Gemeente Amsterdam

Notitie actualisatie SSK kostenraming Oostbrug int. RO-

Aan [redacted]

Van [redacted]@amsterdam.nl

Kopie aan [redacted]

Datum ~~woensdag 26 november 2025~~dinsdag 27 januari 2026

CONCEPT

Naar aanleiding van de diverse overleggen over de totstandkoming van de geactualiseerde kostenraming heb ik deze notitie geactualiseerd. Hieronder geef ik weer wat de afspraken en uitgangspunten zijn t.a.v. de actualisatie van de ssk kostenraming op het integraal referentie ontwerp fase 3. Dit kan dienen ter onderbouwing van de aanpassing van de aanbieding SSK raming Referentie ontwerp fase 2. Ik heb deze notitie aangepast n.a.v. de ontwikkelingen t/m 27-1-2026.

Twee fases:
De SSK kostenraming Oostbrug "Integraal referentieontwerp fase 3" wordt in drie fases geactualiseerd. De raming wordt doorgerekend op Investeringsniveau. Levensduurkosten worden vooralsnog buiten beschouwing gelaten.

[1.] Tussentijdse ramingen o.b.v. integraal referentie ontwerp SO fase 3; kwaliteitsniveau ~~sober en doelmatig~~; verzorgde stadsbrug; high end;

1.[2.] Kansen en besparingen o.b.v. expert judgement met als referentie kwaliteitsniveau verzorgde stadsbrug;

[3.] Definitieve raming o.b.v. definitief (gereviewd) referentie ontwerp SO fase 3, variant ~~sober en doelmatig~~; verzorgde stadsbrug; high end.

Nut en Noodzaak:
De tussentijdse raming willen we voor de verkiezingen (18/3/26) beschikbaar stellen aan de wethouder zodat zij kan beslissen deze voor of na de verkiezingen openbaar te maken. In elk geval dient de tussentijdse raming vóór de coalitieonderhandelingen in april/mei 2026 beschikbaar te zijn, opdat er eventueel extra budget beschikbaar kan worden gesteld in het coalitieakkoord. Het proces om informatie aan te leveren voor de coalitieonderhandelingen (nota investeringen) start op 1 december. We hebben daarop uitstel gevraagd tot medio december. De definitieve raming is onderbouwing bij de definitienota die wordt vrijgegeven voor inspraak in 2026 en uiteindelijk het definitiebesluit in 2027.

Planning:

1. Op 14 november zijn alle bouwstenen voor de tussentijdse raming beschikbaar, alsmede de onderbouwing van de drie kwaliteitsniveaus;
2. 28 november is tussentijdse raming klaar voor interne review door Amsterdam (TM: EB, TB en PvdK; PB: MS en BR; tevens IPM team op hoofdlijnen), voor de kerst is de tussentijdse raming gereviewd (12 december) en daar waar noodzakelijk aangepast beschikbaar voor de wethouder. In december of januari communiceren met de wethouder;
3. Na het opstellen van de tussentijdse raming in drie kwaliteitsniveaus kunnen de kansen en bespatringen op basis van expert judgement worden berekend;

[4.] Op ~~[nader in te vullen]~~27-03-2026 zijn alle bouwstenen voor de definitieve SSK raming beschikbaar;

4. T/m medio april opstellen definitieve raming, t/m eind april interne review definitieve raming en t/m medio mei externe review definitieve raming; raming beschikbaar voor definitienota op 5 juni.
5. Kostendeskundige Haskoning 5.1, 2, e start asap met voorbereidende werkzaamheden, vooraf wordt zijn raamwerk (geschikt voor een goede vergelijking met raming 2021) met Amsterdam gedeeld i.v.m. bijsturing (door TM en PB). Kostendeskundige Haskoning schuift indien nodig aan bij de werksessies (o.a. met Architect).

Review:

Tussentijdse raming:

1. Interne Review Haskoning
2. Interne Review Gemeente (Kostendeskundige 5.1, 2, e en IPM team incl. subteams)

Lessons learned:

1. Ophalen lessons learned (grote kostenstijgingen tussen ontwerpfase en realisatiefase) vanuit RWS projecten met name gericht op de uitvoering

Definitieve raming:

1. Interne Review Haskoning
2. Interne Review Gemeente (Kostendeskundige 5.1, 2, e en IPM team incl. subteams)
3. Externe review IGR Rotterdam / 5.1, 2, e / eventueel kostenpool RWS op GPO RWS

Varianten kwaliteitsniveau:

Van het integrale referentieontwerp willen we uiteindelijk ~~drie~~ twee varianten aan het bestuur voorleggen waaruit iets te kiezen valt o.b.v. architectonisch/ruimtelijk kwaliteitsniveau en niveau van duurzaamheid. Hiervoor worden een ~~drietal~~ tweetal ambitieniveaus opgesteld door de architect Haskoning in samenwerking met R&D en de duurzaamheidsdeskundigen. Op basis van deze ~~drie~~ twee ambitieniveaus kan de kostendeskundige varianten maken van de kostenraming.

[A.] ~~sober en doelmatig~~

CONCEPT

A.[B.] verzorgde stadsbrug
B.[C.] high end

Verschillen grosso modo in beeld brengen o.b.v. expert judgement (besparing en kansen)

1. 12 meter breedte; om verschil in beeld te hebben met eerder uitgangspunt;
2. 20,5 meter breedte met OV in de vorm van bus verkeer (geen tram); ter onderbouwing voor de keuze “zonder OV”;
3. Noordelijke en Zuidelijke aanlanding op 2,7% i.p.v. 2,4% (o.b.v. expert judgement) = model 12;
4. Met en zonder stijgpunten;

~~[5.] Ligplaatsen beperken tot 24 duwbakken (dus 5 ligplaatsen ter compensatie van spudpalengebied vervalt)~~

[6.] Kompaseiland verwijderen en toevoegen 3 extra ligplaatsen.

5.[7.] Smallere nevengeul (26 meter, twee beweegbare bruggen met elk 1 klep/val)

6. Aanbruggen in beton (beton goedkoper en duurzamer; staal slanker, meer beeldkwaliteit)

Uitgangspunten basisvariant:

1. Kostenbepalende uitgangspunten zijn geïnventariseerd door Jurgen: “BJ4691-HAS-NOK014.0-126-D1_Kostendragers Oostbrug”;
2. Ontwerpverantwoording integraal referentieontwerp SO fase 3;
3. Systeemarchitectuur: Toelichting systeemarchitectuur en eisen baseline 2 Oostbrug.pdf;
4. Objectenboom o.b.v. actuele download Relatics in Excel (via 5.1, 2, e ;
5. Hoge aanlanding in Noord model 11;
6. Aanlanding op de kade in Oost (Zuid);
7. Breedte PVR 13,1 meter, totaal incl. constructie 14,1 meter;
8. Nevengeul 35 meter;
9. Noord en Zuid beweegbare bruggen met beide twee vallen;
10. Geen OV op de brug (dus 13,1 meter breedte);
11. Incl. stijgpunten en toegang naar stijgpunten (Noord drijvende steiger, Zuid Strekdam);

[12.] Hellingspercentage conform ontwerp ~~(NB: toevoeging mogelijke variant van gem. 2,7%);~~

[13.] Aanvaarbescherming conform ~~ontwerp (deels geïntegreerd in pijlers en aangevuld met aanvaarbescherming buiten de pijlers)~~optimalisatieopgave, nader uit te werken;

12.[14.] Fundering op de 2e zandlaag;

[15.] Coherente vaarweg ~~door palen met radarreflectoren~~variant drijvende steiger;

13.[16.] 5 ligplaatsen voor binnenvaartschepen als alternatief voor ankergebied/spudpalengebied;

14.[17.] Overige nautische voorzieningen conform ontwerp voorziening duwbakken, sliksteiger, verwijderen Franse boei;

15.[18.] Bouwtijd 3,5 jaar, parallel bouwen pijlers hoofdoverspanning;

16.[19.] Kompaseiland: geen onderdeel scope;

CONCEPT

17.[20.] Spudpalengebied naar Durgerdam: geen onderdeel scope.

Niet meer als variant meenemen:

1. Lagere brug 11,35;
2. Één in plaats van twee beweegbare bruggen;
3. Één val per beweegbare brug bij 35 meter variant.

Diepgang / bandbreedte / onzekerheidsmarges

1. Referentieontwerp op Schetsontwerp niveau;
2. Marges conform: “Afsprakenoverzicht t.b.v. het opstellen investeringsramingen en levensduurramingen Opgesteld als coproductie tussen het Amsterdamse Ingenieursbureau (IB) en Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)”;
3. In de raming doen we realistische aannames (geen worst case); indien grotere onzekerheid over hoeveelheden en eenheidsprijzen dan grotere spreiding opnemen o.b.v. expert judgement kostendeskundige; over mogelijke grote wijzigingen in de aannames (bv fundering op derde zandlaag i.p.v. tweede zandlaag) transparant communiceren, geef de onzekerheid rond deze “realistische” raming aan en ook wanneer er meer zekerheid is (b.v. over de fundering na bodemonderzoek);
4. Risicoreservering op basis van de percentages (zie 2.) én deze toetsen m.b.v. gekwantificeerd risicodossier (NB: houd rekening met mogelijke verschillen in risico’s per variant);
5. Op basis van de probabilistische doorrekening kan voor budgetdoeleinden de hoogte van de kosten worden bepaald met een onderschrijdingskans van 85% (de zogeheten P85).

Integraliteit:

[1.] In de ~~drie~~ twee niveaus van kwaliteit wordt duurzaamheid op ~~drie~~ twee ~~steeds verder gaande~~ niveaus gedefinieerd;

[2.] In de ~~drie~~ twee niveaus van kwaliteit wordt beeld/ruimtelijke kwaliteit op ~~drie~~ twee ~~steeds verder gaande~~ niveaus gedefinieerd en voorzien van ~~referentieprojecten~~ hogere kwaliteitskenmerken op basis waarvan de raming wordt verrijkt.

Aan te leveren onderdelen voor 14 november:

1. Integraal Referentieontwerp SO niveau fase 3 [zie NOK RO fase 3 – in bewerking]
2. Kosten voor baggerwerk via 5.1, 2, e
3. Gekwantificeerd risicodossier (met onderscheid varianten) via 5.1, 2, e
4. Rapportage SAOZ als onderdeel van de risicoanalyse
5. Objectenboom (bijlage bij deze notitie) Toelichting systeemarchitectuur en eisen baseline 2 Oostbrug.pdf.

Op te leveren Producten voor 10 december:

[1.] Tussentijdse SSK raming ~~drie~~ twee kwaliteitsniveaus

1.[2.] Financiele gevolg van de kansen en besparingen o.b.v. expert judgement

2.[3.] Kostennota incl. verschillenanalyse raming 2021

3.[4.] Definitieve SSK raming met kostennota incl. verschillenanalyse raming 2021

CONCEPT

Checklist n.a.v. vorige raming en voortschrijdend inzicht:

- Golfbrekers (noord en zuid ter bescherming woonboten, n.a.v. presentatie 5.1, 2, e IPM team nautische voorzieningen);
- Herplaatsen nautische voorzieningen, nu staat alleen verwijderen in de raming, tenzij de voorzieningen voor de coherente vaarweg al afdoende zijn. Check, mogelijk verschil met fase SO 1;
- Baggerwerk komt via 5.1, 2, e
- Autoafzetplaats aan Surinamekade alleen als deze verplaatst moet worden;
- Wat nog interessant is zijn de kosten transportband versus strekdam: eerder is gezegd dat als er een strekdam komt er geen transportband hoeft te komen. Maakt dat een investering in ene strekdam toch interessant?;
- VTS-aanpassingen zoals het verleggen van de VTS-sectorgrenzen, ontbreekt in de SO fase 1 raming;
- Walradar staat er voor € 0,5M in, dat lijkt te weinig, moet wellicht € 1,0M zijn (info 5.1, 2, e , 2, e . Beide kanten van de brug. Kan er 1 blijven bestaan, moet er grond worden verworven om een extra paal te plaatsen?;
- Planschade (via rapport SAOZ, maar als onderdeel van de risicoreservering, deel via weerstandsvermogen gemeente Amsterdam 5.1, 2, e – DMC), dus buiten raming Oostbrug) en verwerving (paal walradar; parkeerplaatsen noordelijke aanlanding (kan ook een ruil zijn met deel Verbroederij);
- Wat is meegenomen qua bediening, hardware, software, bediening op afstand, inrichting bedienruimte, is het volledig?;
- Bouwen op het water een ruime bandbreedte nemen als marge, want we weten het niet echt;
- Restauratie kompaseiland (indien we niet gaan verwijderen t.g.v. ligplaatsen moet hij mogelijk gerenoveerd worden – scope uitbreiding?);
- Scheepvaartbegeleiding tijdens de bouwfase én tijdens exploitatie (wat is wanneer nodig?) Sluit dit voldoende aan op de laatste inzichten rond de fasering? Er lijkt in de vorige versie van de SSK 1 stuks begeleiding te zijn, volgens laatste inzicht fasering zouden dat er (minstens) twee moeten zijn. Klopt het bedrag ad € 1.755, dat lijkt relatief laag, maar sluit redelijk aan op wat op internet te vinden is;
- Hoe zit de 5.1, 2, e bij de noordelijke aanlanding in het ontwerp en de raming?: alleen een onderdoorgang bij de aanlanding of ook een aparte steiger;
- Kademuur bij 5.1, 2, e moet mogelijk versterkt i.v.m. nabijheid wachtplaatsen, zat nog niet in de oude scope/raming.

CONCEPT