



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam  
Datum: 12 juli 2022  
Portefeuille(s): Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit  
Portefeuillehouder(s): Melanie van der Horst  
Behandeld door: Programma Bruggen en Kademuren, t.hilgers@amsterdam.nl  
Onderwerp: Voortgang programma Bruggen en Kademuren

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met het vaststellen van het Amsterdams Akkoord geeft het college de aanpak van de bruggen en kademuren een structureel vervolg. Dankzij het grootschalige onderzoeksprogramma naar de staat van de constructies weten we de omvang en complexiteit van de opgave steeds beter te duiden. Het onderzoeksresultaat benadrukt hoe belangrijk het is goed voor onze spullen te zorgen: veel bruggen en kademuren zijn oud en op plekken kwetsbaar. Op basis van de huidige inzichten is de verwachting dat zo'n 80 tot 125 bruggen en circa 60 kilometer kademuur de komende decennia hersteld moeten worden, dat wil zeggen gerenoveerd of vernieuwd. En zolang we het tij niet keren, loopt die achterstalligheid nog verder op. We zien dat terug in het straatbeeld en voelen de invloed ervan op de bereikbaarheid van de stad. De omvang van de opgave én de huidige beperkte financiële ruimte onderstrepen dat de aanpak over het geheel eenvoudiger, sneller en goedkoper moet. Dit vraagt stevige keuzes en een lange adem, waarbij de huidige druk op prijzen, grondstoffen en capaciteit maakt dat meer meters tegen lagere kosten op de korte termijn nog geen vanzelfsprekende uitkomst is.

In deze voortgangsbrief over het programma Bruggen en Kademuren (PBK) ga ik in op hoe de ambities en kaders uit het coalitieakkoord zich vertalen naar de programma-aanpak en de kansen en keuzes die voorliggen (1). Daarnaast ga ik op een aantal recente resultaten in (2).

#### 1. *Slimmer met minder*

We weten dat het niet tijdig herstellen van verouderde constructies en constructies met gebreken, over de hele levensduur gezien, zorgt voor toename van kosten en verder oplopend achterstallig onderhoud. Dat de programmatische aanpak voor het herstel van de bruggen en kademuren een structurele plek in de begroting heeft gekregen, is daarom een belangrijke stap. Gezien de noodzaak tot meebewegen met de financiële ruimte, wordt het inlopen van de achterstalligheid geen lineair proces. Ook dwingt dit ons ertoe om scherpere afwegingen te maken bij het treffen van veiligheidsmaatregelen en het herstel van constructies, waar het gaat om het wegen van bereikbaarheid en "werk met werk" versus de kosten. Het borgen van de veiligheid en werken aan toekomstbestendig herstel blijven de speerpunten van het programma, waarbij de focus de komende jaren ligt op verder vereenvoudigen, standaardiseren en innoveren. Zo maken we slimmer en beter mogelijk, beperken we het ontstaan van nieuwe achterstalligheid en kunnen we toewerken naar het op termijn wegwerken hiervan, zodra de financiële ruimte dat weer toe staat.

De uitwerking hiervan op de programma-aanpak wordt de komende maanden in kaart gebracht en aansluitend, begin 2023, in een actieplan aan de raad voorgelegd.

*Vereenvoudigen, standaardiseren en innoveren* betekent concreet dat we zoeken naar ruimte voor en vereenvoudiging van de uitvoering (door het volledig afsluiten van land en water tijdens werkzaamheden, eenduidige omgang met bomen, woonboten, monumentale eisen etc.). Dat we in zetten op verdere standaardisering van werkzaamheden en aanpak, waarbij we vaker kiezen voor herstel van alleen de kademuur of brug en het maaiveld en de omliggende straten ongemoeid laten. En dat we werken aan gerichte innovaties, die gaan over renovatie en levensduurverlenging van constructies in plaats van volledige sloop en nieuwbouw. Bij veiligheidsmaatregelen vertaalt zich dit in soms pijnlijke keuzes tussen versterken of afsluiten, waarbij dat laatste vaker dan tot nu toe aan de orde zal zijn. Dat heeft invloed op de bereikbaarheid van de stad. Onder meer door oog te hebben voor de belangen, door actief en laagdrempelig contact, een heldere aanpak, open communicatie en samen met bewoners en ondernemers te werken aan alternatieve oplossingen en verzachtende maatregelen, streven we de overlast zo veel als mogelijk te beperken.

Het programma heeft met de Uitvoeringsstandaard (november 2021 vastgesteld door de raad) richting gegeven voor vereenvoudiging en standaardisatie, bijvoorbeeld met het uitgangspunt volledig afsluiten, tenzij... om sneller en dus goedkoper te kunnen werken en een afwegingskader voor bomen. We zien echter dat de praktijk weerbarstig is. Daarom gaat het programma de komende periode verder in gesprek met stakeholders en onderzoeken we waar de Uitvoeringsstandaard aanscherping nodig heeft en welke (bestuurlijke) keuzes er voorliggen om de ruimte ook echt te kunnen pakken.

#### *Herzien van programmering - renoveren waar kan, vernieuwen waar moet*

De komende maanden herijken we de programmering van de uitvoeringsprojecten voor de periode tot en met 2026. Binnen de beschikbare investeringsruimte zoeken we naar een mix van vernieuwing, levensduurverlenging en renovatie. Tegelijkertijd onderzoeken we waar het (tijdelijk) aanpassen van het gebruik van een brug, kade of vaarroute kansrijk is. Het afsluiten van een brug voor (zwaar)verkeer, het niet versterken van een kade of het opheffen van parkeerplaatsen heeft vanzelfsprekend impact op de bereikbaarheid, maar om de opgave te spreiden over de tijd en kosten te besparen, zullen we dit vaker inzetten. Nu we steeds meer kennis hebben over de constructies kunnen we dergelijke afwegingen ook steeds beter maken. Aansluitend bij de ambities in het coalitieakkoord zetten we vooral in op het aanpakken van de bruggen en kademuuren en beperken we de verbreding tot herinrichtingsprojecten, waarbij ook de omliggende openbare ruimte wordt aangepakt. De praktijk laat zien dat het meenemen van het maaiveld leidt tot een complexere fasering, meer tussentijdse wijzigingen in de scope, meerwerk en daarmee een flinke stijging van kosten.

We benutten de samenwerkingscontacten die we hebben voor het vernieuwen en veiligstellen van de kades en onderzoeken waar deze contracten ruimte bieden voor levensduurverlenging en renovatie. Met onze contractpartners voeren we ondertussen gesprekken over het aantal te vernieuwen meters kademuur en verschillen van verwachtingen. Partijen hebben zich ingesteld op grotere aantallen dan wat de investeringsruimte nu mogelijk maakt en hebben daarover hun

zorgen uitgesproken. Deze afwegingen en de effecten op de programmering gaan we de komende periode in samenhang en samen met de stad en onze partners verder uitwerken. Op 6 oktober organiseert het programma een stadsbrede conferentie in het in april van dit jaar geopende bezoekerscentrum aan de Achtergracht, waarin we gesprekken met belanghebbenden en andere geïnteresseerden gaan voeren over deze en andere relevante thema's.

#### *Koppelkansen verder vormgeven*

Het verbinden van ambities binnen de openbare ruimte en het onderzoeken van alternatief gebruik sluit aan bij de oproep uit het coalitieakkoord voor slimme combinaties, zoals met de Agenda Autoluw. Een ander gebruik van de constructies vergroot de kans dat de bruggen en kademuren langer meegaan. Vandaar dat in de afgelopen bestuursperiode het beleid voor zwaar verkeer in de binnenstad is aangescherpt en met de stadsdelen is afgesproken om de meldplicht voor het plaatsen van objecten op kademuren te vervangen door een vergunningplicht, waarmee schade door overbelasting wordt voorkomen. Op dit moment werken diverse stadsdelen aan het uitwerken en vaststellen van besluiten om in de hele stad daartoe een objectvergunning in te voeren. De verwachting is dat in alle stadsdelen deze besluiten binnenkort zijn genomen.

Aanvullend daarop heeft programma Logistiek in opdracht van PBK een analyse gemaakt van alle laad- en losplekken binnen drie meter van de kades. De 5 laad en losplekken die op een zwakke kade gelegen waren, zijn inmiddels in samenwerking met programma Fiets onbereikbaar gemaakt voor grote vrachtwagens door het plaatsen van fietsnietjes. Programma Logistiek maakt daarnaast een inventarisatie van alle plekken aan een kade die bereikbaar zijn voor grote vrachtwagens, maar niet bekend zijn als laad- en losplek. Ook deze plekken worden fysiek aangepast, zodat de kademuren beschermd zijn tegen overbelasting door zware vrachtwagens. Voor de zomer is deze inventarisatie gereed.

Ook op het gebied van duurzaamheid en sociaal houden we oog voor kansrijke koppelkansen. Op de Kloveniersburgwal krijgt de eerste pilot met de "energiepaal" (een warmte-koudeopslagsysteem in de palen van de kade) voor het verwarmen van achterliggende panden vorm. En op het gebied van klimaatadaptatie, het meenemen van rainproof-maatregelen en vergroening verkennen we koppelkansen. Voorwaarde is wel dat het koppelen van ambities niet leidt tot wachten op elkaar, met toenemende kosten als gevolg. De intensieve samenwerking tussen het fysieke en sociale domein met de PBK Academy laat zien hoe het positief kan uitpakken voor beide domeinen. Er liggen waardevolle kansen om meer sociale impact te creëren op het gebied van werk, educatie en participatie. Denk bijvoorbeeld aan het bevorderen van instroom van Amsterdammers binnen de technische sector, het enthousiasmeren van scholieren voor techniek en de samenwerking met het Amsterdam Light Festival, waarbij de komende jaren workshops en lessen worden georganiseerd rond het thema bruggen en kademuren. Het Bezoekerscentrum gebruiken we onder andere voor de onderwijsprojecten en kennisdeling.

#### *2. Voortgang in de afgelopen periode*

De jaren van voorbereiding beginnen zich langzaam te vertalen in meer uitvoering op straat. Alhoewel er zoals gezegd nog vele hobbels te overwinnen zijn, doen we meer dan ooit. De vernieuwde Walter Süskindbrug is eind april weer geopend, na slechts twee maanden afgesloten te zijn geweest.

De vernieuwing van de kade bij Molen de Otter is goed op gang, de Herengracht en de Nieuwe Herengracht zijn in uitvoering gegaan en de Jacob Catskade volgt snel. Bij de Rechtboomssloot is de vernieuwing van de kade afgerond en wordt de straat opnieuw ingericht. Op 1 juni is het uitvoeringsprogramma voor 2022 door de raad vastgesteld, waarmee voorbereidings- en uitvoeringskrediet beschikbaar is voor 20 kademuur- en 19 bruggenprojecten. Een deel van deze projecten is onderdeel van de herijking van de programmering en zal dus mogelijk in de jaarplanning verschuiven. In het [dashboard](#) is een kaart opgenomen met de stand van nu. Daar vindt u ook de overige geactualiseerde programma-informatie over onder andere de veiligheidsmaatregelen, de onderzoeksresultaten en de financiële tussenstand van het 1<sup>e</sup> kwartaal van dit jaar.

#### *Versobering van het uitvoeringsprogramma*

Net als bij andere projecten in de stad zien we bij een aantal projecten dat de aanbidding van de aannemers niet past in het gereserveerde budget. Dit speelt zowel bij de innovatieve aanpak bij de kades van de Lijnbaansgracht en het Singel, als bij de aanpak op de Jacob Catskade en bij de Berlagebrug. Mogelijk gaat dit zich ook nog bij andere projecten manifesteren. De redenen hiervoor zijn divers, maar de hoge inkooprijzen door de grondstoffencrisis en de eisen die we stellen aan maatregelen rond bereikbaarheid en leefbaarheid (BLVC), bouwlogistiek, etc. zijn belangrijke oorzaken. De wens voor *al* het bouwlogistiek over water heeft bijvoorbeeld een stevige prijsopdrijvende werking bij de Jacob Catskade. Bij dit project laten we deze eis deels los en we nemen de maaiveldinrichting nu niet mee. Bij de Berlagebrug worden delen van de monumentale werkzaamheden (de Schollenbrug, de roeivereniging en de jachthaven) nu niet meegenomen en uitgesteld om de stijgende kosten te kunnen opvangen. Op deze manier kunnen we het constructieve herstel en monumentale werkzaamheden aan de Berlagebrug zelf wel volledig uitvoeren.

Deze versoberingen liggen in lijn met de hierboven beschreven opties (*slimmer met minder*). Hiermee kunnen we een deel van de hogere kosten terugdringen. Het restant zal moeten worden opgevangen binnen het huidige uitvoeringsprogramma, waarbij het onvermijdelijk is dat enkele projecten worden getemporeerd of verder versoberd. In een volgende Voortgangsrapportage en het volgende Uitvoeringskrediet komen we hierop terug.

#### *Bruggen en kademuren Weesp*

Nu Weesp een stadsgebied is van de gemeente Amsterdam, zijn ook die bruggen en kademuren onderdeel van het Amsterdamse areaal. Aan de hand van de door PBK gehanteerde criteria zouden in totaal 18 verkeersbruggen, 2,6 km kademuur en 2,3 km damwand aan de scope van het programma Bruggen en Kademuren moeten worden toegevoegd. Hiervoor zijn nog geen middelen beschikbaar gesteld. Eerste onderzoek wijst uit dat de bruggen en kademuren van Weesp vergelijkbaar oud en kwetsbaar zijn en dat net als in Amsterdam betrouwbare informatie over de staat ontbreekt. Samen met Assetmanager V&OR wordt een voorstel uitgewerkt hoe om te gaan met deze aanvullende scope. In het nieuwe actieplan komen we hierop terug.

#### *Urbiquay onderzoeksprogramma van start*

Drie consortia van kennisinstellingen, bedrijven, overheden en belangenorganisaties, waaronder vertegenwoordigers van de Vereniging Vrienden van de Amsterdamse Binnenstad, gaan de

komende jaren onderzoek doen naar toekomstbestendige oplossingen voor beheer, herstel en vernieuwing van bruggen en kademuren, binnen een complexe stedelijke context. Het Urbiquay-programma is in 2020 gezamenlijk opgezet door de gemeente Amsterdam, de Nederlandse organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en het Amsterdam Institute for Advanced Metropolitan Solutions (AMS), met medewerking van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en is onderdeel van de Nationale Wetenschapsagenda (NWA). De drie gehonoreerde onderzoeken gaan aan de slag met monitoring van de staat van bruggen en kademuren, milieuvriendelijke herstelmethoden die rekening houden met cultuurhistorische waarden, en methodes voor het verbeteren van (circulaire) aanpak en logistiek van dit soort complexe bouwprojecten. De proeftuinen binnen PBK worden gebruikt als input voor deze onderzoeksprojecten. Een mooi tussenresultaat wat ons gaat helpen bij het toekomstbestendige herstel van het erfgoed in verbinding met de stad.

Ik vertrouw erop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,



Melanie van der Horst

Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit