het programma: leren van voorgaande onderdelen en leren van elkaar.
- **Integrale voorbereiding:** snelheid en efficiëntie door flexibiliteit in inzet en middelen, uitwisseling van kennis en ervaring en vertrouwdheid met en bij stakeholders.

Gewijzigde kansen t.o.v. het programmaplan

- **Snel** naar gecontroleerde uitvoering van bruggen: snel betrekken geschikte marktpartijen en samen met stakeholders komen tot gewenste aanpak uitvoering (bouwteam). Stand van zaken: de geschikte marktpartijen zijn aangetrokken en het bouwteam is opgestart.
- **Slagvaardige** realisatie beleidsdoelstellingen: snelle besluitvorming over herprofileringen en bereidheid stakeholders om te streven naar gezamenlijke resultaten (inhoud en financiering). Stand van zaken: door het integreren van besluitvorming en overdragen van de maaiveldprojecten aan bouwteam Bruggen voor realisatie, maken we het mogelijk de bruggen en straten in één aanpak te vernieuwen.
- **Integrale planvorming:** problematiek en ambities in brede (geografische) samenhang bekijken voor optimale oplossingen in verkeerscirculatie. Stand van zaken: de maaiveldprojecten in Oranje Loper werken nauw samen en één technisch manager overziet Raadhuisstraat tot Mercatorplein.
- **Integrale aanpak in uitvoering:** vergaande afstemming in uitvoering bruggen en straten voor optimale bereikbaarheid, in stand houden leefbaarheid en beperken hinder. Stand van zaken: het traject van integratie van de maaiveldprojecten met bruggen op de route Raadhuisstraat - Mercatorplein is ingezet.We hebben heeft een BLVC specialist toegevoegd aan ons team, die ook de
  BLVC coördineert voor programma Bruggen en Kademuren.

Nieuwe kansen t.o.v. het programmaplan

- **Duurzaamheid:** binnen Oranje Loper worden duurzaamheidskansen zoals een warmtenet in beeld gebracht in het plan Ondergrondse Visie.


M



Project Bruggen

4. Project Bruggen

Om Amsterdam veilig en bereikbaar te houden, investeert de gemeente de komende jaren fors in bruggen en kades. Als onderdeel van deze intensieve aanpak gaat project Bruggen alle 9 vaste (monumentale) bruggen op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein vervangen.
De honderd jaar oude bruggen zijn cruciaal voor de bereikbaarheid van de centrum-westkant van Amsterdam en verkeren in slechte staat.

In 2018 moest brug 108 op de De Clercqstraat al in een noodaanpak worden vervangen en sinds 2019 geldt er een lastbeperking op brug 117 op de Rozengracht om te zorgen dat de brug niet bezwijkt. We gaan 8 bruggen helemaal vervangen en de vernieuwing van brug 108 verder afmaken. Hierna kunnen de bruggen weer 100 jaar mee. Zo zorgen we voor een bedrijfszekere verbinding tussen Centrum en West, die extra belangrijk wordt komende decennia als Programma Bruggen en Kademuren op andere corridors bruggen en kademuren vervangt.

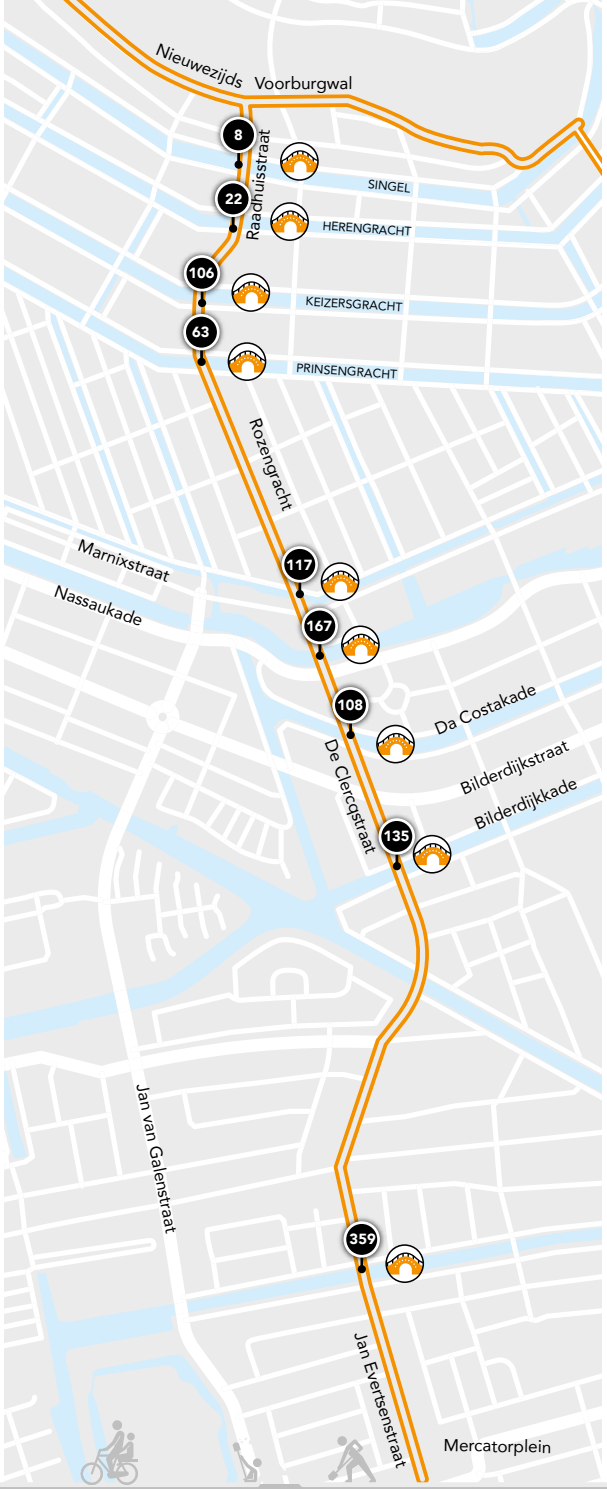
Project Bruggen heeft de volgende doelstellingen:

1) 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;
2) Tijd: De tramverkeersfunctie van de bruggen zo snel mogelijk zeker gesteld hebben, ook tijdens de realisatiefase;
3) Omgeving: De overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperken;
4) Geld: Het werk uitvoeren binnen de financiële kaders van het budget zoals opgenomen in de vastgestelde voorjaarsnota 2019.

Het project betreft 4 bruggen op de Raadhuisstraat, twee bruggen op de Rozengracht, twee bruggen op de De Clercqstraat en één brug op de Jan Evertsenstraat. Met het vervangen van de bruggen zorgen we dat de constructie helemaal wordt vernieuwd; het monumentale uiterlijk van de bruggen blijft ongewijzigd.

Het vervangen van de bruggen zal de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied voor langere tijd sterk onder druk zetten. Bereikbaarheid is gezien de omgevingsprojecten en druk op de uitvoering een grote uitdaging. Bereikbaarheid van Centrum-West is nadrukkelijk onder de aandacht gebracht als knelpunt. Stadsregie bekijkt daarom welke raakvlak-projecten tegelijk uitgevoerd kunnen worden met Oranje Loper en welke projecten moeten wachten. Daarnaast is extra capaciteit vanuit BLVC-team Amsterdam georganiseerd.

Omdat de meest complexe opgave is het gebied veilig en zo leefbaar en bereikbaar mogelijk te houden, bereiden we het werk 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.



4.1 Voortgang

Aanbestedingen

Afgelopen halfjaar stond volop in het teken van aanbestedingen voor de samenstelling van het bouwteam. Alle procedures hadden een sterke focus op rechtmatigheid van de procedures, een slimme en snelle aanpak, aantoonbare deskundigheid en kwaliteit van de partijen, ook wat betreft samenwerking. Inmiddels zijn gecontracteerd:

- Anteagroup & Arc2 Architecten voor het ontwerp van de hulpbruggen, januari 2020
- Common Eye als samenwerkingscoach voor het Bouwteam, maart 2020
- Turner & Townsend voor Project Control, maart 2020
- Dura Vermeer en Mobilis (als afzonderlijke partijen; geen combinatie) als de twee civiele aannemers voor de vervanging van de bruggen, april 2020
- Tak architecten als Restauratiearchitect, juli 2020.
- Crux als Bouwkundig Bureau voor monitoring en advies, juli 2020

Bouwteam

Met deze partijen en in nauw contact met onder andere GVB, Monumenten & Archeologie, Waternet en Stadsregie zijn we gestart met kwartiermaken. In april werden – digitaal en op afstand – de contracten met de twee aannemers getekend, en vond de eerste Project Start Up (PSU) plaats. We hebben bepaald hoe we gaan werken. We hebben in co-creatie door de teams van de gemeente Amsterdam, Dura Vermeer en Mobilis een structuurplan en een samenwerkingsplan geschreven. Daarmee ligt er een door allen opgesteld en gedragen plan van aanpak voor zowel de structuur- als de cultuurkant.

Samenwerkingsplan

In het samenwerkingsplan staat onze gezamenlijke visie op samenwerking en hebben we 15 instrumenten benoemd die eraan bijdragen dat we niet alleen aandacht hebben voor de inhoud en het proces maar ook voor de relatie, de voortgang van het project, onze samenwerking en de manier waarop we zorgen voor selectie en onboarding van nieuwe medewerkers.

Structuurplan

In het structuurplan hebben we de organisatie vormgegeven (organogram en overlegstructuur), inclusief taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden, de ontwerpaanpak, planning met mijlpalen, projectbeheersing waaronder financiën, omgevingsplan, communicatie, risico's en kansen, inrichting calamiteitenteam en assetmanagement, besluitvorming en mandatering, escalatiemodel, de wijze van signaleren (Early Warnings), omgang met raakvlakken, projectstructuren, kwaliteitsborging en contractbeheersing. De **planning** is het belangrijkste instrument om de voortgang te bewaken, in tijd en geld. De planning heeft 10 mijlpalen die leiden tot het ontwerp waarmee we het uitvoeringskrediet aanvragen en tot het uitvoeringsontwerp waarmee we de realisatieovereenkomst kunnen sluiten. Voor de **contractbeheersing** wordt periodiek getoetst. Op de werking van de systemen en de samenwerkingsinstrumenten, de aantoonbare beheersing van risico's, beheersing van kosten en prognoses ten opzichte van het Taakstellend Budget, voortgang qua planning, naleving van de overeenkomst en de rechtmatigheid van betalingen.

Uitvoeringsplan

Sinds juli onderzoeken we in ateliersessies verschillende scenario's om het ontwerp, de bouwmethode, volgorde en eventuele clustering van bruggen te bepalen. Verschillende partijen en disciplines zijn hierbij betrokken. We kiezen die werkwijze die het hele gebied zo goed mogelijk laat functioneren. Alle aspecten die van invloed zijn op het functioneren worden betrokken en beschouwd in het licht van BLVC: de aansluiting met de maaivelden, geplande werkzaamheden aan spoor, TBGN's van andere projecten, benodigde werkzaamheden in de ondergrond, projecten in de omgeving en kwetsbaarheid van nabijgelegen kades en bruggen. We verwachten dat eind dit jaar bekend is met welke brug(gen) we starten en wat de bijhorende consequenties zijn.

Voorbereiding

In 2020 bereiden we het werk verder voor. We werken aan de "plan" producten van het bouwteam; het voorlopig ontwerp (VO), het definitief ontwerp (DO) en het uitvoeringsontwerp (UO), planning en faseringen, en de bijbehorende ramingen. Deze producten worden door Turner & Townsend (Project Control) en externe stakeholders getoetst. Elk eindproduct wordt vastgesteld aan de Bouwteamtafel, respectievelijk in december 2020 VO, juli 2021 DO en januari 2022 UO.
Het integrale uitvoerings- en kredietbesluit, gepland in het tweede kwartaal van 2021, wordt gebaseerd op het voorlopig ontwerp van alle bruggen, het BLVC-plan, het (concept) uitvoeringsplan, een risicoprognose, de bijbehorende kostenraming en het dekkingsvoorstel.

Vooruitblik naar uitvoeringsfase

De huidige bouwteamfase loopt door tot en met een geaccordeerd definitief ontwerp. Dat vormt de basis voor een onderbouwde prijsaanbieding voor de Uitvoeringsfase aan het einde van het tweede kwartaal 2021. Na het voorgenomen kredietbesluit, de opdrachtverstrekking voor uitvoering en zicht op de voortgang in het functievrij maken, kunnen we de geplande start uitvoering (GSU) van het vervangen van de bruggen bepalen. Vooralsnog hebben we de ambitie deze in de tweede helft van 2021 te laten plaatsvinden.

De voorbereiding van de herinrichting van de straten gebeurt nu nog separaat binnen de maaiveldprojecten. Na het integrale uitvoerings- en kredietbesluit in het tweede kwartaal van 2021 zorgt het bouwteam voor het (uitvoerings)ontwerp en de realisatie.

In 2021 beginnen we met de uitvoering buiten. We starten met functievrijmaken en aansluitend gaan we de bruggen vervangen. Waar we beginnen en welke brug en straat als eerste aan de beurt zijn, verwachten we eind dit jaar te weten.

Monitoring

Tot en met de uitvoering blijven we de bruggen monitoren. Als het nodig is nemen we maatregelen om de belasting van een specifieke brug te verminderen. Dit kan betekenen dat we een brug afsluiten. Naast gevolgen voor het verkeer heeft dit dan gevolgen voor het plan en hoe we het werk gaan uitvoeren.

Plusnet Fiets

De corridor is Plusnet Fiets. Vanuit de noodzaak om het Plusnet Fiets te blijven faciliteren, zijn de verkeersstromen geanalyseerd. Hieruit is gebleken dat het niet realistisch is om deze om te leggen over de route van de tijdelijke hulpbruggen. Deze hulpbruggen zijn vanwege de beperkingen in ruimte en hoogtes niet geschikt te maken voor doorgaand fietsverkeer, en daarom is gekozen in overleg met BLVC-specialisten van de gemeente om te onderzoeken of het mogelijk is het Plusnet tijdelijk om te leggen. Hiervoor is een tijdelijke aanpassing op het Verkeersbesluit nodig voor de duur van de uitvoering van Bruggen en Straten.



4.2 Functievrij maken

Het functievrij maken van de bruggen is een omvangrijk en zeer complex onderdeel van het project. Op het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein ligt 200 kilometer aan kabels en leidingen, die allemaal door de bruggen gaan, hieruit moeten worden gehaald en worden omgelegd voordat de bruggen vervangen kunnen worden. In een normale brug liggen ongeveer 7 kabels, in een gemiddelde stadsbrug 14; in de centrumbruggen van de Oranje Loper liggen er alleen al voor telefonie zo'n 140 kabels, van 20 verschillende partijen. Het omleggen van de kabels en leidingen gebeurt via de naastliggende kades/grachten en tijdelijke hulpbruggen.

Voorbereidende werkzaamheden

Proefsleuven en sonderingen

Het afgelopen half jaar is met proefsleuven, -gaten en sonderingen bij de bruggen onderzocht wat er precies ligt en waar nog ruimte is in de toch al volle ondergrond, om de kabels en leidingen tijdelijk neer te leggen. Mogelijk moeten hiervoor zelfs eerst 'dode' kabels en leidingen worden weggehaald.

Mantelbuizen

In voorbereiding op het verplaatsen van de kabels en leidingen hebben we in de afgelopen maanden mantelbuizen geplaatst bij de bruggen. In september en oktober zijn de bruggen in West aan de beurt. Mantelbuizen zijn holle buizen die we onder de rijbaan en trambaan plaatsen. Door de buizen kunnen we de kabels en leidingen straks onder de trambaan en rijbaan doorvoeren zonder dat we de doorgaande route voor iedere kabel of leiding opnieuw hoeven open te breken. Zo hinderen we de omgeving en het verkeer minder. De werkzaamheden stonden eigenlijk gepland voor het najaar, maar hebben we uitgevoerd in de periode dat de straten vanwege de coronamaatregelen weinig gebruikt werden.

Hulpbruggen

De kabels en leidingen worden straks via tijdelijke hulpbruggen over het water gebracht (zie illustratie hiernaast). De hulpbruggen blijven een paar jaar liggen. Ze kunnen worden weggehaald als de bruggen vervangen zijn en alle kabels en leidingen weer zijn teruggelegd.

De hulpbruggen zijn primair voor de kabels en leidingen. De 4 hulpbruggen op de Raadhuisstraat mogen hiernaast gebruikt worden door voetgangers. De 4 andere hulpbruggen mogen door voetgangers én fietsers worden gebruikt. Bij de hulpbruggen bij de Raadhuisstraat kan dit niet, omdat het fietsverkeer hier niet veilig kan worden afgewikkeld.

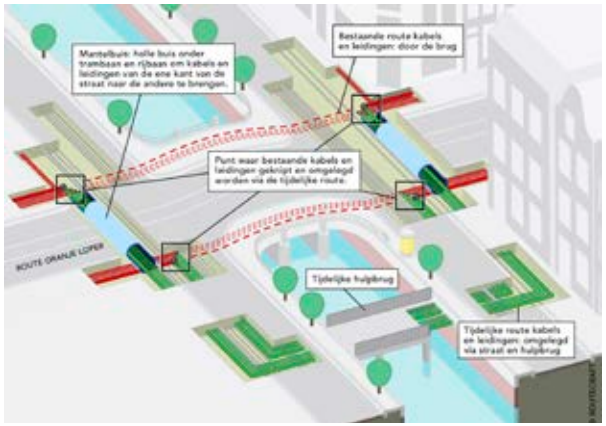
Krediet

Omdat we eind 2020/begin 2021 beginnen met functievrij maken, vragen we bij deze rapportage voor deze werkzaamheden alvast een uitvoerings- en kredietbesluit aan.

Uitvoering functievrij maken

Er is met alle kabels- en leidingexploitanten intensief over de enorme opgave overlegd, soms tot op directieniveau, en gezamenlijk gezocht naar (innovatieve) manieren om deze klus te klaren. Om grip te houden op de voortgang en het proces te kunnen versnellen, zijn we zelf een aanbesteding gestart voor twee aannemers die het werk gaan uitvoeren.

De werkzaamheden worden in het najaar van 2020 / begin 2021 voorbereid. De hulpbruggen worden eind 2020 / begin 2021 geplaatst. Aansluitend begint het verleggen van de kabels en leidingen in de eerste helft van 2021.



Schematische weergave van het verleggen van de kabels en leidingen en de daarvoor benodigde mantelbuizen en hulpbruggen.

Uiterlijk hulpbruggen

Omdat de hulpbrug er voor langere tijd komt te liggen, hebben we geen standaard brug gekozen, maar een brug die wordt ingepast in het stedelijke beeld, met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling, die in overleg met de omgeving zijn uiterlijk krijgt. Ingenieursbureau Antea Group heeft in samenwerking met Arc2 architecten de opdracht gekregen de technische basis van de brug te ontwerpen. Het resultaat is een brug waarvan de basis voor iedere hulpbrug hetzelfde is, maar het zij-aanzicht per hulpbrug varieert.

Op hoofdlijnen komt de brug er uit te zien zoals op de afbeelding hiernaast. De kabels en leidingen worden weggewerkt onder het brugdek. Het idee is dat de brug zijpanelen krijgt met perforaties die een bepaald beeld kunnen vormen. Door de perforaties ontstaat een subtiel doorzicht. De brug wordt modulair opgebouwd en kan straks ook op andere plaatsen in de stad worden gebruikt.

We willen de direct omwonenden van de hulpbrug mede laten bepalen welk beeld op de zijkant te zien zal zijn. Dit participatietraject vindt in de tweede helft van 2020 plaats.

Over de komst van de hulpbruggen zijn direct omwonenden persoonlijk geïnformeerd. Mensen die dichtbij maar iets verder weg wonen, hebben een uitgebreide nieuwsbrief ontvangen. De rest van de stad is geïnformeerd via website, nieuwsbrieven en lokale media.



Impressie van tijdelijke hulpbrug

4.3 Omgevingsmanagement en communicatie

OM- en communicatieplan

- Er is een omgevingsmanagement- en communicatievisie opgesteld voor bouwteam Bruggen, dat een uitwerking vormt van de omgevings- en communicatiestrategie op programmaniveau.

Participatie

- Voor de hulpbruggen is er in de tweede helft van 2020 een participatietraject. Bewoners en ondernemers aan het rak waar de hulpbrug komt te liggen, bepalen mede hoe het zij-aanzicht wordt.
- Voor de bruggen vindt geen participatie plaats op het ontwerp; de bruggen komen er net zo uit te zien als nu. Wel worden zeer uitgebreid wensen en eisen in kaart gebracht ten aanzien van de uitvoering.

Klanteisen en -wensen (KES)

- Tijdens de uitvoering moet het gebied veilig, bereikbaar en leefbaar blijven. Dit vergt een aanpak die rekening houdt met tal van factoren. Niet alleen de straten zelf moeten veilig en bereikbaar blijven, maar ook de straten in de naastliggende gebieden. Amsterdam moet blijven functioneren terwijl wij aan het werk zijn. Dit betekent dat:
  - het gebied altijd bereikbaar blijft voor nood- en hulpdiensten;
  - de winkels bevoorraad kunnen worden en klanten de winkels kunnen bereiken;
  - bewoners hun huizen altijd kunnen bereiken en ‘s nachts kunnen slapen;
  - de trams zo lang mogelijk blijven rijden;
  - het water bevaarbaar blijft;
  - het gebied stroom, gas, water, internet en telefonie houdt
- Het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van het gebied vergt een zo goed mogelijk behartigen van zoveel mogelijk belangen en ook het maken van keuzes. Voor onze uitvoering zoeken we naar die bouwmethode, planning en fasering die het hele gebied zo goed mogelijk laten functioneren. Dit doen we aan de hand van onze projectdoelstellingen, BLVC-ambities en een set aan eisen, die we in de bouwteamfase uitwerken tot een BLVC-kader en later tot een BLVC-plan. Bij individuele stakeholders halen we klanteisen en -wensen op, die we vervolgens toetsen aan het concept-uitvoeringsplan, om te beoordelen of we deze kunnen honoreren.
  Dit gebeurt volgens de methoden van SOM en SE, zoals beschreven in paragraaf 3.2.
- We weten nu al dat we niet aan alle individuele wensen tegemoet kunnen komen. Daarvoor is het aantal (tegenstrijdige) belangen te groot. De doorstroming van verkeer zal langdurig zeer beperkt zijn.

Communicatie

- Het gebied dat gevolgen van de werkzaamheden ondervindt wat betreft Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC) is groot; het gaat niet alleen om de corridor zelf, maar ook om alle naastliggende gebieden. Ook bruggen en kades in de omgeving en andere projecten hebben invloed op de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied, zoals werk aan bruggen 20 en 21 bij de Leliegracht, de vervanging van kademuren Herengracht, noodconstructies voor kademuren, de vervanging en herinrichting van de Da Costakade, Bullebaksluis en Marnixstraat Noord.
  Stadsregie bepaalt uiteindelijk welke projecten tegelijk kunnen worden uitgevoerd. Het feit dat mensen in het gebied van meerdere kanten vanuit meerdere projecten informatie krijgen over uitvoeringsprojecten heeft hierbij onze speciale aandacht. Communicatie met de omgeving stemmen we daarom niet alleen binnen het programma af maar ook met collega’s van omgevingsprojecten, zoals die van programma Bruggen en Kademuren. We zijn in gesprek om te kijken hoe deze regie verder kan worden versterkt.
- De noodzaak van de werkzaamheden wordt door de omgeving erkend en gevoeld; er is draagvlak voor de uitvoering. Als de overlast toeneemt en de bereikbaarheid en leefbaarheid afnemen, zal deze echter onder druk komen te staan. We investeren daarom in onze relaties, streven ernaar in contact te blijven, ook (juist) als het draagvlak dreigt af te nemen, zodat we ook dan kunnen kijken wat we kunnen doen om maatwerk te leveren.

- De opgave is groot, duurt lang en heeft meerdere complexe elementen. We proberen mensen zo goed mogelijk mee te nemen in de noodzaak en complexiteit en waarom we de dingen doen zoals we ze doen. Werken aan voorspelbaarheid en realistische verwachtingen vergt een langdurig en continu proces van infomeren, aanschouwelijk maken van de opgave en in contact staan met onze omgeving. We zorgen er altijd voor dat mensen op tijd informatie hebben over zaken die voor hen relevant zijn.
- Het afgelopen half jaar hebben we de omgeving met brieven, nieuwsbrieven, website, gemeentekrant, in persoonlijke gesprekken en via AT5 Verkeer en printmedia geïnformeerd over de opgave.
- Mensen zijn geïnformeerd over de verschillende voorbereidende werkzaamheden die zijn uitgevoerd voor het verleggen van kabels en leidingen en alvast enigszins voorbereid op de complexiteit en omvang van de aanstaande uitvoering.
- Bewoners en ondernemers die een hulpbrug voor hun deur krijgen zijn geïnformeerd en uitgenodigd voor persoonlijke uitleg en toelichting. Alle bewoners aan het rak zijn met een nieuwsbrief op maat geïnformeerd over de toekomstige hulpbrug en worden straks actief betrokken bij de vormgeving van het zij-aanzicht van de hulpbruggen.
- Woonboten die binnen het werkgebied van de brugvervanging liggen, worden tijdelijk naar alternatieve locaties verplaatst. Eigenaren/bewoners zijn in de zomer geïnformeerd.

4.4 Planning

Corona

- In verband met de coronamaatregelen hebben we informatiebijeenkomsten over de hulpbruggen vervangen door één-op-één afspraken, brieven en nieuwsbrieven.

Mijlpalen

- Uitvoerings- en kredietbesluit hulpbruggen en functievrij maken bruggen: november 2020
- Start uitvoering functievrijmaken: Q1 2021



4.5 Geld

Budget en realisatie (bedragen € x miljoen) per 31-05-2020

	Totale kosten raming	Nog toe te kennen budget	Toegekend budget	Realisatie	Verplicht	Rest budget	Cost to Com-plete	PEW	Resultaat
Bruggen	€ 116,00	€ 104,76	€ 11,25	€ 3,14	€ 2,49	€ 5,61	€ 5,28	€ 10,91	€ 0,33

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31-05-2020

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
Bruggen toegekend	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 11,25	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 11,25
Bruggen niet-toegekend	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 104,75	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 104,75

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

Voor de vernieuwing van de bruggen is een kredietreservering gemaakt van € 116 miljoen, gebaseerd op een globale kostenraming uit 2018. Ten laste van deze reservering zijn voorbereidingskredieten toegekend tot een hoogte 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 de voorbereiding van de bruggen in bouwteamverband zijn deze kredieten toereikend tot aan het uitvoerings- en kredietbesluit in het tweede kwartaal van 2021.

In bovenstaand schema is de prognose opgenomen voor de fase tot aan het uitvoerings- en kredietbesluit, waarin is te zien dat met een marge van circa € 0,3 miljoen de voorbereidingskredieten volstaan.

Voorbereidende werkzaamheden

Om de eerdergenoemde integratie van de maaiveldprojecten en bruggen waar te maken, hebben we de voorbereidende- en uitvoeringswerkzaamheden ten aanzien van de hulpbruggen en het verleggen van de kabels en leidingen een aantal maanden naar voren kunnen halen. De start plaatsing van de hulpbruggen staat gepland eind 2020 / begin 2021 en de geplande start van het functievrij maken in de eerste helft van 2021. Het verleggen van de kabels en leidingen in het projectgebied is heel veel en complex werk. De onzekerheid rond deze planning is daarmee vanzelf ook groter dan bij een "reguliere" straat. Toch streven we ernaar deze planning te halen. In de eerder beschikbaar gestelde voorbereidingsgelden, ad. € 11,25 miljoen, is met de uitvoeringswerkzaamheden in deze fase nog geen rekening gehouden. Om de werkzaamheden tijdig te kunnen gunnen aan een K&L-aannemer is het daarom noodzakelijk dat het uitvoerings- en kredietbesluit voor "functievrij maken" eerder wordt voorgelegd. Dit koppelen we daarom aan deze VGR.

Kosten functievrij maken incl. hulpbruggen

- Bouwteam bruggen heeft de kostenraming voor de hulpbruggen is gemaakt en getoetst. Deze bedraagt circa € 8,1 miljoen (gebaseerd op een definitief ontwerp van de hulpbruggen).
- De kostenraming voor het functievrij maken van de bruggen is door de gemeente opgesteld en door het bouwteam bruggen getoetst. Deze bedraagt circa € 7,1 miljoen.

Dekking functievrijmaken incl. hulpbruggen

Deze kosten komen voor een belangrijk deel voor rekening van de kabel- en leidingexploitanten (eigenaren van de kabels

en leidingen). De gemeente besteedt het werk aan. Volgens regelgeving geldt dat wordt verrekend wat de kabel- en leidingexploitanten kwijt zouden zijn als ze het werk in eigen beheer zouden uitvoeren. De huidige raming voor het functievrij maken is zeer grof met grote onzekerheden. Bij het uitvoerings- en kredietbesluit zullen de uitvoeringswijze en de inschrijfprijzen zijn aangescherpt; eventuele plussen en minnen zullen met dat uitvoeringskrediet worden vereffend. De hulpbruggen kunnen met minimale aanpassingen worden hergebruikt op andere plaatsen in de stad.

Kosten en dekking vervangen bruggen

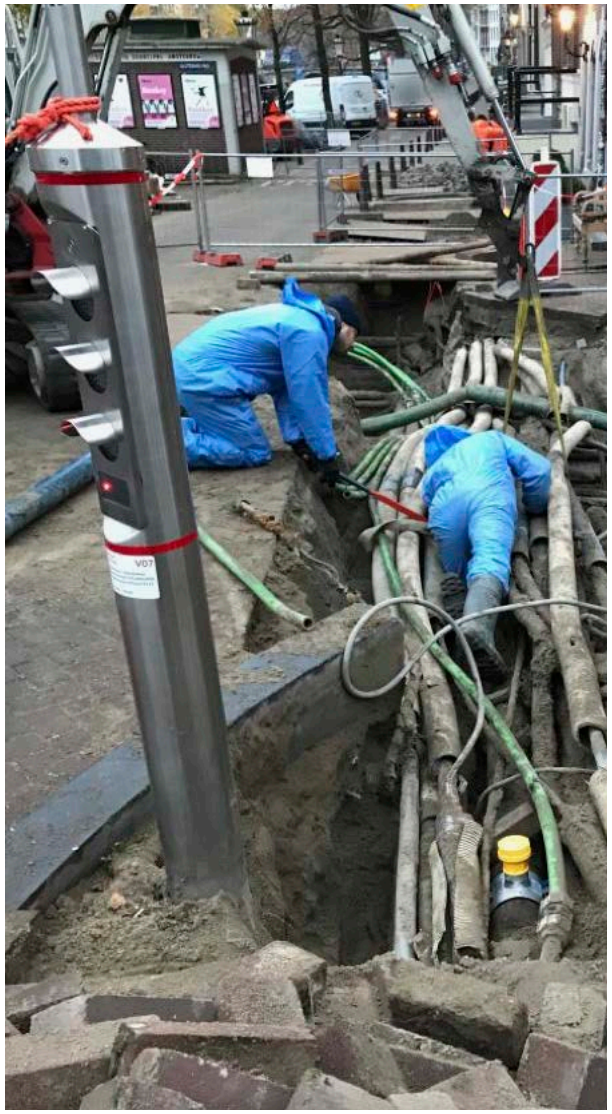
Op basis van het voorlopig ontwerp wordt de raming in het bouwteam geactualiseerd en intern en extern getoetst. Die raming vormt de basis voor het uitvoerings- en kredietbesluit in het tweede kwartaal 2021. Op basis van het daaropvolgende definitief (uitvoerings-)ontwerp vindt prijsvorming en contractering plaats in de tweede helft van 2021.



4.6 Risico's

De volgende risico's zijn op dit moment specifiek voor project Bruggen Oranje Loper belangrijk:

- Het functievrij maken van de bruggen ligt op het kritieke pad van de planning. Vanwege de omvang en complexiteit van de opgave is er een reëel risico dat de reguliere doorlooptijden voor de wenstracéprocedure(s) onvoldoende zijn, en dus langer duren dan gebruikelijk, en niet passen binnen de bestaande processen of capaciteit van de nutspartijen (en mogelijk ook niet binnen de gemeente). **Beheersmaatregelen:** We hebben de directies van **kabel- en leidingexploitanten** medewerking gevraagd bij deze urgente opgave. Bovendien zorgen we dat we versnellen in de voorbereidende processen waar we zelf invloed op hebben. Op dit moment loopt een aanbesteding voor twee aannemers voor het functievrij maken, zodat sneller gewerkt kan worden. Regulier start de gemeente 12 maanden voor een geplande start uitvoering (GSU) het functievrij maken op, en is dit genoeg. Voor de Bruggen Oranje Loper is dit 21 maanden voor GSU gedaan, en is de kans best groot dat desondanks **kabel- en leidingexploitanten** niet tijdig de verleggingen gereed hebben.
- De bouwteampartner en/of uitvoering-aannemer en/of haar onderaannemers en/of leveranciers hebben onvoldoende capaciteit. **Beheersmaatregelen:** We hebben hier tijdens de aanbesteding aandacht aan besteed, en hebben een snelwerkend escalatiemodel in het geval het toch optreedt.
- Tijdens werkzaamheden in de bodem kunnen we tegen onvoorziene omstandigheden aanlopen. Voornamelijk werkzaamheden rond bomen en kabels en leidingen stuiten ondanks onderzoek in de praktijk regelmatig op obstakels, weeskabels, oude kademuren of afwijkende bodemomstandigheden. **Beheersmaatregelen**: Er zijn proefsleuven gemaakt en er wordt rekening gehouden met een flexibele fasering. Het is een blijvend gespreksonderwerp in het bouwteam.



Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	Programmaplan	Huidige VGR
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 28,7	€ 28,7
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 22,5	€ 22,0
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 6,2	€ 6,7


13
Z
A



Project de Nieuwe Zijde

5. Project de Nieuwe Zijde

De Nieuwezijds Voorburgwal krijgt een nieuwe inrichting. Aanleiding is de 'Programmatische Visie Nieuwe Zijde' en 'Uitvoeringsagenda Mobiliteit' (UAM). 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.

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.

Met de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (UAM) als basis wordt gewerkt aan een verbetering van de verkeersinrichting en ruimtelijke kwaliteit van de Nieuwezijds Voorburgwal ten noorden en ten zuiden van de aansluiting met de Raadhuisstraat. Het project bestaat uit twee delen, te weten:

- Nieuwezijds Voorburgwal Noord (van Martelaarsgracht tot aan Paleisstraat, inclusief een stukje van de Raadhuisstraat tot de brug over het Singel).
- Nieuwezijds Voorburgwal Zuid (Paleisstraat tot aan de Herengracht).



5.1 Voortgang

Nieuwe Zijde Noord

In het noordelijke deel is in de zomer van 2018 al eenrichtingsverkeer ingevoerd, van noord naar zuid. Voor de Nieuwe Zijde Noord zijn het definitief ontwerp en Programma van Eisen gemaakt. In de tweede helft van 2020 wordt het besluitvormingsproces over de vervolgfase, de samenwerking met een bouwteam, richting het College van B&W en de gemeenteraad gestart. In verband met raakvlakprojecten/de benodigde buitengebruikname van de tram is de geplande start uitvoering verplaatst naar 2022 en is het werk in 2023 klaar.

Nieuwe Zijde Zuid

Voor de Nieuwe Zijde Zuid is in 2019 een uitvoerings- en kredietbesluit vastgesteld op basis van een Definitief Ontwerp. Er komt een autoluwe inrichting met ruimte voor laden en lossen, meer ruimte voor voetganger en fietser, meer groen in de straat (nu staan er 75 bomen, straks 100, onder meer in het 'postzegelpark'), verbetering van de verblijfskwaliteit door speel- en zitplekken en de aanleg van een 'postzegelpark' en verbeterde sociale veiligheid, onder andere door aanpassingen in de verlichting.
In 2020 is gestart met voorbereidende kabel- en leidingwerkzaamheden op het Spui, Singel en Koningsplein; deze zijn inmiddels afgerond. In verband met raakvlakprojecten/de benodigde buitengebruikname van de tram is de geplande start uitvoering van de herinrichting van de Nieuwe Zijde zuid verplaatst naar begin 2021 en is het werk begin 2022 klaar. Vooruitlopend op de herinrichting worden in de tweede helft van 2020 werkzaamheden uitgevoerd aan kabels en leidingen. Het gaat om de westzijde van de Nieuwezijds Voorburgwal, van Spui tot de Paleisstraat.

In de technische uitwerking van de Nieuwe Zijde Zuid is een aantal zaken om verschillende redenen anders in het technisch ontwerp opgenomen dan eerder in het ontwerp is vastgesteld. Het gaat om de volgende punten:

1. Het aantal nieuwe bomen bij het Koningsplein is teruggebracht van 10 naar 6. Als gevolg van de enorme grote hoeveelheid kabels en leidingen in de ondergrond bleken niet alle 10 inpasbaar.
2. Voor 5 bomen die langs de trambaan staan op de Nieuwezijds Voorburgwal, is het onzeker of deze tijdens het vervangen van de trambaan behouden kunnen worden. Omdat deze bomen dicht tegen de trambaan aan staan, zou het kunnen dat de wortels de nieuwe trambaanfundering in de weg zitten. Tijdens de uitvoering wordt dit gemonitord door een bomendeskundige. Als verwijderen van deze specifieke wortels leidt tot instabiliteit van deze bomen, moeten de bomen worden gekapt. Om eventuele vertraging in de uitvoering te voorkomen is de kapvergunning aangevraagd. Ook is de omgeving hierover geïnformeerd.
3. Voor de 4 klapbankjes voor het Amsterdam Museum wordt een alternatieve locatie gezocht in samenspraak met de buurt. Reden voor de verplaatsing is het eventuele terras van het Amsterdam Museum.
4. In het bestuurlijk vastgestelde ontwerp en het PvE is op het Singel en Koningsplein uitgegaan van klinkers tussen de trambaan. Dit in combinatie met het toepassen van een nieuwe spoorconstructie, de zogenaamde Bremer Constructie. Deze spoorconstructie zorgt voor reductie van trilling en geluid en vermindert de slijtage aan het spoor en wordt als proef uitgevoerd. Tijdens de technische uitwerking is echter gebleken dat klinkers in combinatie met de Bremer Constructie technisch niet mogelijk is. Om die reden wordt nu teruggevallen op rood asfalt met een steen print, de zogenaamde street print.

Bouwteam

De Nieuwe Zijde wordt net als het project Bruggen Oranje Loper in bouwteamverband uitgevoerd.
In de eerste helft van 2020 is een bouwteamovereenkomst gemaakt, zijn marktpartijen geselecteerd en is de aanbesteding gestart. Begin december verwachten we de gunning. Om de planning te halen moet de aannemer direct na gunning starten met de uitvoering van de Nieuwe Zijde Zuid. Daarom is voor de Nieuwe Zijde Zuid het bestek, technisch ontwerp en de uitvoeringsfasering reeds gemaakt en als onderdeel van de aanbestedingsstukken in de markt gezet. Parallel aan de uitvoering op het zuidelijk deel van de Nieuwezijde wordt met dezelfde aannemer het bouwteam gevormd voor het noordelijk deel van de Nieuwezijde. De technische uitwerking van het ontwerp ligt in het geval van het bouwteam Nieuwe Zijde bij het Ingenieursbureau van de gemeente Amsterdam. De bouwteampartner heeft hier met name een controlerende rol en wordt vooral betrokken in de manier waarop het noordelijk deel uitgevoerd moet worden, gebruik makend van de lessen die zijn opgedaan in het zuidelijke deel. De nadruk van dit bouwteam ligt, zoals bij het project bruggen Oranje Loper op het samen met de aannemer realiseren van een efficiënt en realistisch uitvoeringsplan. Om vervolgens voor de Nieuwe Zijde Noord de uitvoering van het ontwerp en de conditionering in bouwteamverband voor te bereiden en technisch uit te werken.

5.2 Omgevingsmanagement en communicatie

OM- en communicatieplan

- Voor de Nieuwe Zijde Zuid is in het (concept) BLVC uitvoeringsplan beschreven hoe we omgevings-management en communicatie rond de uitvoering organiseren.

Participatie en inspraak

- Voor de Nieuwe Zijde Zuid zijn participatie en inspraak over het ontwerp al in 2019 afgerond.
- Voor de Nieuwe Zijde Noord heeft vorig jaar inspraak plaatsgevonden over de voorkeursvariant en 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.
- Bewoners en ondernemers in de omgeving zijn met een uitgebreide nieuwsbrief geïnformeerd over het definitief ontwerp van de Nieuwe Zijde Noord en het proces van bestuurlijke besluitvorming. De bijbehorende informatiebijeenkomst is in verband met de coronamaatregelen uitgesteld naar de zomer.
- Met de grote stakeholders aan de Nieuwe Zijde Noord plannen we na verspreiding van de nieuwsbrief gesprekken. Die dienen tevens als kennismaking met de nieuwe omgevingsmanager.
- De gesprekken met de horecaondernemers over het terrassenplan, waarbij sommige terrassen verkleind moeten worden om voldoende loopruimte voor voetgangers te realiseren, zijn vanwege de coronamaatregelen uitgesteld. In de tweede helft van 2020 worden de gesprekken weer opgestart. Daarna volgt de bestuurlijke besluitvorming in stadsdeel Centrum.

Klanteisen en -wensen

- Voor de Nieuwe Zijde Zuid zijn vorig jaar en ook dit jaar klanteisen en -wensen ten aanzien van de uitvoering opgehaald. Voor de Nieuwe Zijde Noord gebeurt dit de komende periode
- Voor de Nieuwe Zijde Zuid wordt op dit moment het BLVC-uitvoeringsplan opgesteld. Eind februari is een eerste concept hiervan gepresenteerd aan de BIZ Spuistraat en zijn wensen opgehaald. Eind juni, begin juli zijn hierover met ondernemers en bewoners individuele gesprekken gevoerd.

Communicatie

- In de periode van september 2019 tot medio 2020 zijn grotendeels alle gas-, waterleidingen en het riool vervangen op het Spui, het Singel en Koningsplein. De omgeving is per fase via inloopavonden, website, bewonersbrieven en AT5 Het Verkeer geïnformeerd over de werkzaamheden en noodzakelijke verkeersomleidingen.
- In mei hebben eigenaren, ondernemers en bewoners een brief ontvangen over de rainproofopgave. Eigenaren bij wie een voorziening dient te worden getroffen zijn benaderd voor overleg hierover.
- In juni is de buurt met een bewonersbrief geïnformeerd over de voortgang van het project.

Proef slimme stadslogistiek

- Tijdens de werkzaamheden op het Koningsplein was het noodzakelijk om de Reguliersdwarsstraat aan de zijde van het Koningsplein voor al het verkeer af te sluiten. Als gevolg van deze afsluiting en de werkzaamheden op de Vijzelstraat werd het bevoorraden van de horecaondernemers op de Reguliersdwarsstraat lastig. Vanuit de projecten Oranje Loper en Vijzelstraat, stadslogistiek en in samenwerking met de Hogeschool van Amsterdam en de BIZ is er de proef “slimme en schone bevoorrading Reguliersdwarsstraat” gestart voor een periode van 3 maanden, waarbij de bevoorrading zoveel mogelijk met vrachtfietsen gebeurde in plaats van met vrachtwagens. Helaas is als gevolg van de coronamaatregelen, het sluiten van de horeca, deze proef medio maart (na 3 weken) tijdelijk stopgezet. In samenspraak met de BIZ worden in september en oktober de bevindingen met de ondernemers overlegd en op basis hiervan wordt bepaald hoe en wanneer de proef te herstarten.

Corona

- Geplande informatiebijeenkomsten zijn enigszins uitgesteld en vervangen door één-op-één afspraken, brieven en nieuwsbrieven.

5.3 Planning

Mijlpalen

- Kredietbesluit start bouwteamfase Noord: Q4 2020
- Gunning bouwteam Noord en Zuid: Q4 2020
- Start uitvoering Zuid: Q1 2021
- Oplevering Zuid: 2022
- Start uitvoering Noord: 2022
- Oplevering Noord: 2023



Oktober 2019: Informatiebijeenkomst over werkzaamheden op het Spui en Singel

5.4 Geld

Budget en realisatie (bedragen € x miljoen) per 31-05-2020

	Totale kosten raming	Nog toe te kennen budget	Toegekend budget	Realisatie	Verplicht	Rest budget	Cost to Com-plete	PEW	Resultaat
Zuid	€ 13,46	€ 0,00	€ 13,46	€ 3,80	€ 0,50	€ 9,16	€ 14,96	€ 19,26	-€ 5,80
Noord	€ 25,00	€ 20,10	€ 4,90	€ 3,39	€ 0,03	€ 1,48	€ 1,98	€ 5,40	-€ 0,50

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31-05-2020

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
Zuid toegekend	€ 8,70	€ 2,56	€ 2,20	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 13,46
Zuid niet-toegekend	€ 4,30	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 1,50	€ 0,00	€ 0,00	€ 5,80
Noord toegekend	€ 3,70	€ 0,60	€ 0,60	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 4,90
Noord niet-toegekend	€ 9,60	€ 8,10	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,70	€ 0,00	€ 0,00	€ 18,40

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

Voor De Nieuwe Zijde Zuid is bij raadsbesluit van 14 februari 2019 (2019/90) een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 13,1 miljoen. Eind 2019 zijn er noodreparaties uitgevoerd aan het spoor op het Singel. De kosten hiervan heeft de VRA betaald. Totaal beschikbaar budget is derhalve € 13,5 miljoen.

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. Totaal van de beschikbare middelen voor Noord is daarmee € 4,9 miljoen.

Wijzigingen

Er zijn belangrijke ontwikkelingen op financieel gebied. De actuele prognose van de Nieuwe Zijde Zuid komt € 5,8 miljoen hoger uit dan de middelen die zijn toegekend in het uitvoerings- en kredietbesluit. Dit heeft drie belangrijke oorzaken:

1. Vervroegen werkzaamheden Singel/Koningsplein

De werkzaamheden aan de ondergrondse infra bij Singel / Koningsplein zijn naar voren gehaald en vooruitlopend uitgevoerd op de rest van het project Nieuwe Zijde Zuid. Hierdoor is er, gedurende enkele maanden, aanvullende inzet gepleegd voor uitvoeringsvoorbereiding, omgevings-management, directievoering en toezicht. Tevens zijn er aanvullende BLVC maatregelen genomen zoals het plaatsen van pontons voor fietsparkeren, inzet van verkeersregelaars en een keet met faciliteiten. Ook de verharding opgebroken en opnieuw aangebracht.

Hiervoor is gekozen omdat het spoor dusdanig slecht was dat dit vervangen moest worden en vooruitlopend hierop werkzaamheden moesten plaatsvinden aan de oude gietijzeren gasleidingen nabij het spoor. De tweede reden om de werkzaamheden bij Singel / Koningsplein naar voren te halen was om de planning van de tijdelijke gebruikname van het spoor (TBGN) begin 2021 te borgen. Vanwege de TBGN's in andere projecten zoals De Entree en bruggen Oranje Loper zou een latere TBGN niet mogelijk zijn omdat dan de bereikbaarheid van de binnenstad ernstig verstoord zou worden.

2. Wijziging inkoopstrategie

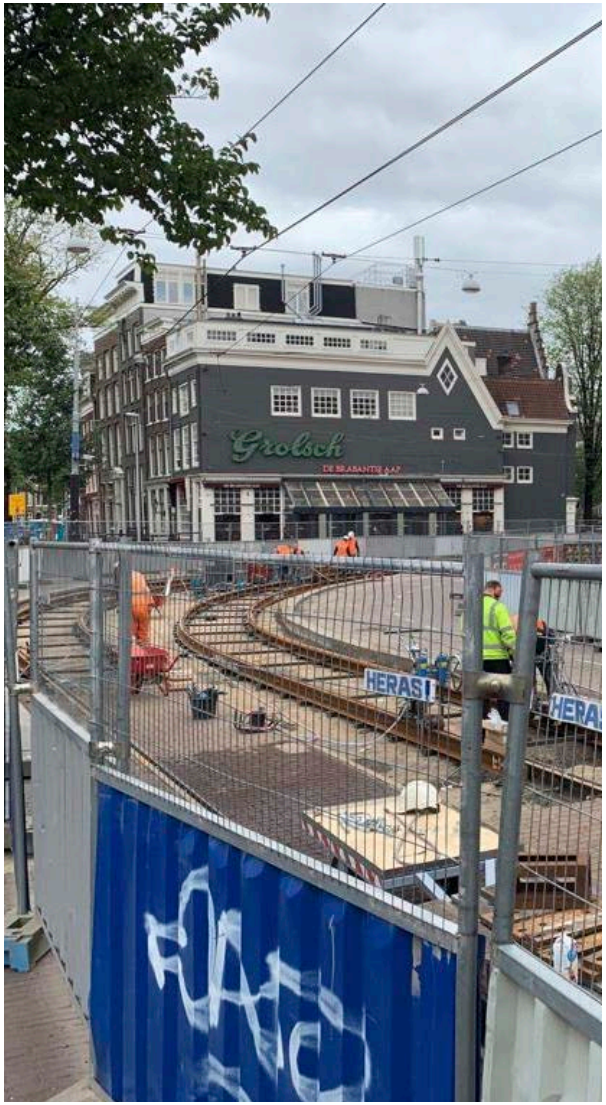
Bij het vaststellen van het uitvoeringsbesluit had het project de intentie om het project met een geïntegreerd contract op de markt te zetten. Dit houdt in dat de aannemer niet alleen verantwoordelijk is voor de uitvoering, maar ook voor het ontwerp en de voorbereiding van de uitvoering. De directie van het Ingenieursbureau heeft zijn zorgen geuit over de beheersbaarheid van dit type contract (E&C) in combinatie met de scope van de ondergrondse infra. Op basis hiervan hebben we in samenspraak met de directie van het IB besloten alsnog voor een contract onder UAV voorwaarden (RAW) te kiezen. Dit betekende dat een deel van het werk overgedaan moest worden. Naast extra inzet door contractmanagement is een team geformeerd om het RAW-contract verder uit te werken.

3. Verschillen besteksraming en raming definitief ontwerp

Een aantal posten, zoals inzet verkeersregelaars, natuursteen en groen komen in het bestek hoger uit dan in de raming. Ook zijn de kabels en leidingen aan de scope toegevoegd. De afspraak met de kabel- en leidingexploitanten is dat de werkzaamheden worden uitgevoerd door één en dezelfde aannemer en dat zij een financiële bijdrage leveren aan het project.

Aanvullend krediet

Voor dit tekort van € 5,8 miljoen is dekking gevonden in het Stedelijk Mobiliteitsfonds en een bijdrage van kabel- en leidingexploitanten. Daarom wordt bij de besluitvorming over deze VGR een beslispunt opgenomen om een aanvullend uitvoeringskrediet van € 5,8 miljoen beschikbaar te stellen.



5.5 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 Kademuren en met afdeling archeologie om snel te kunnen schakelen, escalatiemodel en afspraken vastleggen tussen gemeente en nutspartij-samenwerkingspartners.
- Uitloop van de vastgestelde TBGN tijdens de uitvoering, doordat we een strakke planning hanteren voor alle nutspartijen waar gemeente mee samenwerkt. Een langere TBGN is lastig omdat projecten in de omgeving zoals De Entree ook een TBGN hebben aangevraagd. **Beheersmaatregelen:** Detailplanning inclusief realistische buffers samen met nutspartijen afstemmen en vaststellen, en goede afspraken maken met De Entree.
- Bij de Nieuwe Zijde Noord wordt een nieuw terrassenplan gemaakt. Tijdens de coronamaatregelen is het lastig om goed in gesprek te gaan met de ondernemers over terrassen, omdat het onduidelijk is hoe de terrassen er straks uit mogen zien en ondernemers op dit moment mogelijk financiële zorgen hebben en weerstand bieden tegen dergelijke toekomstplannen. **Beheersmaatregelen:** Op het juiste moment met ondernemers in gesprek gaan en kaders helder krijgen.

Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	Programma-plan	Huidige VGR
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 5,10	€ 6,10
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 1,80	€ 3,70
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 3,30	€ 2,40

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





Project Raadhuisstraat en Rozengracht

6. Project Raadhuisstraat en 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; zijn 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

De gemeenteraad heeft in 2017 de reikwijdte van Project Raadhuisstraat - Rozengracht na het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten (NvU) geherformuleerd tot een integrale opgave om de straat van gevel tot gevel opnieuw in te richten. Omdat de uitgangspunten van het project met het aanpassen van de reikwijdte substantieel zijn gewijzigd, is in 2019 voorgesteld eerst (opnieuw) een Nota van Uitgangspunten en voorkeursvariant op te stellen.

De planvorming voor project Raadhuisstraat - Rozengracht is voorlopig in tweeën gesplitst. Voor de Rozengracht heeft de gemeenteraad in juli een voorkeursbesluit genomen. Voor de Raadhuisstraat wordt dit gevraagd met het geïntegreerde uitvoerings- en kredietbesluit volgend jaar. Hierna willen we beide straten weer gelijk op laten lopen en integreren met de uitvoering van de bruggen.



6.1 Voortgang

Rozengracht

Na jaren van discussie over een nieuwe inrichting heeft de gemeenteraad in juli een voorkeursontwerp vastgesteld voor de Rozengracht. Er komt een verhoogde, vrijliggende trambaan waarvan nood- en hulpdiensten wel, maar taxi's geen gebruik mogen maken. De snelheid op de rijweg (niet de trambaan) wordt verlaagd naar 30 km/u. Tussen rijbaan en trottoir komt, op gelijk niveau met het trottoir, een 'servicestrook' met laad- en losplekken. De rijweg krijgt fietsstroken en verkeersremmende maatregelen om 30 km/u te borgen. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren worden fietsparkeerplekken, ondergrondse afvalcontainers en waar mogelijk ook de terrassen die nu vaak langs de gevels staan, in de servicestrook geplaatst. Om de doorstroming van de voetgangers te verbeteren houden we een doorloopruimte aan van minimaal 2,90 meter tot bij voorkeur 3,60 meter.Het oorspronkelijke plan was om alle bomen te vervangen door nieuwe bomen. Die konden dan goede groeiplaatsen krijgen en zo worden geplant dat er een optimale ruimteverdeling was voor bomen, laden en lossen, afvalcontainers en fietsparkeren. Het kappen van de bomen stuitte op zoveel weerstand dat we het ontwerp hebben aangepast. Om recht te doen aan de wensen van de omgeving gaan we er tijdens de uitvoering nu alles aan doen om de bestaande bomen zoveel mogelijk te behouden. De bomen kunnen nu geen groeiplaatsverbetering krijgen en door de onregelmatige plaatsing van de bomen is er minder ruimte voor bijvoorbeeld laden en lossen en fietsparkeren en kan de trambaan alleen worden gebruikt door de tram en nood- en hulpdiensten. De komende periode werken we de inrichting van de servicestrook samen met de omgeving verder uit.

Raadhuisstraat

Voor de Raadhuisstraat zijn aanvullende analyses uitgevoerd voor de spoorligging en verkeerscirculatie. Voor de Raadhuisstraat en het straatgedeelte van de Westermarkt zijn verschillende ontwerpvarianten met de interne stakeholders besproken en met elkaar vergeleken. Hieruit is één voorkeursvariant gekomen, waarmee we de participatie met de omgeving starten. De resultaten uit de participatie verwerken we in de nota van uitgangspunten, het ontwerp en maken we inzichtelijk in een participatieverslag. Op basis van het conceptontwerp actualiseren we de kostenraming en gaan we in gesprek met de Vervoerregio over hun bijdrage.
Het integrale uitvoerings- en kredietbesluit volgend jaar zal gebaseerd zijn op de geactualiseerde gegevens over kosten en dekking.

Westermarkt

Vanuit de omgeving is de wens geuit om van de Westermarkt weer één plein te maken. De Westermarkt (het plein) zit niet in de scope van de Oranje Loper. We onderzoeken de mogelijkheden en haalbaarheid om het plein opnieuw in te richten. Afhankelijk van de uitkomsten doen we al dan niet een voorstel om de Westermarkt (plein) toe te voegen aan de scope van Oranje Loper en gaan we hierover in gesprek met de omgeving.



September 2019: inspraakavond Nota van Uitgangspunten herinrichting Rozengracht

6.2 Omgevingsmanagement en communicatie

OM- en communicatieplan

- Op basis van de omgevings- en communicatiestrategie op programmaniveau is een omgevingsmanagement- en communicatieplan uitgewerkt voor de Raadhuisstraat en Rozengracht.

Inspraak

- Over de uitgangspunten en voorkeursvariant voor de Rozengracht heeft inspraak plaatsgevonden en werd een inspraakavond georganiseerd. Er was veel zorg over en aandacht voor het behoud van de bestaande bomen. Dit heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerp, zodanig dat we de bestaande bomen zoveel mogelijk proberen te behouden.

Participatie

- Alle ondernemers aan de Raadhuisstraat en Rozengracht zijn via een enquête en in persoonlijk contact gevraagd hun wensen en behoeften over laad- en losplekken en de uitvoering aan te geven.
- Voor de Raadhuisstraat en Westermarkt laten we de omgeving de komende periode participeren in de uitwerking van het ontwerp. Hun wensen vormen input voor de voorkeursvariant.
- Bewoners, ondernemers en andere belanghebben–den worden betrokken via bewonersbrieven, nieuwsbrieven, mogelijk een (digitale) buurtpeiling en een klankbord-groep.
- In de klankbordgroep worden bewoners en ondernemers gevraagd mee te denken over de inrichting van de servicestrook, zowel voor de Raadhuisstraat als voor de Rozengracht.
- 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 tweede kwartaal van 2021.

Klanteisen en -wensen (KES)

- Alle stakeholders vragen we, samen met omgevingsmanagers en technisch managers van projectteam Bruggen, om ons hun wensen en eisen ten aanzien van de uitvoering mee te geven (BLVC). Dit proces start direct na de zomer.

Communicatie

- Er vindt structureel overleg plaats met de raakvlakprojecten.
- We informeren bewoners en ondernemers met (nieuws) brieven over de stand van zaken van het project en activiteiten van het projectteam (o.a. over de bomen, het vervolgproces rond de besluitvorming en de proefsleuven voor het in kaart brengen van kabels en leidingen).
- Deze onderwerpen komen ook aan bod in de digitale nieuwsbrief van het programma en de gebruikelijke gemeentelijke communicatiemiddelen (nieuwsbericht op website, social media).

Corona

- In verband met de coronamaatregelen kijken we voor de Raadhuisstraat ook naar alternatieve participatiemogelijkheden zoals een digitale buurtpeiling in samenwerking met OIS. Ook bekijken we (alternatieve) mogelijkheden om in gesprek te gaan met/te informeren over de Raadhuisstraat en Rozengracht bij aanvullende vragen van de buurt.

6.3 Planning

Mijlpalen

- Uitvoerings- en kredietbesluit: Q2 2021
- Integratie in bouwteam t.b.v. realisatie: Q2 2021
- Start uitvoering: afhankelijk van planning bruggen

6.4 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	€ 25,14	€ 20,83	€ 4,65	€ 3,48	€ 0,54	€ 0,63	€ 0,40	€ 4,40	€ 0,23

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31-07-2020

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
RARO toegekend	€ 9,73	€ 0,03						€ 9,76
RARO niet-toegekend		€ 14,38			€ 1,0			€ 15,38

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

De voorbereiding van de Rozengracht en Raadhuisstraat is gezamenlijk ter hand genomen. Voor Raadhuisstraat en de Rozengracht is € 4,3 miljoen voorbereidingsgeld voor PBI-fase 2 beschikbaar gesteld via begroting en voorbereidings-budgetten. Dit betreft onder andere een voorbereidings-krediet van € 1,8 miljoen (onderdeel van een krediet van € 3,1 miljoen waarvan € 1,3 miljoen voor bruggen Oranje Loper) en een voorbereidingsbudget van € 0,6 miljoen. De Vervoerregio Amsterdam draagt naar verwachting circa € 2 miljoen bij aan de voorbereiding.

Voor de uitwerking van het voorkeursontwerp Rozengracht tot aan het uitvoerings- en kredietbesluit is een aanvullend voorbereidingsbudget beschikbaar gesteld van € 0,35 miljoen. De dekking komt uit de gereserveerde middelen 2020-2021 in het Stedelijk Mobiliteitsfonds voor Raadhuisstraat - Rozengracht en uit de nog vast te stellen bijdrage van Vervoerregio Amsterdam (VRA). Op basis van de boven-staande prognose is de verwachting dat het project uitkomt met het voorbereidingsbudget tot het moment dat het uitvoerings- en kredietbesluit wordt verstrekt medio 2021.

Investeringskosten

Ten behoeve van het Voorkeursbesluit Rozengracht is een nieuwe raming opgesteld. De kosten voor de voorbereiding vanaf PBI-fase 3 en de uitvoering van de herinrichting van de Rozengracht, zijn geraamd op € 7,75 miljoen (kostenraming voorkeursontwerp, inclusief engineering en een risico-reservering). Op basis van nog niet vastgestelde uitgangs-punten en ontwerp is voor Raadhuisstraat een voorlopige raming gemaakt t.b.v. de begroting en de gesprekken met VRA over de dekking. Deze raming sluit (voorlopig) op € 13,08 miljoen. De totale verwachte kosten voor Raadhuisstraat en Rozengracht zijn derhalve € 25,14 miljoen.

Dekking

De totale kosten van € 25,14 miljoen worden gedekt door SMF, Vervoerregio en een bijdrage in K&L door de nutsbedrijven. De beoogde dekking is als volgt:

Bijdrage derden (nutsbedrijven)	€ 1,40 miljoen
Vervoerregio Amsterdam	€ 14,41 miljoen
Stedelijk Mobiliteitsfonds	€ 9,73 miljoen

In het SMF is een meerjarige reservering gedaan voor Raadhuisstraat en Rozengracht. Met VRA is overleg over een bijdrage in de kosten voor voorbereidingskosten PBI-fase 2 en voor de realisatie kosten PBI-fase 3 t/m 5. Met hen wordt een procesafspraak gemaakt over het vervolg. Zodra de ramingen na het uitvoeringsbesluit in bouwteamverband worden uitgewerkt tot een inschrijving, wordt de bijdrage herzien. De verwachting is dat de bijdrage voldoende zal zijn om het project naast de beschikbare SMF-middelen te dekken.

6.5 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.
- Compensatie van op te heffen parkeerplaatsen op de Rozengracht is niet beschikbaar onder andere vanwege op te heffen parkeerplaatsen door renovatie van kades en bruggen. **Beheersmaatregelen:** in kaart brengen welke parkeerplaatsen in het gebied worden opgeheven en welke mogelijkheden tot compensatie er zijn. Indien er onvoldoende compensatiemogelijkheden zijn, kan dit een vraagstuk voor het bestuur worden, bijvoorbeeld alternatieve prioritering of huren in een nabijgelegen parkeergarage. Terugvaloptie: de aanleg van tijdelijke parkeerplaatsen op de vrije plekken in de servicestrook.
- Dekking is nog onzeker. Er is een verschil van inzicht tussen de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente over de hoogte van de subsidie. Dat resulteert in een dekkingsrisico van circa € 1,2 miljoen en spitst zich toe op twee onderwerpen: (1) De hoogte van het subsidie percentage voor de onderdelen rijwegverlaging, fietsstrook en servicestrook. (2) De gehanteerde opslagen voor nader te detailleren (voor voorziene maar niet expliciet uitgewerkte onderdelen van het ontwerp), aannemersopslagen, risicoreserve en engineering.
  Beheersmaatregelen: De VRA en Gemeente maken afspraken over hoe om te gaan met hoogte subsidiepercentage en hoe om te gaan met het feit dat de raming bij het geïntegreerde besluit wordt gebaseerd op een voorkeursontwerp met onzekerheden. De verwachting is dat naarmate het detailontwerp vordert deze verschillen van inzicht verdwijnen en partijen nader tot elkaar komen

Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	Programma-plan	Huidige VGR
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 4,94	€ 4,94
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 3,45	€ 2,51
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 1,49	€ 2,43





Project De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat

7. Project De Clercq- en Jan Evertsenstraat

De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat hebben een belangrijke functie als stadsstraat. Enerzijds fungeren de straten als toegangsweg van Amsterdam West naar het centrum en vice versa, anderzijds zijn het straten met een verblijfsfunctie, waar mensen wonen, werken, winkelen en uitgaan.

Verkeer zit elkaar in de weg. Op de De Clercqstraat rijden auto's mee over de trambaan, waardoor de tram vaak geblokkeerd wordt en vertraagt. De fietspaden zijn circa 1,80 meter breed, voldoen niet aan de huidige eisen (2,50 meter breed) en bieden veel te weinig ruimte voor de grote fietsersaantallen die hier dagelijks passeren. De aantallen, snelheden en omvang van fietsen zullen de komende jaren alleen nog maar toenemen.
Op het kruispunt Jan Evertsenstraat/Admiraal de Ruijterweg gebeuren regelmatig ongelukken en het kruispunt is officieel een blackspot. De openbare ruimte is rommelig en op plekken onaangenaam, de trottoirs zijn te vol en bieden te weinig loopruimte. Voor oplossing van de problemen is een herinrichting nodig van de straten.

De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat heeft de volgende projectdoelstellingen:

- 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

Ook voor de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat streven we naar meer ruimte voor voetgangers, fietsers, groen en openbaar vervoer, en minder ruimte voor auto's. De huidige 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.



7.1 Voortgang

Het planproces voor De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat, inclusief een klein stuk Admiraal de Ruijterweg loopt parallel, tot het geïntegreerde uitvoerings- en kredietbesluit in het tweede kwartaal van 2021. Voor beide straten werken we, sinds de verbreding van het onderzoeksgebied begin 2019, een ontwerp uit van gevel tot gevel. Voor beide straten zijn twee varianten gemaakt, die we komend jaar uitwerken tot een Nota van Uitgangspunten en voorkeursontwerp. In beide varianten is het uitgangspunt dat de snelheid voor auto's wordt verlaagd naar 30 km/uur en fiets en auto de rijweg delen. Dit is nodig om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven, de trambaan vrijliggend te maken en ruimte over te houden voor laden en lossen, parkeren en groen. Het delen van de rijweg door fiets en auto kan op twee manieren: met een fietsstraat (auto te gast) of een rijweg met fietsstrook.

Fietsstraat

In de variant fietsstraat is de auto te gast en rijdt de auto in principe achter de fietser. Een rijbaanbreedte van 4,00 meter volstaat. Om een fietsstraat in te kunnen richten, moet het aantal rijdende auto's omlaag. Dit kan door verkeers-maatregelen in te voeren die bestemmingsverkeer scheiden van doorgaand verkeer en dit doorgaand verkeer over de plusnetten auto te laten rijden. In 2018/2019 is deze situatie al gedurende een jaar aan de orde geweest toen brug 108 in een noodaanpak werd vernieuwd. Verkeer bleek toen op deze manier goed afgewikkeld te kunnen worden. Verkeers-onderzoek moet uitwijzen of de verplaatsing van het doorgaand autoverkeer naar de plusnetten ook in een definitieve situatie mogelijk is. Met participatie onderzoeken we in welke mate deze variant gewenst is. Een proef in de praktijk kan onderdeel zijn van deze participatie.

Rijweg / fietsstrook

In de variant rijweg/fietsstrook 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 over blijft voor ofwel de trottoirs ofwel plaats om te parkeren, laden en lossen of groen. Om de minimale trottoirbreedte te kunnen halen, moeten in deze variant veel parkeerplaatsen verdwijnen. Ook blijft minder ruimte over voor laden en lossen, fietsparkeerplaatsen en groen.

Blackspot

Er is een ontwerp gemaakt voor een veilige inrichting van het kruispunt Admiraal de Ruijterweg/Jan Evertsenstraat, dat nu een blackspot is. Dit ontwerp vereist een fietsstraat op de Jan Evertsenstraat en (stukje) Admiraal de Ruijterweg.

Keuze

Om de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zodanig in te richten dat de verkeersveiligheid, doorstroming OV en fietsers en kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren, moeten ingrijpende keuzes worden gemaakt. Ofwel doorgaand autoverkeer wordt omgeleid via de nabijgelegen S-wegen. Ofwel het aantal parkeer- en laad-en losplaatsen en ruimte voor fietsparkeren wordt drastisch teruggebracht. Dit laatste betekent een conflict met een deel van onze projectdoelstellingen. Ook kan met deze inrichting de blackspot niet worden opgelost. Als noch het aantal rijdende, noch het aantal geparkeerde auto's mag worden teruggebracht, kan een belangrijk deel van de projectdoelstellingen niet worden behaald. De komende periode onderzoeken we wat in dat geval een alternatief zou zijn. Er bestaat een kans dat de nagestreefde integrale aanpak van bruggen en aanliggende straten dan niet kan worden waargemaakt.

Vervolgtraject

In nauw overleg met programma Autoluw en op basis van een intensief participatietraject proberen we dit najaar te komen tot een voorkeursvariant en deze samen met de omgeving uit te werken. De uitkomst van bovengenoemde keuze speelt een belangrijke rol in de mate waarin we hierin slagen. Het is de bedoeling dat we de voorkeursvariant zodanig met de omgeving uitwerken dat alle ontwerpkeuzes worden gemaakt, zoals de locaties van bomen, ondergrondse afvalcontainers, parkeerplaatsen, laad- en losplaatsen, globale hoogte-maatvoering en afwatering. Deze uitwerking (tot niveau "VO+") is nodig voor het integrale uitvoeringsbesluit in het tweede kwartaal van 2021 en aansluitend de integratie van het ontwerp in de opdracht van het bouwteam bruggen. Het ontwerp dat we in dit besluit meenemen betreft het traject tussen de Nassaukade en de Krommert. Het gedeelte tussen de Krommert en het Mercatorplein leggen we ter besluitvorming voor nadat er inzicht is in de financiën, na de voorjaarsnota van 2021.

De uitgewerkte voorkeursvariant vormt ook de basis voor een actualisatie van de kostenraming en aansluitend: overleg met de Vervoerregio over hun bijdrage. Dit leidt tot een definitief beeld van de kosten en de dekking, dat wordt opgevoerd in het uitvoerings- en kredietbesluit.

Parallel aan de ontwerpopgave bovengronds wordt de ondergrond in beeld gebracht om te onderzoeken of er ruimte te realiseren is voor een warmtenet, op met name de Jan Evertsenstraat. Hiervoor vindt nauwe afstemming plaats met het programma Aardgasvrij en wordt onderzocht welke kansen er zijn en hoe die uitgewerkt kunnen worden.

7.2 Omgevingsmanagement en communicatie

OM- en communicatieplan

- Op basis van de omgevings- en communicatiestrategie op programmaniveau is een omgevingsmanagement- en communicatieplan uitgewerkt voor de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat.

Participatie

- In de afgelopen jaren is er intensief contact geweest met de Bizzen van De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat. Beide Bizzen hebben samen met de ondernemers en enkele bewoners een wensbeeld van de straat laten maken. Deze wensbeelden zijn, samen met informatie die eerder bij bewoners en stadsdeel werd opgehaald, gebruikt als input voor de uitgangspunten voor onze ontwerpen.
- Voor de zomer hebben we met een enquête onder ca 6.000 adressen gepeild wat mensen in de omgeving van deze uitgangspunten vinden. De ca 1.000 reacties die deze heeft opgeleverd verwerken we in de keuze voor en de uitwerking van een voorkeursvariant.
- Uit de enquête komt een grote wens naar voren om de snelheid voor autoverkeer te verlagen naar 30 km/uur en wordt duidelijk aangegeven dat er meer ruimte voor fietsers nodig is. Wel is er zorg over de verkeersveiligheid bij het samenrijden van auto en fiets en het oversteken. Wel of niet terugbrengen van parkeerplaatsen geeft een divers beeld.
- Alle ondernemers aan de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zijn via een enquête en in persoonlijk contact gevraagd hun wensen en behoeften over laad- en losplekken en de uitvoering aan te geven. De Bizzen hebben een winkelstraatmanager aangesteld via wie we alle ondernemers digitaal kunnen bereiken (via Chainels) en we korte lijntjes hebben.
- Na de zomer nemen we de omgeving via webinars, bijeenkomsten en peilingen verder mee in de ontwerpen. Indien er bij een ontwerpvariant verkeersmaatregelen nodig zijn, betrekken we ook de omliggende buurten, met peilingen en gesprekken.
- Een proef met verkeersmaatregelen kan een middel zijn.
- In het najaar willen we samen met een klankbordgroep van bewoners en ondernemers de indeling maken van de servicestrook (strook op het voetpad waar ruimte is voor bomen, laden en lossen, parkeren van fietsen en/of auto's en/ of terrassen).
- Parallel hieraan vinden afzonderlijke gesprekken met stakeholders plaats, intern en extern. In het najaar gaan we in gesprek met individuele horecaondernemers om te kijken naar de mogelijkheden voor de terrassen.
- 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 tweede kwartaal van 2021.

Klanteisen en -wensen (KES)

- Alle stakeholders vragen we, samen met omgevingsmanagers en technisch managers van projectteam Bruggen, om ons hun wensen en eisen ten aanzien van de uitvoering mee te geven (BLVC). Dit proces start direct na de zomer.

Communicatie

- Er vindt structureel overleg plaats met de raakvlakprojecten.
- We informeren bewoners en ondernemers met (nieuws) brieven over de stand van zaken van het project en activiteiten van het projectteam (o.a. het proces rond de besluitvorming en de proefsleuven voor het in kaart brengen van kabels en leidingen).
- Deze onderwerpen komen ook aan bod in de digitale nieuwsbrief van het programma en de gebruikelijke gemeentelijke communicatiemiddelen (nieuwsbericht op website, social media).

Corona

- In verband met de coronamaatregelen kijken we voor de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat ook naar alternatieve participatiemogelijkheden zoals digitale buurtpeilingen in samenwerking met OIS. Ook bekijken we (alternatieve) mogelijkheden om in gesprek te gaan bij aanvullende vragen van de buurt.

7.3 Planning

Mijlpalen De Clercqstraat

- Uitvoerings- en kredietbesluit: Q2 2021
- Integratie in bouwteam t.b.v. realisatie: Q2 2021
- Start uitvoering: afhankelijk van planning bruggen

Mijlpalen Jan Evertsenstraat

- Aanvraag dekking SMF VJN 2021 (Raad juli 2021)
- Uitvoerings- en kredietbesluit afhankelijk van dekking 2022



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
JE-DCQ	€ 23,95	€ 21,55	€ 2,40	€ 1,07	€ 0,51	€ 0,82	€ 1,08	€ 2,66	-€ 0,26

Dekkingsbronnen (bedragen € x miljoen) per 31-07-2020

	SMF	VRA	MVP	K ONR	K&L	R&V	Overige	Totaal
JE-DCQ toegekend	€ 5,05	€ 0,05						€ 5,10
JE-DCQ niet-toegekend	€ 4,32	€ 14,13			€ 0,4			€ 18,85

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

De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zijn gezamenlijk voorbereid. Voor beide projecten is € 2,4 miljoen voorbereidingsgeld voor PBI-fase 2 beschikbaar gesteld via begroting en voorbereidingsbudgetten. Met de Vervoerregio Amsterdam vindt overleg plaats over een bijdrage in deze voorbereidingsfase.

Op basis van de bovenstaande prognose is de verwachting dat het project niet helemaal uitkomt met het voorbereidingsbudget tot het uitvoerings- en kredietbesluit medio 2021. Als eind 2020 blijkt dat er inderdaad extra geld nodig is voor de voorbereidingsfase dan zal bij de voorjaarsnota 2021 een aanvraag worden gedaan.

Investeringskosten

Ten behoeve van de voorjaarsnota 2020 en de gesprekken met de Vervoerregio Amsterdam, waarin de dekking geregeld wordt, zijn er investeringsramingen opgesteld op basis van het ontwerpkader voor beide straten. Het gaat daarbij om aannames en nog niet om een vastgesteld ontwerp, er zullen nog wijzigingen worden doorgevoerd o.b.v. het vervolgproces.

De kosten voor de De Clercqstraat worden ingeschat op € 9,77 miljoen en voor de Jan Evertsenstraat op € 11,78, samen € 21,55. De totale verwachte kosten voor De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat zijn derhalve € 23,95 miljoen.

Dekking

De totale kosten van € 23,95 miljoen worden gedekt door SMF, Vervoerregio en een bijdrage in K&L door de nutsbedrijven. De beoogde dekking is als volgt:

Bijdrage derden (nutsbedrijven)	€ 0,40 miljoen
Vervoerregio Amsterdam	€ 14,17 miljoen
Stedelijk Mobiliteitsfonds	€ 9,37 miljoen

In het SMF is een meerjarige reservering gedaan voor De Clercqstraat. Voor de Jan Evertsenstraat zijn vooralsnog alleen de kosten voor fase 2 opgenomen. Met VRA is overleg over een bijdrage in de voorbereidingskosten PBI-fase 2 en in de realisatiekosten PBI-fase 3 t/m 5. Met hen wordt een procesafspraak gemaakt over het vervolg. Zodra de ramingen na het uitvoeringsbesluit in bouwteamverband worden uitgewerkt tot een inschrijving, wordt de bijdrage herzien. De verwachting is dat de bijdrage voldoende zal zijn om het project naast de beschikbare SMF-middelen te dekken.

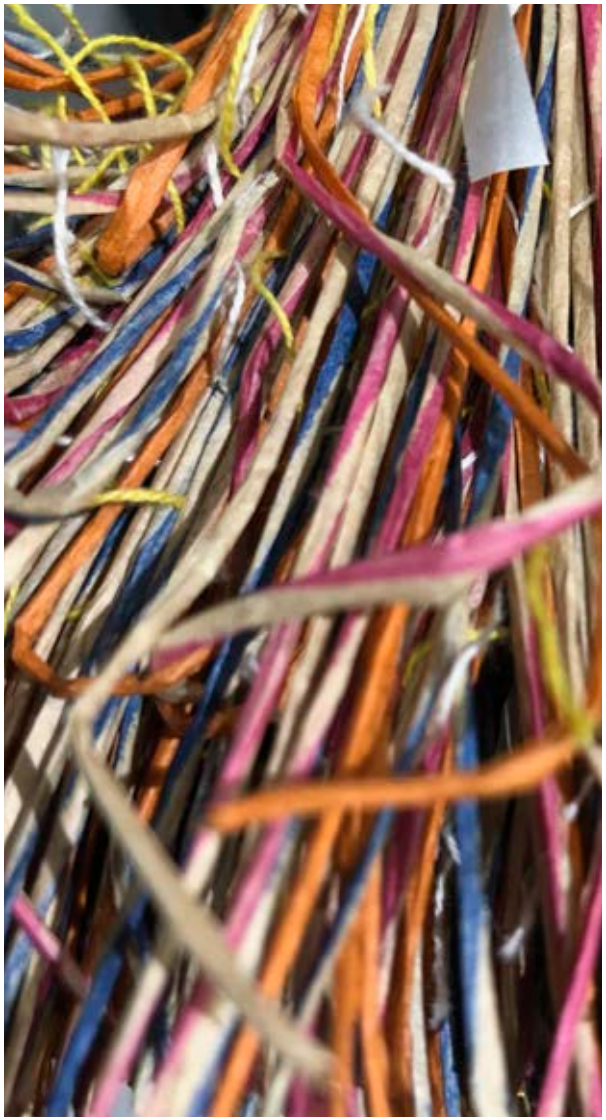
7.5 Risico's

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

- Het is niet tijdig (bij NvU) bekend of het autoverkeer dat we op dit project willen verminderen elders heen kan. Gevolgen zijn vertraging, suboptimaal ontwerp, niet mee in de integrale besluitvorming, participatie kan niet opgestart worden. Reden is dat re resultaten van het VerkeersModel Amsterdam (VMA) niet tijdig gereed zijn. **Beheersmaatregelen:** In gesprek blijven met VMA over capaciteit, tijdig opschalen en snel kunnen schakelen zodra de resultaten binnen zijn. Parallel aan verkeersonderzoek verkeersmaatregelen in praktijk toetsen na akkoord wethouder.
- Er komt veel bezwaar op de mogelijke proef die bestemmingsverkeer van doorgaand verkeer scheidt, bijvoorbeeld vanwege het 'waterbedeffect', luchtkwaliteit, en bewoners in eenzelfde gebied tegenstrijdige belangen hebben. Dit kan leiden tot verminderd draagvlak voor de proef en voor het project en vertraging. **Beheersmaatregelen**: de proef goed onderbouwen en in de communicatie goed afstemming met Agenda Autoluw
- Autoparkeerplaatsen in de De Clercqstraat kunnen niet opgeheven worden, doordat de parkeerdruk meer dan 90% is en er is geen compensatie mogelijk is. Oorzaak is dat parkeerplekken opgeheven worden op de kades (Da Costakade), Gevolgen kunnen zijn dat er onvoldoende ruimte is om de fietsparkeerproblematiek op te lossen en/ of dat het ontwerp suboptimaal wordt, dat vertraging optreedt omdat stakeholders zoals VRA en V&OR niet akkoord gaan en dat er geen participatie met de omgeving kan plaatsvinden over invulling van de servicestrook. **Beheersmaatregelen:** Frequent overleg met Programma Autoluw, Bruggen en Kademuren, raakvlakprojecten en en op basis daarvan een parkeeradvies opstellen waarover ambtelijk en/of bestuurlijk besloten wordt.

Verloop risicoreservering (bedragen € x miljoen)

	Programma-plan	Huidige VGR
Aanwezige risicobuffer in prognose	€ 5,53	€ 5,53
Verwachtingswaarde benoemde risico's	€ 0,63	€ 0,70
Restant risicobuffer voor onbenoemde risico's	€ 4,90	€ 4,83




PAULUSSEN
manoto
manoto
OFFICE SERVICE NEDERLAND


Raakvlakken

8. Raakvlakken

De Oranje Loper heeft een bijzondere positie in de stad. Het is het eerste programma dat op zo'n grote schaal en in een corridor-aanpak bruggen en maaiveld vernieuwt. De omvang en de duur maakt dat wij midden in allerlei programma's, projecten en beleid actief zijn. In dit hoofdstuk geven we inzicht in de invloed die wij uitoefenen op andere organisatie-onderdelen en projecten en vice versa.

8.1 Meerjaren Vervangings-programma Tramspoor

Het groot onderhoud aan het tramspoor wordt in een Meerjaren Vervangingsprogramma 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 onze projecten. Andersom kan ook. Bijvoorbeeld op de Rozengracht tussen Westermarkt en Lijnbaansgracht is het spoor in de zomer van 2018 vervangen. Daarbij is het spoor direct op de gewenste hoogte gelegd voor de herinrichting met een vrijliggende trambaan. Er staan spoorvervangingen op de planning op het kruispunt met de Marnixstraat (in 2024) 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 op De Clercqstraat. Oranje Loper is hierover doorlopend in gesprek met GVB en MET.

8.2 Programma Bruggen en Kademuren

Een groot deel van de Amsterdamse kademuren en bruggen is in slechte staat. Dit zijn kademuren en bruggen die rond de 100 jaar oud zijn en tekenen van verval (dreigen te) tonen. Een overzicht van de in slechte staat verkerende kademuren en bruggen wordt door het programma Bruggen en Kademuren opgesteld. In de westelijke grachtengordel is een aantal kademuren en bruggen aan vervanging toe. Deze worden op korte termijn vervangen, of er worden gebruiksbeperkingen opgelegd. Er vindt intensieve afstemming met het programma plaats om de raakvlakken af te stemmen.



8.3 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 moeten compensatieplekken worden ingezet, of het vergunningenplafond moet worden verlaagd. De compensatieplekken dienen binnen een loopafstand van 800 meter te liggen.

8.4 Omgevingsprojecten

De Oranje Loper wordt omringd door een grote hoeveelheid omgevingsprojecten die op het gebied van ontwerp of bereikbaarheid raakvlakken hebben. In overleg met deze projecten stemmen we deze zaken nauw op elkaar af. Het tijdsvenster voor uitvoering waarbinnen de Oranje Loper bruggen prioriteit hebben gekregen t.o.v. de omgeving vormt een belangrijk beheersmaatregel voor raakvlakrisico's. Hieronder meer over de belangrijkste omgevingsprojecten en de relatie met Oranje Loper.



Project **Entree** is begin 2018 in uitvoering gegaan en duurt ongeveer vijf jaar. Tijdens de uitvoering van project Entree wordt de tramroute tijdelijk buiten gebruik genomen, 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.

Op de **Haarlemmer Houttuinen** komt een extra doorgaande fietsroute van Centraal Station naar Westerpark. Om te voorkomen dat de stad 'op slot' gaat, heeft Stadsregie bepaald dat project Haarlemmer Houttuinen later moet beginnen met de uitvoering en kan starten vanaf 2025.
In verband met onder meer omrijdroutes voor het openbaar vervoer is het belangrijk dat de uitvoering van beide projecten met elkaar wordt afgestemd.

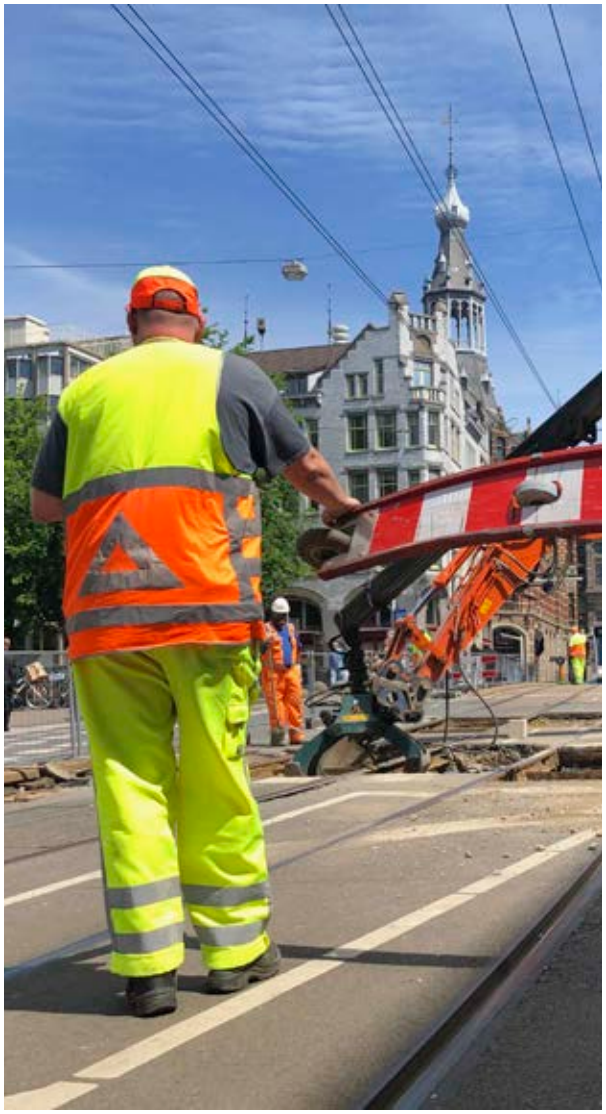
Project **Vijzelstraat** maakt onderdeel uit van programma Rode Loper. Het project renoveert 3 bruggen en maakt meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Omdat dit werk mogelijk in dezelfde periode plaatsvindt als de herinrichting van de Raadhuisstraat - Rozengracht, is afstemming tussen beide projecten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

Onder de **Singelgracht** komt een **parkeergarage** met 800 parkeerplaatsen. Deze garage is bedoeld om op te heffen parkeerplaatsen op maaiveldniveau in te kunnen compenseren. De bovengrondse ruimte komt dan beschikbaar voor groen, voetgangers, fietsers e.a. De garage staat gepland tussen het Tweede Marnixplatsoen en het Marnixbad en tussen de Tweede Hugo de Grootstraat en het Frederik Hendrikplantsoen. Oranje Loper is doorlopend in gesprek met dit project.

In de ondergrondse **garage** onder het **Rokin** kunnen in de toekomst ongeveer 290 auto's parkeren, waarvan 80 procent vergunninghouders. Hier zouden de nog op te heffen parkeerplaatsen uit de omgeving kunnen worden gecompenseerd. Vooralsnog is afgesproken dat dit ook geldt voor de op te heffen parkeerplaatsen op de Nieuwezijds Voorburgwal Zuid. Een en ander is ook afhankelijk van Programma Bruggen en Kademuren. Hoewel de Rozengracht op grotere afstand ligt, biedt de garage misschien ok mogelijkheden voor het compenseren van parkeerplaatsen in dit gebied.

Twee **bruggen** in de **Marnixstraat** worden vervangen: de bruggen Bullebak en Bullebaksluis. De Bullebak ligt over de Brouwersgracht en de Bullebaksluis ligt over de Bloemgracht. De Bullebaksluis is sinds 2019 al niet meer begaanbaar voor zwaar verkeer. De werkzaamheden zijn in augustus 2020 gestart, waarbij de Bullebak volledig wordt afgesloten. Auto's en trams worden daarbij omgeleid. Bij de Bullebaksluis wordt in fases gewerkt, waarbij alleen autoverkeer omgeleid wordt. Er is een raakvlak met de herinrichting van de Rozengracht vanwege de omleidingsroutes.

Project **Binnenring** kruist Oranje Loper ter hoogte van de Marnixstraat. Dit project is vanwege zijn raakvlakken met zowel bruggen als straten al beschreven op pag. 12.





Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging

9. Tegenspraak, leren en kwaliteitsborging

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

Neerlands Diep - Teamleren

Programma Oranje Loper is sinds 2019 lid van Neerlands Diep. Neerlands Diep is de academie voor publieke bouw- en infraprojecten. Het programma neemt sinds 2019 deel aan een programma teamleren. Dat doet het samen met de projectteams van Knooppunt Hoevelaken (Rijkswaterstaat) en Stationsgebied Driebergen-Zeist (ProRail). Het programma heeft met de lessen uit het programma teamleren haar inzichten en kennis over de samenwerking naar een hoger niveau gebracht. Collega's werken gemotiveerd aan de projecten en leren gezamenlijk de problematiek van het werken in een programma in een complexe omgeving te analyseren, bespreken en hanteren.

Neerlandsdiep - projectspiegel

Voor overgang naar de fase uitvoering zal de komende periode een ND-projectspiegel worden georganiseerd. Bij een dergelijke projectspiegel worden met behulp van ervaren collega's van andere projecten in de publieke sector sterke en zwakke punten op tafel gelegd langs de invalshoeken Politiek & bestuur, Projectbeheersing, Contractering, Conditionering, Communicatie, Cultuur, Omgevingsmanagement, Organisatie & Besturing. Diverse projecten binnen de gemeente hebben dit instrument naar tevredenheid gebruikt.

Masterclasses

Binnen het programma werken we actief aan kennisontwikkeling met masterclasses over een bepaald thema/onderwerp. Daarbij zetten we binnen het team aanwezige expertise in, maar wordt zo nodig ook expertise van buiten het programma betrokken. Er zijn dit jaar twee masterclasses georganiseerd, over 'bouwteams' en over 'ketenverantwoordelijkheid'.

Raad van Advies

Voor project bruggen is een Raad van Advies ingericht, die tegenspraak geeft vanuit niet bij het project betrokken deskundigen, van wie een groot deel extern. De Raad van Advies geeft het projectteam terug dat er op hoog niveau gewerkt wordt aan de vormgeving van samenwerking op een vernieuwende wijze middels het bouwteam, en dat zij zien dat het projectteam daar succesvol in is. Daarbij heeft de Raad van Advies consequent aangegeven dat gezien de opgave het denken in termen van binnen en buiten bereik een valkuil is als het gaat om leefbaarheid op en rondom de Oranje Loper. De impact op burgers, bewoners en bedrijven zal voor meerdere jaren significant zijn, en verandering van de opgave zal gedurende deze periode de enige constante zijn. De Raad van Advies vroeg daarom extra aandacht voor de begeleiding van ondernemers die door de toekomstige werkzaamheden van de Oranje Loper zullen worden benadeeld. Inmiddels is hier opvolging aan gegeven door capaciteit aan te trekken vanuit team Schadepreventie en Nadeelcompensatie.



Hiermee werken we eraan om ondernemers tijdig te informeren en waar nodig te adviseren of te begeleiden. In Q1 2021 kijken we of de capaciteit moet worden uitgebreid. De eerste gesprekken met ondernemers zijn inmiddels opgestart.

Projectcontrol

Turner & Townsend is een internationale onderneming die meer dan 70 jaar programma's en projecten begeleidt met als specifieke focus project- en kostenbeheersing. Zij worden door ons als externe en onafhankelijk partij ingezet om komend jaar op drie momenten een Gatereview te houden waarbij zij een beoordeling maakt over de aanpak, planning en kosten. Hiermee wordt inhoudelijke tegenspraak en robuustheid gecreëerd op voornamelijk de aspecten Tijd en Geld.

Lessen van andere projecten

Het programma onderhoudt nauw contact met andere projecten zoals Rode Loper, Vijzelstraat, Leidseplein, Entree, Singelgrachtgarage, om te leren van hun ervaringen. Het programma organiseert dwarskijksessies, projectbezoeken rond innovaties en reviews op project(beheers)plannen.

Kwaliteitsmanagement

We leggen de afspraken over het wat en hoe vast in een programmaplan, projectplannen, projectbeheersplan en een omgevingsmanagement- en communicatieplan. Deze plannen vormen het kwaliteitsmanagementsysteem van het programma. Over de inhoudelijke voortgang (het wat) rapporteren we aan Ambtelijk Opdrachtgever en Bestuur (o.a. deze rapportage). Ten aanzien van onze processen (het hoe) wordt in het najaar een externe audit georganiseerd. Verbetervoorstellen naar aanleiding van die audit zullen worden geïmplementeerd.