Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Notitie

Aan	Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam
Van	[redacted]
Kopie aan	Frodo Bosman, Meret Muntinga
Datum	2 mei 2020
Ons kenmerk	FVO
Bijlage(n)	

Onderwerp **VERTROUWELIJK:** Indicatieve risicoanalyse planschade en kostenraming varianten Fietsverbinding Oost

1. Inleiding

Voor het project Fietsverbinding Oost is een eerste indicatieve raming gemaakt van de investeringskosten voor de verschillende varianten die in onderzoek zijn. Onderdeel van die raming is een inschatting van de mogelijke planschade door het adviesbureau SAOZ. Omdat deze informatie van toegevoegde waarde kan zijn bij de overwegingen van de Adviescommissie Oeververbindingen stelt het projectteam Fietsverbinding Oost deze graag ter beschikking aan de commissie. Daarbij moet worden opgemerkt dat de kostenramingen en de planschade risicoanalyse beide nog de status van *concept* hebben en nog moeten worden getoetst door derden. Toch kunnen we met een redelijke mate van zekerheid stellen dat deze informatie voldoende beeld geeft om denkrichtingen mee te bepalen.

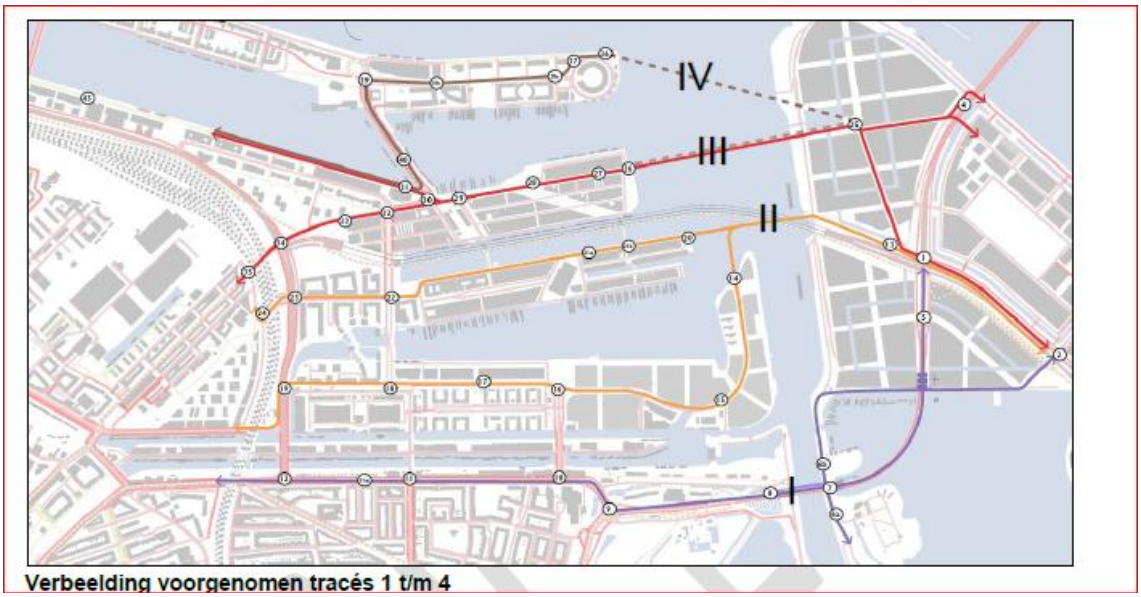
2. Risicoanalyse planschade

Adviesbureau SAOZ (taxaties, planschade, nadeelcompensatie) heeft een eerste inschatting gemaakt van de planschaderisico's voor de Fietsverbinding Oost. In die eerste opzet is gefocust op de brugvarianten tracé Sporenburg (tracé III in afbeelding 1) en tracé Cruquius (tracé V in afbeelding 2).

Van de Sporenburgvariant (tracé III) zijn vier subvarianten bekeken, te weten: een hoge (11,35m) en een lage (9,15m) brug, en een overspanning van 200 m en een overspanning van 300 m. *Daarbij is het van belang dat voor de twee varianten met 300 m overspanning géén pijler in de vaarweg nodig is, waarmee naar de mening van Amsterdam, volledig aan de huidige interpretatie door de nautische partijen van de Richtlijn Vaarwegen wordt voldaan.*

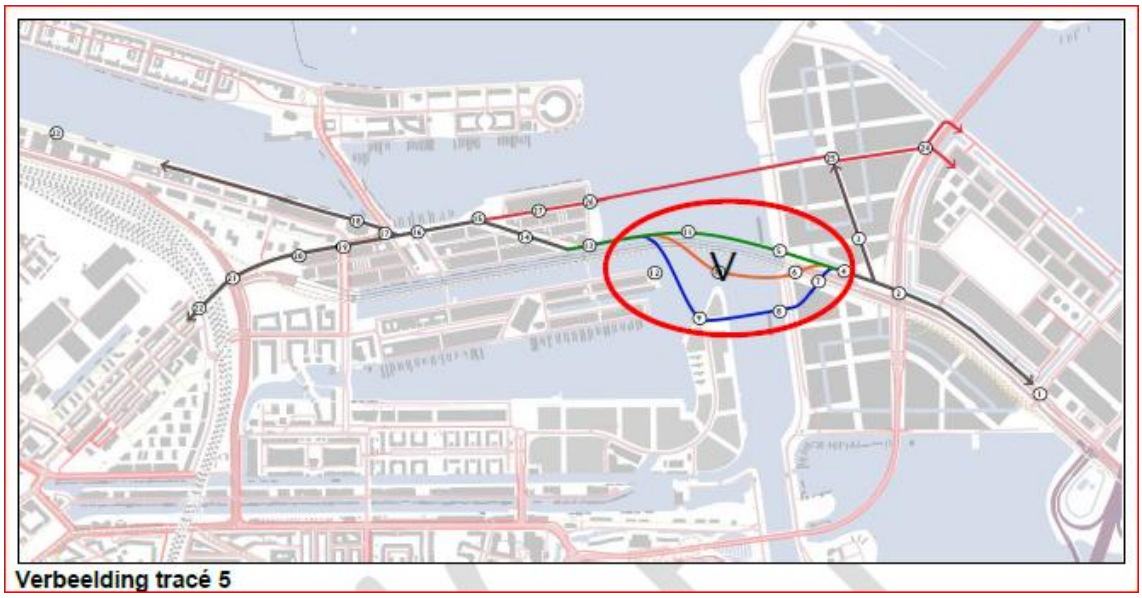
Van de Cruquisvariant (tracé V) zijn drie subvarianten bekeken (zie afbeelding 3 tracé 8, 9 en 10).

Afbeelding 1



Verbeelding voorgenomen tracés 1 t/m 4

Afbeelding 2



Verbeelding tracé 5

Afbeelding 3



Het planschaderisicoprofiel van de tracévariant Sporenburg-Sluisbuurt wordt beoordeeld als "aanzienlijk" met een daaruit voortvloeiend een "reëel en substantieel" planschaderisico binnen een bandbreedte van € 6.850.000,- en de € 7.450.000,- afhankelijk van de subvariant.

Variant Sporenburg – Sluisbuurt	**Planschade risico €**
Lengte 200 m1, hoogte brugdek 9.15 m1	6.850.000
Lengte 200 m1, hoogte brugdek 11.35 m1	7.250.000
Lengte 300 m1, hoogte brugdek 9.15 m1	7.250.000
Lengte 300 m1, hoogte brugdek 11.35 m1	7.450.000

Het planschaderisicoprofiel van de tracévariant Cruquius wordt beoordeeld als "aanzienlijk" met een daaruit voortvloeiend "zeer groot" planschaderisico, afhankelijk van de subvariant:

Variant Cruquius- Zeeburgereiland	**Planschaderisico Amvest in €**	**Planschaderisico West €**	**Planschaderisico totaal €**
Subvariant 8	7.250.000/P.M.	9.600.000	16.850.000/P.M.
Subvariant 9	7.250.000	8.700.000	15.950.000
Subvariant 10	5.000.000	8.700.000	13.700.000

3. Kostenramingen

Varianten

Voor de brugvarianten tracé Sporenburg-Sluisbuurt en voor de tunnelvarianten Sluisbuurt-Sporenburg en Sluisbuurt-KNSM is een raming beschikbaar, omdat deze onderdeel waren van de oorspronkelijke projectopdracht.

Er zijn voor de bruggen ramingen gemaakt voor twee scenario's:

1. een brug met een vrije overspanning van 200 meter, waarvoor een pijler in de huidige vaarweg nodig is, maar die goed ruimtelijk is in te passen;
2. een brug met een vrije overspanning van 300 meter, die volledig buiten de huidige vaarweg gebouwd kan worden, maar die moeilijker ruimtelijk in te passen is.

Beide scenario's zijn doorgerekend voor een doorvaarthoogte van 9,10 m en 11,35 m. Dit leidt voor deze tracévariant tot vier subvarianten (B1 t/m B4).

De kostenramingen zijn samengevat in onderstaande tabel 1. Voor de brugvarianten tracé Cruquius, zoals onderzocht door de commissie, en opgenomen in het huiswerkrapport van de gemeente d.d. 28-2-2020, is nog geen raming beschikbaar, omdat deze (nog) geen onderdeel waren van de projectopdracht.

Uitgangspunten

- De ramingen bevatten de kosten van de fietsverbinding zelf, de noodzakelijke aanpassingen in de directe omgeving en de noodzakelijke aanpassingen op de toeleidende infrastructuur.
- De mogelijke planschade, zoals bepaald door SAOZ, is ook in deze ramingen verwerkt.

- De ramingen hebben het niveau van investeringskosten, incl. alle engineeringskosten en bijkomende kosten.
- De ramingen bevatten opslagen voor nader te detailleren onderdelen en voor risico's die passen bij deze fase van het onderzoek.
- In de raming is een opslag op de bouwkosten opgenomen van 25% voor ambities op het gebied van architectonische vormgeving, duurzaamheidsmaatregelen en kunst. Dit is een ambtelijke aanname, deze ambities moeten nog bestuurlijk worden bekrachtigd.
- Er is in de ramingen nog geen rekening gehouden met structurele kosten voor exploitatie, beheer en onderhoud. De verwachting is dat deze met name tussen tunnel en brug varianten nog aanzienlijk kunnen verschillen.
- Alle bedragen zijn exclusief BTW.

Disclaimer:
De ramingen zijn opgesteld door de kostendeskundigen van het Ingenieursbureau van Amsterdam en ter eerste toetsing voorgelegd aan het projectteam. De bevindingen van het projectteam zijn verwerkt. Er heeft echter nog geen externe review en geen toetsing door derden plaatsgevonden. Dat is echter wel een essentieel onderdeel in de totstandkoming van kostenramingen bij de gemeente Amsterdam. Zonder die toets mogen de ramingen nog niet verder worden verspreid of gepubliceerd. *We vragen de commissie daarom met nadruk vertrouwelijk met deze kosten om te gaan en de bedragen alleen te zien als indicatie en ter onderlinge vergelijking.*

Tabel 1: Overzicht inversteringskosten

Kostenpost	Variant B1 Fietsbrug - Sluisbuurt naar Sporenburg 9,1m vaarwegbreedte 200m, tuibrug	Variant B2 Fietsbrug - Sluisbuurt naar Sporenburg 11,35m vaarwegbreedte 200m, tuibrug	Variant B3 Fietsbrug - Sluisbuurt naar Sporenburg 9,1m vaarwegbreedte 300m, boogbrug	Variant B4 Fietsbrug - Sluisbuurt naar Sporenburg 11,35m vaarwegbreedte 300m, boogbrug	Variant D1 Fietstunnel - Sluisbuurt naar Sporenburg	Variant D2 Fietstunnel - Sluisbuurt naar KNSM
Bouwkosten	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Vastgoedkosten (Planschade rapport SAOZ)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Engineeringskosten	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Overige bijkomende kosten *	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Investeringskosten excl. risico's	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Objectoverstijgende risico's en scheefte	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Investeringskosten (deterministisch)	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

* de hoogte van deze post wordst voor een belangrijke mate bepaald door een opslag voor architectonische vormgeving, duurzaamheid en kunst

4. Conclusie

- Bij een overspanning van 200 meter bedragen de gemeentelijke investeringskosten voor een fietsbrug Sluisbuurt-Sporenburg € 140-160 miljoen, afhankelijk van de doorvaarthoogte.
- Bij een overspaninning van 300 meter (passend binnen Richtlijn Vaarwegen) bedragen deze kosten € 190-215 miljoen, afhankelijk van de doorvaarthoogte.
- De investeringskosten voor een fietstunnel worden geraamd op € 360-400 miljoen, afhankelijk van het gekozen tracé.