



De Torenhove
Martinus Nijhofflaan 2
2624 ES Delft
IBAN NL21 BNGH 0285 0017 87
t.n.v. gemeente Delft

Behandeld door
Marianne van der Lugt

Internet www.delft.nl

Retouradres : Ondersteuning en bedrijfsvoering, Postbus 78, 2600 ME Delft

Aan de leden van de gemeenteraad

Datum
17-06-2014
Onderwerp
Vertraging Sebastiaansbrug
Ons kenmerk
1648207
Uw brief van

Uw kenmerk

Bijlage

Geachte leden van de raad,

Tijdens de commissievergadering Algemeen die plaatsvond op 22 mei 2014 stond de voortgangsrapportage tramlijn 19 op de agenda. Tijdens de behandeling van dat onderwerp heeft wethouder Harpe op basis van nieuwe informatie aangegeven dat de reconstructie van de Sebastiaansbrug aanzienlijk zal vertragen. De toezegging is gedaan dat de gemeenteraad binnen een periode van 4 weken nadere informatie van het college zal ontvangen over oorzaak, omvang en gevolg van de vertraging. Door middel van deze brief informeren wij u over genoemde onderwerpen.

Procesloop

De provincie Zuid-Holland (hierna provincie) is organisatorisch verantwoordelijk voor de reconstructie van de Sebastiaansbrug. Het Stadsgewest Haaglanden en de gemeente Delft (hierna gemeente) zijn beide mede opdrachtgever en participeren in de projectorganisatie, maar de provincie voert het projectmanagement uit.

Omdat de gemeente vanwege de afspraken uit het addendum (aanvullende contractuele afspraken die in december 2013 zijn getekend) risicodragend is geworden voor het aanbestedingsresultaat, heeft de gemeente de concept aanbestedingsdocumenten laten beoordelen door Gemeentewerken Rotterdam als een onafhankelijke deskundige partij. Die beoordeling is de basis geweest voor een nadere beschouwing van de planning. Kort gezegd was het sterke vermoeden dat de complexiteit van de uitvraag en de verantwoordelijkheden die bij de aannemer worden neergelegd niet aansloten bij de tijd die de aannemer kreeg om het werk te realiseren. Als voorbeeld daarvan kunt u denken aan de verantwoordelijkheid die de aannemer krijgt om aan te tonen dat het kunststof brugdek voldoende sterk en stijf is en blijft. Omdat het gaat om innovatieve toepassing van bouwstoffen dient hiervoor voldoende tijd beschikbaar te worden gesteld, hetgeen in de voorgeschreven realisatietijd niet was gebeurd. Los van het voorbereidingstraject bleek dat de manier waarop het dek moet worden gemaakt, getransporteerd en geplaatst onvoldoende was doordacht.

De in opdracht van de gemeente uitgevoerde beoordeling van de concept aanbestedingsdocumenten was de aanleiding voor intensieve gesprekken tussen provincie, Haaglanden en gemeente. Deze gesprekken vonden plaats in de periode februari / maart 2014. Een belangrijke afspraak die tijdens deze gesprekken is gemaakt betrof het opstellen van een nieuwe realistische planning. Over het conceptresultaat van die planning is de gemeente bestuurlijk geïnformeerd op 16 mei 2014. De nieuwe portefeuillehouder heeft de gemeenteraad daarover bij eerste gelegenheid, tijdens de commissievergadering van 22 mei, mondeling geïnformeerd. Tussen provincie en gemeente hebben de afgelopen periode diverse ambtelijke en bestuurlijke gesprekken plaatsgevonden. Hieronder worden de resultaten van die gesprekken per onderwerp beschreven.

Oorzaken

Er zijn diverse voorvallen te benoemen die invloed hebben gehad op de planning. Over een aantal van die oorzaken bestaat tussen provincie en gemeente geen verschil van inzicht. Echter, er zijn ook oorzaken die partijen op hun eigen manier kwalificeren.

In gezamenlijkheid zijn de volgende oorzaken benoemd:

1. **Kwaliteit van het conceptbestek.** Op basis van genoemde beoordeling van de concept contractstukken door Gemeentewerken Rotterdam is duidelijk geworden dat de kwaliteit van het bestek onvoldoende is om op korte termijn het formele traject van de aanbesteding te starten. De kwaliteit van de stukken dient te worden verhoogd. Doordat inmiddels duidelijk is geworden dat de provincie een andere einddatum zal hanteren (medio december 2015 als startdatum voor de exploitatie van tramlijn 19 wordt losgelaten) heeft de provincie de mogelijkheid om nadrukkelijker op kwaliteit te gaan sturen dan voorheen.
2. **Vergunningen.** Het nieuwe ontwerp voor de brug past niet in het huidige bestemmingsplan. Als gevolg hiervan is een afwijkingsprocedure doorlopen. Om verschillende redenen is het op voorhand bepaalde tijdpad voor het verkrijgen van de vergunningen niet gehaald. Aan de ene kant zijn de toegezegde doorlooptijden aan de zijde van de gemeente niet altijd nagekomen. Aan de andere kant kan aangevoerd worden dat de vergunningen later zijn aangevraagd dan afgesproken en moest een geluidsrapport opnieuw opgesteld worden. De eerste fase van de omgevingsvergunning is 13 juni 2013 aangevraagd en medio april 2014 verstrekt. De tweede fase van de vergunningprocedure is aangevraagd op 20 december 2013 en zal binnen enkele dagen vanaf heden verstrekt worden.
3. **Kabels Stedin.** Voor het aanbrengen van 2 kabels heeft Stedin een boring verricht die conflicteert met het palenplan van de brug. Deze situatie is ontstaan doordat er onduidelijke afspraken zijn gemaakt tussen Stedin, provincie en gemeente over het tracé en de afstemming daaromtrent tussen partijen.
4. **BLVC-plan.** Het is de verantwoordelijkheid van de provincie om een zogenaamd BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) voor de reconstructiewerkzaamheden op te stellen. De gemeente hecht veel waarde aan het inbrengen van dergelijke plannen. Een onderdeel van het opstellen van het BLVC-plan is het benoemen

van en het afstemmen met projecten die in hetzelfde invloedgebied liggen. Deze activiteit heeft tot vertraging geleid.

Over de beschrijving van bovenstaande vertragingsoorzaken bestaat overeenstemming tussen provincie en gemeente. Over de impact bestaat verschil van inzicht. De gemeente is van mening dat de noodzaak om de kwaliteit van het conceptbestek te verbeteren maatgevend is voor de vertraging van het project (het directe en indirecte gevolg van deze vertragingsoorzaken bedraagt volgens de gemeente 11 tot 12 maanden). Deze rederatie wordt onderbouwd door de constatering dat deze werkzaamheden op het kritieke pad van de planning liggen; de andere vertragingsoorzaken spelen parallel in hetzelfde tijdvak maar zijn niet maatgevend.

De verschillende opvattingen over de gevolgen van de vertragingsoorzaken wordt mogelijk ingegeven vanwege het nog lopende gesprek over het eigenaarschap van de financiële consequenties.

Omvang van de vertraging

Na het bestuurlijk overleg van 16 mei 2014 is door provincie, Haaglanden en gemeente gezamenlijk intensief overleg gevoerd over het opstellen van een integrale planning. Deze planning is op hoofdlijnen gereed. Tijdens een bestuurlijk overleg dat plaatsvond op 10 juni jl. is de gemeente inhoudelijk op de hoogte gesteld van de omvang van de vertraging. De nieuwe planning geeft het volgende beeld:

- gunning van het werk aan een aannemer: begin 2015
- stremming van de doorgang: derde kwartaal 2015 – begin 2017
- start exploitatie van tramlijn 19: tweede kwartaal 2017

Het college kan zich de verbazing voorstellen over het feit dat een project dat bijna in uitvoering genomen zou worden plotseling ver doorschuift. Belangrijke conclusie van de gevoerde gesprekken in de afgelopen periode is echter dat de door de provincie tot op heden gehanteerde projectplanning onrealistisch is gebleken. Deze planning is mede ontstaan door de druk die in het verleden is gelegd door de gemeente Delft op het halen van een ambitieuze einddatum. Het college beschouwt de nieuwe planning als reëel; de kans op meer vertraging in de toekomst is klein, mede door het toepassen van voldoende bufferruimte.

Gevolg van de vertraging

Partijen hebben de afgelopen periode gebruikt om de financiële gevolgen van de vertraging inzichtelijk te maken. Over de feitelijke financiële gevolgen zal de gemeenteraad in vertrouwelijkheid worden geïnformeerd. Het totaal aan directe en indirecte meerkosten is opgebouwd uit de volgende posten:

- meerkosten project Sebastiaansbrug;
- extra omrijdkosten bussen als gevolg van een langere stremming;
- extra begeleidingskosten gemeente als gevolg van langere doorlooptijd;
- hogere kosten projectorganisatie tramlijn 19 als gevolg van langere doorlooptijd.

Provincie en gemeente moeten nog nadere afspraken maken over de verdeling van de extra kosten; verschillende constructies zijn denkbaar. Getracht zal worden om het addendum dat gesloten is in december 2013 te betrekken bij die nadere afspraken en eventueel een nieuw addendum af te

sluiten. Vanzelfsprekend zullen de nieuwe afspraken, inclusief een voorstel voor de manier waarop de meerkosten gedekt worden, voorgelegd worden aan de gemeenteraad.

Er zijn diverse projecten die als gevolg van de vertraging van de Sebastiaansbrug (kunnen of noodgedwongen moeten) doorschuiven. De reconstructie van het Poortlandplein en Mijnbouwstraat zal aansluitend aan de bouw van de brug plaatsvinden. De aanleg van de zogenaamde linksaffer op de kruising Westvest – Zuidwal, ondergebracht bij OBS, kan doorschuiven naar een meer gunstige aanlegperiode die nog nader bepaald moet worden. Verwacht wordt dat het totale financiële effect van de doorschuivende projecten neutraal is (Poortlandplein en Mijnbouwstraat worden beperkt duurder en aanlegkosten linksaffer zullen lager worden doordat een extra fasering kan worden voorkomen).

Alternatieven

De vraag of de gemeente het project binnen de ontstane context moet doorzetten is gerechtvaardigd. Het college is echter van mening dat mogelijke alternatieven uiteindelijk slechter zullen uitpakken:


- afstand nemen van het huidige ontwerp en een nieuw ontwerptraject opstarten (bijvoorbeeld een eenvoudige basculebrug) op basis van hernieuwde samenwerkingsafspraken zal als gevolg hebben dat de vertraging van het project tramlijn 19 nog groter wordt (start exploitatie zal doorschuiven naar 2018 of later);
- er zal veel discussie ontstaan over het afboeken van de huidige plankosten (er zijn inmiddels enkele miljoenen besteed);
- de vergunningprocedure zal opnieuw doorlopen moeten worden waardoor de kans ontstaat dat de vergunning, zeker indien Welstand een negatief advies afgeeft, erg kwetsbaar zal worden voor beroepprocedures bij de Raad van State;
- de aanbestedingsprocedure zal opnieuw moeten worden afgebroken.

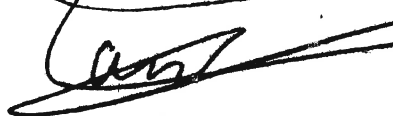
Samenvattend is er geen enkele zekerheid dat een nieuw ontwerptraject zal leiden tot een voor de gemeente financieel aantrekkelijker project. Het college beschouwt continuering van het huidige projectvoorstel uiteindelijk de beste optie voor de gemeente.

Provincie en gemeente zullen gezamenlijk alle betrokken stakeholders, waaronder ook omwonenden, ondernemers in de binnenstad en bedrijven, informeren over de ontstane vertraging.

Wij beschouwen hiermee de toezegging dat de gemeenteraad nadere informatie van het college zal ontvangen over oorzaak, omvang en gevolg van de vertraging van de reconstructie van de Sebastiaansbrug te hebben afgedaan.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Delft,

 , burgemeester
mr. drs. **G.A.A. Verkerk**

 , secretaris
drs. **T.W. Andriessen** i.s.