Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad
Gemeenteblad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van

woensdag 3 en donderdag 4 april 2019

Jaar	**2019**
Afdeling	**1**
Nummer	**343**
Publicatiedatum	**27 maart 2019**
Agendapunt	**26**
Datum besluit B&W	**5 maart 2019**

Onderwerp

Instemmen met het aanpassen van de reikwijdte van het project bruggen Oranje Loper en instemmen met het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet en met een aanvullende kredietreservering.

Met deze voordracht stellen wij u voor het volgende besluit te nemen:

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders,

Besluit:

I Kennis te nemen van:

1. Het samenwerken van vier projecten in de centrum-/westflank van Amsterdam onder één programma: Oranje Loper. Het gaat om het project "bruggen Oranje Loper" en de drie maaiveldprojecten "Nieuwe Zijde", "Raadhuisstraat - Rozengracht" en "De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat". Doel van het programma is het efficiënt veiligstellen van de route van Paleis tot Mercatorplein, het creëren van een samenhangende inrichting op het hele traject conform de ambitie om de stad autoluwer te maken (Agenda Autoluw), het garanderen van bereikbaarheid en het beperken van overlast door werk aan bruggen en tussenliggende straten zoveel mogelijk tegelijk uit te voeren.

2. Het feit dat:
   - het traject van Paleis tot Mercatorplein een belangrijke corridor is voor de plusnetten Fiets, OV en voetganger, een calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten en een belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor auto's;
   - negen vaste bruggen (van circa 100 jaar oud) een cruciaal onderdeel vormen van deze belangrijke verkeersader;
   - indien één of meer van deze bruggen op korte termijn door een calamiteit niet meer beschikbaar kan zijn, dit onder andere één of meerdere van de volgende mogelijke consequenties heeft:
     - negatief gevolg voor veiligheid omdat door slechte bereikbaarheid de aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten niet gehaald worden;
     - toename van reistijden voor vrachtverkeer en OV omdat omleidingsroutes voor tram op een gedeelte van het traject nauwelijks tot niet aanwezig zijn;

- kosten voor exploitatie van het GVB, door omleidingen, extra inzet personeel en overloop van reizigers naar andere vervoersmiddelen;
- vermindering betrouwbaarheid en functioneren overig verkeersnetwerk, robuustheid om elders calamiteiten op te vangen wordt minder of zelfs nihil;
- door verminderde bereikbaarheid kan omzetderving en vermindering van vastgoedwaarde optreden en nadeelcompensatie worden aangevraagd.

waardoor urgentie geboden is om deze bruggen in een snelle, samenhangende aanpak te vervangen en eventuele calamiteiten in het proces op te kunnen vangen.

3. Het aanpassen van het vervolgproces dat anders loopt dan eerder gemeld in de raadsbrief van 8 maart 2018 voor het project Herinrichting Raadhuisstraat en Rozengracht, wat inhoudt dat op basis van de gewijzigde reikwijdte eerst een nieuwe Nota van Uitgangspunten met voorkeursvariant wordt opgesteld en ter inspraak wordt voorgelegd (in 2019), waarna het programma van eisen en definitief ontwerp worden opgesteld en een uitvoerings- en kredietbesluit worden voorgelegd aan de gemeenteraad.

4. Het beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget van [redacted] voor het afronden van een nieuwe Nota van Uitgangspunten met voorkeursvariant voor de Herinrichting Raadhuisstraat en Rozengracht en dit te dekken uit de hiervoor vrijgemaakte bijdrage in het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

5. Het principebesluit om naar aanleiding van consultatie van bewoners, ondernemers en stadsdeel de onderzoeksopgave voor De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat te verbreden van een focus op openbaar vervoerproject naar een verbrede focus 'van-gevel-tot-gevel' met de volgende opgave: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, verbetering kwaliteit openbare ruimte, optimalisatie van het openbaar vervoer en een teruggedrongen rol voor de geparkeerde en rijdende auto.

II in te stemmen met

1. het aanpassen van de reikwijdte van het project bruggen Oranje Loper ten opzichte van de reikwijdte van 2017 (project Raadhuisstraat-Rozengracht), waarin was opgenomen dat zes bruggen aangepakt (vernieuwd) zouden worden zonder duiding van de benodigde werkzaamheden:

    a. het integraal vervangen van de zes monumentale bruggen op de Raadhuisstraat en Rozengracht, mede op basis van een levensduurcyclusanalyse (LCCA) en Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA);

    b. het toevoegen van de vervanging van brug 135 (Ritsaert ten Catebrug, over de Bilderdijkgracht) en brug 359 (Molenslootbrug, over de Admiralengracht) op basis van het belang van het functioneren van de corridor, het hoge risicoprofiel van de bruggen en efficiëntie in de opgave;

c. het toevoegen van werkzaamheden die de vernieuwing van brug 108 (op de De Clercqstraat over de Da Costagracht) afrondt die in 2017 is begonnen vanwege een calamiteit aan de brug.

2. **Een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van** voor project bruggen als onderdeel van de Oranje Loper om in bouwteamverband (opdrachtgever, marktpartijen en stakeholders) deze brugvervangingen effectief en efficiënt voor te bereiden tot en met het uitvoerings- en kredietbesluit met als dekking de reeds beschikbare **kredietreserveringen ter grootte van**

3. **een aanvullende kredietreservering van voor de** vervanging van negen bruggen op het traject Raadhuisstraat – Mercatorplein en de hieruit voorvloeiende kapitaallasten, na vaststelling van een kredietbesluit ter zake, te dekken uit de reservering in het Stedelijk Mobiliteitsfonds voor de aanpak van kades en bruggen.

Wettelijke grondslag

Artikel 169, lid 1 en lid 2 Gemeentewet
Het college en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de raad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur (lid 1). Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft (lid 2).

Artikel 189, lid 1 jo artikel 212, lid 1 Gemeentewet en artikel 6, lid 1 Financiële verordening gemeente Amsterdam
Voor alle taken en activiteiten brengt de raad jaarlijks op de begroting de bedragen die hij daarvoor beschikbaar stelt, alsmede de financiële middelen die hij naar verwachting kan aanwenden. De raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast. De raad autoriseert met het vaststellen van de begroting of een begrotingswijziging.

Artikel 112, gemeentewet
Artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet bepaalt dat de raad bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vaststelt. Deze verordening waarborgt dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan.

Artikel 6, tweede lid van de Financiële verordening gemeente Amsterdam 2017
bepaalt dat voor

a. investeringen in de loop van het begrotingsjaar die niet in de begroting zijn opgenomen of
b. **investeringen die een bedrag van na aftrek van** bijdragen van derden te boven gaan of
c. investeringen waarvan de gemeenteraad dat aangeeft of
d. investeringen die door de raad niet bij vaststelling van de begroting zijn geautoriseerd,

het college voorafgaand aan het aangaan van verplichtingen een investeringsvoorstel en een voorstel voor een investeringskrediet aan de gemeenteraad ter vaststelling voorlegt.

Bestuurlijke achtergrond

Oranje Loper

- 7 januari 2019: Collegebesluit Regeling Risicovolle Projecten waarin het college besluit programma Oranje Loper toe te voegen aan de Regeling Risicovolle Projecten (RRP), in plaats van alleen project Raadhuisstraat-Rozengracht. Onder het programma vallen vier projecten: de herinrichtingsprojecten Nieuwe Zijde (Noord en Zuid), Raadhuisstraat -Rozengracht, De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat en het project Bruggen Oranje Loper.

- 15 januari 2019: Uitvoerings- en Kredietbesluit De Nieuwe Zijde Zuid waarin het college besluit (punt 8) De Regeling Risicovolle Projecten (RRP) van toepassing te verklaren op het programma Oranje Loper, waar het project Nieuwe Zijde onderdeel van is.

Bruggen

- Coalitieakkoord mei 2018 over structureel extra middelen in de begroting voor onderzoek naar de technische staat van kades en bruggen en de herstelwerkzaamheden hiervan.

- Raadsbrief "Aanpak civiele constructies" 6 februari 2019 waarin het college in gaat op de extra inzet die nodig is om recht te doen aan de bevindingen uit het onderzoeksrapport Cloo over de aanpak van de civiele constructies. Het rapport bevestigt de enorme en urgente opgave die er ligt ten aanzien van de bruggen en kades in onze stad. Om de basis op orde te brengen is langjarig commitment nodig, over vele collegeperiodes heen. Het college zet zwaarder in op het ontlasten en in kaart brengen van bruggen en kades om de veiligheid van bewoners en bezoekers te kunnen waarborgen. Hiernaast wordt de programmatische werkwijze voor een versnelde en grootschalige aanpak van 200 kilometer kademuur en 850 verkeersbruggen, die belangrijk zijn voor de bereikbaarheid van de stad, verder uitgebreid. Project bruggen Oranje Loper is één van de projecten die bijdraagt aan de doelen van de programmatische aanpak van bruggen en kades.

Bruggen en herinrichting Raadhuisstraat – Rozengracht

- 28/29 juni 2017: De gemeenteraad neemt kennis van de uitkomsten van de omgevingsconsultatie die heeft geleid tot de keuze voor een integrale reconstructie en neemt tevens kennis van het onderzoek naar de staat van de bruggen dat leidt tot nader te bepalen renovatiewerkzaamheden in het project en neemt tenslotte kennis van het vervolgproces. De gemeenteraad past de reikwijdte van het project Raadhuisstraat-Rozengracht aan en stelt een **voorbereidingskrediet van [redacted] beschikbaar.**

- 8 maart 2018: brief wethouder Verkeer & vervoer aan raadscommissie ID over de voortgang van het project, waarin onder meer wordt gemeld dat een Programma van Eisen wordt vrijgegeven voor inspraak in de tweede helft van 2018, een Programma van Eisen wordt vastgesteld in december 2018 en een Uitvoerings- en kredietbesluit voor de zomer van 2019 zal worden genomen.

Herinrichting De Clercqstraat / Jan Evertsenstraat

- 14 juni 2016: Principebesluit college over een aantal trajecten uit de Investeringsagenda Openbaar Vervoer (IAOV).

14 september 2016: Principebesluit gemeenteraad om akkoord te gaan met het **beschikbaar stellen van een voorbereidingsbudget van** [redacted] **op** basis van een plan van aanpak voor het vervolg van de tien trajecten Investeringsagenda OV.

Onderbouwing besluit

Ad I,1 Programmatische aanpak

Amsterdam staat voor grote opgaven. Programma Oranje Loper pakt twee opgaven grootschalig aan: het veiligstellen van het functioneren van negen bruggen en het autoluw inrichten van bijna 6 km straat.

- Amsterdam staat voor een grote opgave voor bruggen en kades. Er komt een integrale programmatische aanpak van de civiele constructies. In het uitvoeringsprogramma bruggen en kademuren zijn die bruggen en kademuren opgenomen, waarvan we op basis van de huidige kennis weten dat vernieuwen op afzienbare termijn noodzakelijk is. Veel bruggen zullen de komende jaren moeten worden beperkt in gebruik, afgesloten of worden vervangen. Dit zet de bereikbaarheid van de stad onder druk. Niet alles kan tegelijk worden uitgevoerd. Dit betreft ook de kades en bruggen die worden uitgevoerd binnen de scope van de Oranje Loper Het project bruggen bereidt zich voor op het in een geplande aanpak integraal vervangen van negen bruggen waarmee in één samenhangende aanpak een belangrijke verkeersader (de ruggengraat voor tram aan de centrum-/westkant van Amsterdam) wordt veiliggesteld. De start van het vervangen van de bruggen staat gepland voor 2021.

- Amsterdam werkt stedelijk aan de ambitie de stad autoluwer te maken. Door de gemeenschappelijke aanpak van drie maaiveldprojecten kunnen de straten van Raadhuisstraat tot Mercatorplein plus de Nieuwezijds Voorburgwal in één keer worden ingericht conform deze ambitie.

- De programmatische aanpak zorgt voor een hoge mate van efficiëntie in werken en een samenhangende inrichting op het hele traject, een beperking van overlast en borgen van bereikbaarheid. Werk aan bruggen en aanliggende straten kan zoveel mogelijk tegelijk worden uitgevoerd, waarbij de planning van de bruggen leidend is. Omgeving en gebruikers hebben zo één periode overlast, waarna de corridor integraal blijft functioneren, in plaats van keer op keer, waarbij de corridor bij herhaling zal worden gestremd.

Ad I, 2 Belang corridor, belang bruggen, risico uitval van één of meer bruggen en mogelijke gevolgen hiervan

- **Belang van corridor**
  De bruggen vormen een cruciaal onderdeel van het traject van Raadhuisstraat tot Mercatorplein: een belangrijke verbindingsader in de westelijke binnenstad. Het vormt een corridor voor drie plusnetten (OV, Fiets, Voetganger) en autoverkeer. Per etmaal maken circa 30.000 mensen gebruik van de tramverbinding, rijden er circa 16.500 voertuigen, 14.000 fietsers en rukken nood- en hulpdiensten 20 keer uit over de Raadhuisstraat-Rozengracht. Daarnaast wonen, werken en ondernemen veel mensen in het gebied die een belang hebben bij de beschikbaarheid van de corridor. De route is cruciaal

voor het functioneren van het openbaar vervoer (tram) in de westflank van Amsterdam. In geval van stremming van één of meer bruggen op de corridor is het tramnetwerk langdurig ernstig ontregeld. Omleidingen zijn óf niet voorhanden (Haarlemmerhouttuinen heeft geen operationele railinfrastructuur), óf niet toereikend (de capaciteit van de Leidsestraat wordt nu al bijna volledig benut, en kan daarom niet langdurig extra tramverkeer kwijt) óf te ver uit de buurt.

- **Risico op uitval**
  Op het traject liggen tien bruggen; negen zijn vaste bruggen en zijn ongeveer 100 jaar oud. Eén brug is beweegbaar (de Wiegbrug) en is tussen 1988 en 1990 vernieuwd. In 2016 is onderzocht of vier bruggen op de Raadhuisstraat en twee bruggen op de Rozengracht voldoen aan de wettelijke eisen voor constructieve veiligheid conform NEN 8700. Bruggen kunnen op verschillende toetsingsniveaus worden onderzocht. De NEN 8700 kent afkeurniveau, verbouwniveau en nieuwbouwniveau.
  Keuren op afkeurniveau toetst of de brug voldoet aan de wettelijk vastgestelde minimale eisen voor constructieve veiligheid. Indien een brug wordt afgekeurd op afkeurniveau betekent dat dat de brug niet voldoet aan de wettelijk vastgestelde eisen voor constructieve veiligheid. Gebleken is dat vijf van de zes bruggen niet voldoen op afkeurniveau (brugnummers 8, 22, 63, 117, 167). De ontwerplevensduur (standaard 100 jaar) is verstreken, de houten paalfunderingen vormen een extra risico (natuurproduct van onvoorspelbare kwaliteit) en de techniek waarmee is gebouwd is ernstig gedateerd. Geconcludeerd is dat daarom één of meer van deze bruggen op de korte termijn door een calamiteit niet meer beschikbaar kunnen zijn, zoals bijvoorbeeld in 2017 is gebeurd met brug 108. Alle genoemde bruggen worden inmiddels gemonitord. Als uit deze monitoring blijkt dat ingrijpen noodzakelijk is om te voorkomen dat de brug bezwijkt, dan nemen we passende maatregelen. Voor één van de bruggen (brug 117, Rozengracht over Lijnbaansgracht) geldt al dat er sinds de zomer van 2018 beperkingen zijn opgelegd om de verkeersbelasting te verminderen, omdat anders de brug een te grote kans heeft om acuut te bezwijken.

- **Gevolgen van ongeplande uitval (calamiteit)**
  In geval van een calamiteit zullen gebruikers en omwonenden maandenlang hinder ondervinden van omleidingen en werkzaamheden. Een calamiteit (ongeplande uitval van een brug) heeft concreet consequenties voor:

  - *Veiligheid:* de Raadhuisstraat-Rozengracht is een calamiteitenroute. Gemiddeld maken nood- en hulpdiensten circa 20 keer per etmaal gebruik van de corridor ten behoeve van een uitruk. Met name in de noordelijke Jordaan kunnen de maximale aanrijdtijden niet gehaald worden. De opbouw van de woningen in deze oude wijk is vanwege houten vloeren en kapconstructies brandgevaarlijk. Het niet halen van de maximale aanrijdtijden van de brandweer in dit gebied heeft negatieve gevolgen voor de veiligheid in het gebied.

  - *Reistijden:* bij een calamiteit is de brug niet meer beschikbaar voor tram en vrachtverkeer. Voor OV-reizigers die normaal gesproken over de Raadhuisstraat- Rozengracht reizen, betekent dit een substantiële toename van hun reistijd. Trams zullen andere routes volgen en voor een deel zullen reizigers andere routes of vervoermiddelen kiezen.

- *Exploitatie GVB:* bij een calamiteit zal het GVB maatregelen moeten nemen (trams omleiden, bussen laten rijden, extra inzet personeel). Dit kost de gemeente geld. Daarnaast zal het GVB inkomsten mislopen omdat bepaalde reizigers overstappen naar een ander vervoermiddel.

- *Betrouwbaarheid overig netwerk:* de corridor Raadhuisstraat-Rozengracht is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk van Amsterdam. Uitval heeft effect op de drukte op andere trajecten, omdat verkeer wordt omgeleid. De robuustheid van het overige netwerk wordt minder. Als er dan nóg een schakel uitvalt neemt het effect exponentieel toe.

- *Omzetderving, nadeelcompensatie, verplaatsingsfactoren*: de verminderde bereikbaarheid bij een calamiteit zorgt er ook voor dat potentiële bezoekers uitwijken naar andere locaties. Dit heeft met name gevolgen voor de detailhandel, de horeca en culturele instellingen.

Ad I, 3 Aanpassen vervolgproces herinrichting Raadhuisstraat en Rozengracht
In 2015 is een Nota van Uitgangspunten vastgesteld met een 'OV-reikwijdte'. In 2017 heeft de gemeenteraad een verbrede reikwijdte vastgesteld; een integrale herprofilering van 'gevel-tot-gevel'. Doelstellingen zijn sindsdien het vergroten van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming van tram en het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte. Er komt meer ruimte voor voetgangers, fietsers, tram en groen en minder ruimte voor auto's; een inrichting die aansluit bij de ambities van het college om de stad autoluwer te maken.
Volgens het PBI (Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur) volgt een Programma van Eisen op een Nota van Uitgangspunten. Omdat de uitgangspunten van het project met het aanpassen van de reikwijdte substantieel zijn gewijzigd, wordt voorgesteld eerst (opnieuw) een Nota van Uitgangspunten en voorkeursvariant op te stellen en deze ter inspraak voor te leggen. Zo wordt de inspraak op een voor bewoners en ondernemers belangrijk onderwerp geborgd. Hierna kunnen de Nota van Uitgangspunten en de voorkeursvariant in een voorkeursbesluit worden vastgesteld en budget beschikbaar worden gesteld voor de rest van de voorbereidingsfase. Vervolgens worden het Programma van Eisen en Definitief Ontwerp opgesteld, die uitmonden in een Uitvoerings- en Kredietbesluit.

Ad I, 4 Het beschikbaar stellen van voorbereidingsbudget van [redacted] Raadhuisstraat- Rozengracht
De middelen die de raad beschikbaar heeft gesteld in juni 2017 voor de voorbereiding van de Raadhuisstraat-Rozengracht zijn naar verwachting begin 2019 besteed. Voor het afronden van de nieuwe Nota van Uitgangspunten is voor projectmanagement, ruimtelijk ontwerp, studie en onderzoek nog een voorbereidingsbudget van € 600.000 benodigd. Dit wordt gedekt uit een in het SMF vrijgemaakte bijdrage voor dit doel. Bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten en de voorkeursvariant zal een budget worden aangevraagd voor de rest van de voorbereidingsfase.

Ad I,5 De onderzoeksopgave voor De Clercqstraat-Jan Evertsenstraat te verbreden van een focus op openbaar vervoerproject naar een verbrede focus 'van-gevel-tot-gevel' met de volgende opgave: meer ruimte voor fietsers en voetgangers, verbetering kwaliteit openbare ruimte,

optimalisatie van het openbaar vervoer en een teruggedrongen rol voor de geparkeerde en rijdende auto.
In juni 2016 is een principebesluit genomen voor tien trajecten IAOV waaronder De Clercqstraat - Jan Evertsenstraat. De opgave voor het project was de doorstroming en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer op dit traject te verbeteren. Participatie met de omgeving en stadsdeel en het coalitieakkoord hebben echter uitgewezen dat er meer nodig is dan het aanpassen van het OV om deze straten te laten voldoen aan de wensen en eisen van bewoners, ondernemers en stadsbestuur. Er is te weinig ruimte voor fietsers, te weinig ruimte voor voetgangers en de openbare ruimte wordt ervaren als rommelig en onaangenaam. Aanpassingen aan de trambaan lossen deze problemen niet op.

Voorgesteld wordt de onderzoeksfase voor de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat niet uitsluitend te baseren op de Investeringsagenda OV en de reikwijdte van de opgave gelijk te stellen aan die van de andere maaiveldprojecten binnen de Oranje Loper. Hiermee wordt de opgave verbreed van een openbaar vervoerproject naar een 'gevel-tot-gevel' benadering met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers, de kwaliteit van de openbare ruimte en de betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer, door o.a. het creëren van meer ruimte voor voetgangers en fietsers en een teruggedrongen rol voor de geparkeerde en rijdende auto, conform het in het coalitieakkoord opgenomen voornemen om Amsterdam autoluwer te maken. Na dit besluit kan in actieve participatie met de ondernemers en bewoners het wensbeeld verder worden uitgewerkt en de uitgangspuntenfase met een besluit worden afgerond.

Ad II, 1 In te stemmen met het aanpassen van de reikwijdte van het project bruggen Oranje Loper ten opzichte van de reikwijdte van 2017 (project Raadhuisstraat-Rozengracht), waarin was opgenomen dat zes bruggen aangepakt (vernieuwd) zouden worden zonder duiding van de benodigde werkzaamheden:

a. Integraal vervangen van de zes monumentale bruggen op de Raadhuisstraat en Rozengracht
In het besluit over het project Raadhuisstraat - Rozengracht (2017) is opgenomen dat de zes bruggen op het traject Raadhuisstraat-Rozengracht (brugnummers 8, 22, 106, 63, 117, 167) aangepakt (vernieuwd) dienen te worden. Toen was nog niet bekend welke werkzaamheden precies nodig waren. In 2018 hebben een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse (MKBA) en een Lifecycle-cost-analyse (LCCA) uitgewezen dat de zes bruggen integraal vervangen dienen te worden. Gebleken is dat de economische baten van het uitstellen niet opwegen tegen de kwantificeerbare maatschappelijke kosten van een eventuele calamiteit. Niet kwantificeerbare kosten zoals het verlagen van de veiligheid vanwege een gestremde calamiteitenroute zijn hier nog buiten beschouwing gelaten. Zie de LCCA en MKBA in de bijlagen. Vervangen betekent dat de constructie vernieuwd wordt en deze een verwachte technische levensduur krijgt van 100 jaar. Het uiterlijk van de bruggen verandert niet. Metselwerk, natuursteen en smeedwerk worden gerestaureerd. Zo blijft het monumentale karakter van de bruggen intact.

b. Toevoegen van de vervanging van brug 135 (Bilderdijkgracht) en brug 359 (Admiralengracht)
Brug 135 en brug 359 zijn in dezelfde periode en op dezelfde manier gebouwd als de onderzochte bruggen die niet voldoen op afkeurniveau en brug 108, waar in 2017 een calamiteit is opgetreden. Brug 135 is in 2017 onderzocht. Geconstateerd is dat het schadebeeld van de scheuren hetzelfde is als wat later is opgetreden bij brug 108. Toch voldoet brug 135 op dit moment nog op afkeurniveau, alhoewel de restlevensduur als zeer kort wordt ingeschat. Van brug 359 zijn op dit moment nog geen gegevens beschikbaar over de precieze staat. De risico's die voortkomen uit het type constructie (houten paalfundering) en leeftijd zijn vanwege dezelfde bouwtechniek en gelijke leeftijd van toepassing. Een corridor is zo sterk als zijn zwakste schakel; bij uitval van één van deze bruggen functioneert de corridor als verbinding tussen het Centrum en West niet meer. Wanneer de zes bruggen op het traject Raadhuisstraat-Rozengracht die wel zijn onderzocht, worden vervangen, staat alles klaar om ook deze twee bruggen te vervangen. Dit is effectief om de corridor veilig te stellen en uiterst efficiënt vanuit tijd, middelen, geld en hinder voor de omgeving en gebruikers van de corridor.

c. Toevoegen van de werkzaamheden om de vernieuwing van brug 108 (Da Costagracht) af te ronden
In september 2017 moest brug 108 (op de De Clercqstraat, over de Da Costagracht) plotseling worden afgesloten voor zwaar gemotoriseerd verkeer en tram omdat onderzoek had aangetoond dat de veiligheid slechts gegarandeerd was tot een voertuiggewicht van 3,5 ton. Een calamiteitenaanpak heeft ervoor gezorgd dat de brug zo snel mogelijk weer kon worden gebruikt. Werkzaamheden die niet direct noodzakelijk waren voor de verkeersfunctie van de brug zijn uitgesteld. Sinds december 2018 is de brug weer open voor verkeer. De fundering onder de fiets- en voetpaden voldoen nu niet op afkeurniveau en moeten nog worden vernieuwd. De landhoofden en de middenpijler moeten nog metselwerk en natuursteen bekleding krijgen.

Voor alle bruggen op dit traject geldt dat ze cruciaal zijn in het stedelijk verkeernetwerk: plusnet OV, plusnet fiets en plusnet voetganger. Daarnaast is de route belangrijk voor autoverkeer, vooral in de context van nood- en hulpdiensten, bestemmingsverkeer en ontsluiting van de naastliggende buurten. De uitvoering van de bruggen in een gezamenlijke aanpak gaat het risico op verstoringen van de verkeersinfrastructuur tegen. De corridor zou na oplevering bovendien kunnen functioneren als omleidingsroute voor in de toekomst gestremde routes (als gevolg van werkzaamheden aan bruggen of door stremming wegens calamiteiten aan bruggen).

Ad II, 2 Instemmen met het beschikbaar stellen van een voorbereidingskrediet van [redacted] voor project bruggen als onderdeel van de Oranje Loper om in bouwteamverband (opdrachtgever, marktpartijen en stakeholders) deze brugvervangingen effectief en efficiënt voor te bereiden tot en met het uitvoerings- en kredietbesluit met als dekking de reeds beschikbare vrijgemaakte kredietreserveringen ter grootte van € [redacted]

Voorgesteld wordt een voorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van [redacted] voor project bruggen Oranje Loper met als dekking de reeds vrijgemaakte kredietreserveringen. Het voorbereidingskrediet is bestemd voor

het in bouwteamverband (opdrachtgever, marktpartijen en stakeholders) effectief en efficiënt voorbereiden van de oorspronkelijke zes plus de drie toegevoegde brugvervangingen, tot en met het uitvoerings- en kredietbesluit.

De opgave kan alleen gerealiseerd worden in samenwerking met de markt. Het is voor marktpartijen belangrijk om zicht te hebben op omvang, continuïteit en het bijbehorende risicoprofiel van het project. Kenmerkend is dat de kennis en uitvoeringsexpertise van de markt betrokken wordt bij de belangrijkste keuzes in de voorbereiding, zoals ten aanzien van werkmethodieken, fasering en risicobeheersing. Dat is afwijkend van de traditionele wijze om het project als opdrachtgever zelfstandig uit te werken en aan te besteden, of van de wijze waarin een opdrachtnemer het project zelfstandig en zonder betrokkenheid van de opdrachtgever uitwerkt (geïntegreerd contract). De huidige hoogconjunctuur en de daaruit volgende verhoging van de uitvoeringskosten, verlangt van de gemeente een meer en vroegtijdige samenwerking. Met een bouwteam worden vraag en aanbod beter op elkaar afgestemd. Dit is conform aanbevelingen uit onderzoek Cloo.

Het bouwteam van de bruggen zal bestaan uit verschillende partijen. Naast het projectteam en specialisten van de gemeente, zullen een restauratie-architect, restauratie- en renovatiespecialisten, civiele aannemers en een kabels- en leidingenaannemer in het bouwteam zitting nemen. Het bouwteam biedt de mogelijkheid om marktpartijen hun kennis en expertise te laten geven in de projectvoorbereiding, terwijl de gemeente haar betrokkenheid op de inhoud en het proces behoudt.

In januari 2017 heeft het Tenderboard Fysiek zich positief uitgelaten over de keuze voor bouwteam voor de toenmalige opgave (zes bruggen). In het kader van de scope-uitbreiding naar negen bruggen heeft het projectteam Bruggen Oranje Loper deze keuze opnieuw beschouwd. De conclusie voor bouwteam als beste keuze voor de vernieuwing van de bruggen is hierbij overeind gebleven. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- <u>Behoefte aan snelheid en flexibiliteit</u>
  Omdat de bruggen oud zijn en het grootste gedeelte is afgekeurd onder afkeurniveau, moet zo snel mogelijk worden gestart met de vernieuwing. Het langer in stand houden van de huidige situatie vergroot de kans dat er een verdere verslechtering optreedt bij één of meerdere bruggen. Een calamiteit (met als gevolg een geheel of een gedeeltelijk gestremde brug) leidt vrijwel onmiddellijk tot onbereikbaarheid van het gebied en/of de corridor. Het beste middel om dit te voorkomen is een snelle vervanging. Een bouwteam helpt om de benodigde snelheid te behouden en tegelijk de benodigde wendbaarheid in planning en fasering te organiseren. Omdat niet in de traditionele rolverdeling opdrachtgever/opdrachtnemer wordt gewerkt, wordt een eventuele calamiteit, als onderdeel opgepakt van de bestaande opgave opgepakt door het hele team. Er hoeft dus niet een heel traject opgestart te worden om de opdracht opnieuw te definiëren en te onderhandelen.

- <u>Omvang en complexiteit van de opgave</u>
  De impact van het vernieuwen van deze bruggen op de bereikbaarheid van de buurt en de stad als geheel is enorm. De opgave om tijdens de

vernieuwing de omgeving zo leefbaar mogelijk en de stad bereikbaar te houden, is complex. Het is daarom cruciaal dat alle betrokken partijen vanaf het begin samenwerken aan een masterplan dat zorgt voor snelheid, een betrouwbare en voorspelbare uitvoeringswijze en betrouwbare planning. Bouwteams hebben de afgelopen decennia hun toegevoegde waarde bewezen op verschillende complexe projecten.

Het voorbereidingskrediet is bestemd voor het aanbesteden, gunnen en voorbereiden van werkzaamheden in het bouwteam. Het bouwteam richt zich op het voorbereiden van het project tot en met het uitvoerings- en kredietbesluit en de contractering van de uitvoering. De bouwteamfase start in 2019. Een deel van de kosten betreft onderzoek, de werkvoorbereiding, het maken van berekeningen en dergelijke. Een ander deel bestaat uit voorbereidende werkzaamheden zoals het 'functievrij maken van de bruggen', waarbij kabels en leidingen worden verlegd die nu nog door de bruggen heen lopen. Met deze aanpak is de verwachting medio 2020 op een informatieniveau te zitten ten aanzien van raming, planning en risico's dat nodig is voor een uitvoerings- en kredietbesluit. Als de bouwteamfase is afgerond, kunnen de betrokken aannemers een aanbieding doen voor de uitvoering. Indien deze aanbieding binnen de afspraken valt en financieel akkoord is, kunnen – na het vaststellen van het uitvoerings- en kredietbesluit– de uitvoeringscontracten met de aannemers gesloten worden. Naar verwachting zal dat moment in de tweede helft van 2020 liggen.

Een nadere toelichting ten aanzien van het voorbereidingskrediet wordt gegeven in de financiële onderbouwing

Ad II, 3 In te stemmen met een aanvullende kredietreservering van [redacted] voor de vervanging van negen bruggen op het traject Raadhuisstraat – Mercatorplein en de hieruit voorvloeiende kapitaallasten, na vaststelling van een kredietbesluit ter zake, te dekken uit de reservering in het Stedelijk Mobiliteitsfonds voor de aanpak van kades en bruggen.

Voor de vervanging van de negen bruggen is recent een SSK-kostenraming opgesteld. Daaruit komt naar voren dat een budget nodig is van [redacted] om de negen bruggen (waarvan brug 108 gedeeltelijk) te vervangen. Bij de raming is rekening gehouden met de aanbevelingen van de commissie Cloo en met de resultaten van de aanbesteding van de Vijzelstraatbruggen. Er wordt een hogere onzekerheidsmarge aangehouden dan gebruikelijk (P85).

Voor het project Raadhuisstraat – Rozengracht is al een kredietreservering beschikbaar van [redacted] waarvan [redacted] al eerder is aangewend voor het eerste voorbereidingskrediet. Om een sluitende dekking te realiseren is een aanvulling van [redacted] nodig. Deze middelen vormen onderdeel van de injectie die het gemeentebestuur voorziet om de bruggen en kades aan te pakken. Aangezien de staat van de betreffende bruggen slecht is en het een belangrijke corridor betreft in het stedelijk verkeersnetwerk, zijn de te maken kosten onuitstelbaar en onvermijdelijk. Uitstel betekent een vergrote kans op uitval en een grotere kans dat het verkeer in de stad niet meer afgewikkeld kan worden. Om in 2021 te kunnen beginnen met het vervangen van de bruggen, moet in 2020 worden begonnen met conditionerende

werkzaamheden zoals het verleggen van kabels en leidingen. Hiervoor dienen in 2019 verplichtingen te worden aangegaan met marktpartijen en betrokken omgevingspartijen te worden geïnformeerd.

Een nadere toelichting op de kredietreservering wordt gegeven in de financiële onderbouwing.

	Financiële paragraaf					
Grondexploitatie: Nee			Totale omvang krediet:	[redacted]		
			Financiële dekking:	Kredietreservering kunstwerken en bruggen		
Investering: Ja/Nee			Totale omvang krediet:	[redacted]		
			Afschrijvingstermijn:	[redacted]		
			Gebruikt rentepercentage:			
			Looptijd krediet:			
Is de regeling kredieten van toepassing: Ja			Omvang aangevraagd krediet (excl BTW)	[redacted]		
Regeling Risicovolle Projecten van toepassing: Ja						
Zijn er **risico's en zo ja, hoe** worden deze beheerst?	Er zijn verschillende risicoanalyses uitgevoerd. Zie toelichting ad. 2.					
	Financiële gevolgen					
	Jaar T	T+1	T+2	T+3	T+4	Volgnummer
Kapitaallasten					[redacted]	Kredietreservering kunstwerken / bruggen
Overige exploitatielasten						
Baten						
Saldo ten laste van de algemene middelen					[redacted]	
Waarvan nog niet gedekt						

Toelichting

De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 28/29 juni 2017 een voorbereidingskrediet beschikbaar **gesteld van** [redacted] voor het voorbereiden van zowel het vervangen van de bruggen als het herinrichten van het maaiveld. De **tot en met 2018 gemaakte kosten bedragen** [redacted] **Restant** [redacted] **Als** gevolg van de splitsing van het project in de onderdelen maaiveld en bruggen per 1 september 2018 (Oranje Loper) is het vastgestelde krediet als volgt verdeeld;

- **Maaiveld** [redacted]
- **Bruggen** [redacted]

Daarnaast zijn er voor de zes bruggen op het traject Raadhuisstraat – Rozengracht **kredietreserveringen vastgesteld van aanvullend** [redacted] en is daarbovenop, op basis van het coalitie-akkoord 2018 – 2022 een reservering in het Stedelijk Mobiliteitsfonds (SMF) opgenomen voor de kapitaallasten van bruggen oplopend tot [redacted] in 2022.

<u>Voorbereidingskrediet Bruggen Oranje Loper (beslispunt II, 2)</u>
Het gevraagde voorbereidingskrediet ad. [redacted] **heeft betrekking op het in** bouwteam verband verder voorbereiden van de vervanging van de bruggen om in de loop van 2020 te komen tot het uitvoerings- en kredietbesluit. In de tweede helft van 2020 kan vervolgens worden gegund aan de marktpartijen die de uitvoering gaan

doen. Deze voorbereiding is noodzakelijk om eind 2020 gesteld te staan de opgave op een efficiënte en effectieve wijze te kunnen uitvoeren.

Opbouw van de kostenraming:

- Werkzaamheden i.h.k.v. bouwteam gemeente

Betreft de inzet van personeel vanuit de gemeente ten behoeve van het bouwteam.

- Werkzaamheden i.h.k.v. bouwteam opdrachtnemers

Betreft het contracteren van 1 of 2 opdrachtnemers om in bouwteamverband de vervanging van de 9 bruggen voor te bereiden.

- Conditionering Kabels en leidingen

Vooruitlopend op het definitief functievrij maken van de bruggen zullen al voorbereidende conditioneringswerkzaamheden worden uitgevoerd.

- Monitoring & bouwkundige opnames

Betreft het bouwkundig in kaart brengen van de bruggen en het monitoren van de conditie van de bruggen.

- Overige bijkomende kosten

Betreft juridische kosten, communicatie, onderzoekskosten en out of pocket kosten.

- Risicoreservering / onvoorzien

10% onvoorzien plus afronding.

Totaal

Deze investering zal worden gedekt uit de reeds beschikbaar gestelde kredietreserveringen voor voorbereiding en vervanging van zes bruggen op het traject Raadhuisstraat – Rozengracht.

De totale investeringskosten van de aangepaste scope zijn geraamd op op prijspeil 2021. Van de investeringskosten is **reeds gereserveerd. Het restant betreft en wordt met deze voordracht als** aanvullende kredietreservering aangevraagd. Administratief zal deze aanvraag ook in de Voorjaarsnota 2019 worden meegenomen. De totale kosten zijn gebaseerd op het uitbreiden van het aantal bruggen, het nader definiëren van de benodigde werkzaamheden en het verwachte prijspeil van het jaar van uitvoering. Voortvloeiend uit de onderhoudsachterstand zijn er vanuit het coalitieakkoord extra middelen begroot voor bruggen en kades, oplopend tot in het Stedelijk Mobiliteitsfonds in 2022. De uitbreiding van de kredietreservering met komt na realisatie als kapitaallast van in het eerste jaar van afschrijving ten laste van deze post van het Stedelijk Mobiliteitsfonds. Dit is afgestemd met het programmateam kades en bruggen en de fondsbeheerder van het SMF. In het op te stellen plan voor kades en bruggen wordt de aanpak van deze negen bruggen met de hier voorgestelde dekking meegenomen. Wanneer het bouwteam de voorbereiding van de aanpak afgerond heeft en er een prijsaanbieding ligt (verwacht in 2020) zal worden bezien in hoeverre het benodigd budget toereikend is. Naar huidige verwachting is dat het geval. Bij bevestiging zal overgegaan worden tot het vaststellen van het uitvoerings- en kredietbesluit waarin de tot dan gemaakte voorbereidingskosten zullen worden opgenomen.

Lasten en baten Bruggen

De totale voorbereidingskosten voor de bruggen zijn geraamd op De voorbereidingskosten van de Bruggen worden gedekt door de in de begrotingen 2018, 2020 en 2021 gereserveerde kredietreserveringen. De kapitaallasten voor het eerste jaar (na 2022) worden op basis van 1,3% rente en een afschrijvingstermijn van

50 jaar geraamd op [redacted]
De kapitaallasten dalen jaarlijks met de rente over een afschrijvingsdeel.

Beheer- en onderhoudskosten Bruggen
De beheer- en onderhoudskosten voor de bruggen zullen niet substantieel wijzigen. Het betreft namelijk monumentale bruggen die – weliswaar vernieuwd – in dezelfde uiterlijke staat dienen te worden opgeleverd. Een stijging van de beheer- en onderhoudskosten ligt hierdoor niet voor de hand.

Risico's en bijbehorende beheersmaatregelen

Calamiteit
Een (grootschalige) calamiteit (verzakking of vervorming) van de kades en bruggen tijdens de voorbereidings- of uitvoeringsfase, door een slechtere staat van de bruggen dan verwacht. Het gevolg is vertraging, veiligheidsrisico's, extra proceskosten en omzetderving bij de ondernemers in de directe omgeving.
Beheersmaatregel:
Op directe raakvlakken wordt al monitoring uitgezet (kades en panden): doel is nulmeting, dossiervorming en calamiteit voor zijn. In de voorbereiding wordt flexibel omgegaan met de fasering van de bruggen, zodat indien noodzakelijk, kan worden geschakeld in de bouwfasering.

Contracteren bouwteam
Door de huidige krapte op de markt en de complexiteit van de opgave is het vinden van de juiste contractpartners een uitdaging. Het gevolg is vertraging en/of hogere kosten dan voorzien.
Beheersmaatregel:
Marktpartijen worden uitgebreid geconsulteerd en daarmee vroegtijdig betrokken in de voorbereiding. Daarnaast wordt kritisch gekeken naar de hoeveelheid inschrijvers, de administratieve lasten van de aanbestedingsprocedure en de uiteindelijke risicoverdeling tussen opdrachtnemers en opdrachtgever.

Obstakels in de ondergrond
Tijdens de uitvoering wordt mogelijk gestuit op obstakels in de ondergrond. Daar wordt vooraf onderzoek naar gedaan, maar in de praktijk blijken onvoorziene omstandigheden toch voor te komen (te dunne zandlaag, obstakels, fundering, kabels en leidingen). Dit kan gevolgen hebben voor de planning, bijvoorbeeld doordat de engineering moet worden aangepast, of een andere uitvoeringswijze moet worden bedacht.
Beheersmaatregel:
Flexibiliteit inbouwen in de keten. Dus niet alles tegelijk uitvoeren. Hierdoor is er een terugvalscenario.

Conclusie: Instemmen met aanvraag voorbereidingskrediet van [redacted] voor de bruggen, te dekken uit de kredietreserveringen en instemmen met een kredietreservering van [redacted] voor de aanpak van negen vaste bruggen, te dekken uit de structurele middelen die voorzien zijn voor de gemeentelijke aanpak van bruggen en kades.

Jaar 2019
Afdeling 1
Nummer 343
Datum 27 maart 2019

Gemeente Amsterdam
Gemeenteraad

R

Voordracht voor de raadsvergadering van woensdag 3 en donderdag 4 april 2019

Geheimhouding

n.v.t.

Stukken

Meegestuurd

- MKBA Raadhuisstraat- Rozengracht d.d. 9 maart 2018
  Decisio
- LCCA Raadhuisstraat-Rozengracht d.d. 28 oktober 2017
  Life Cycle Costing Analyse voor de corridor Raadhuisstraat – Rozengracht
- Kaart van het programmagebied (november 2018)

Ter inzage gelegd

Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

[redacted] Opdrachtgever Verkeer en Openbare Ruimte

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam

[redacted]