Nummer VN2023-007220
Directie Verkeer en Openbare Ruimte

Gemeente Amsterdam

Stadsdeel Noord DB

Voordracht voor het DB Noord van 14 maart 2023

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt B3

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Aanpak van acht beweegbare en één vaste verkeersbrug in landelijk Noord.

Het dagelijks bestuur Noord besluit

I. Kennis te nemen van:

1. De slechte staat van negen bruggen in landelijk Noord, te weten acht voormalige beweegbare ophaalbruggen: brug 339 (Wezenbrug), brug 343 Bierstekerspost, brug 344, brug 351 Postje van Gerrit Vreeling, brug 375 Bakkersbrug , brug 379 Wipbrug, brug 380 en brug 2090 Aandammerbrug en één vaste brug brug 374 Los Postje brug. Bij diverse bruggen is reeds een noodmaatregel getroffen.
2. De historie van de negen bruggen in landelijk Noord.
3. De aslastbeperking van 6 ton voor heel landelijk Noord.
4. Toestand van onderdelen van de negen bruggen en uit te voeren werkzaamheden
5. De voorgestelde functiewijziging van acht voormalige beweegbare bruggen naar vaste bruggen.
6. Het onderzoek door Ruimte & Duurzaamheid waarbij de verschillende scenario's voor vernieuwing zijn beoordeeld en voorkeursvarianten voorgesteld zijn die passen bij de status, historie en omgeving.
7. De keuze van Verkeer en Openbare Ruimte uit de voorgestelde adviezen.
8. Dat de ruimtelijke inpassing bij brug 380 afgerond wordt in 2023.
9. De voorlopige volgorde en globale planning van de uitvoering van de bruggen.
10. Dat knelpunten in bereikbaarheid Landelijk Noord politiek gevoelig zijn
11. Dat de omgevingsvisie en het ambitieprogramma Markermeerdijken, de verkenning Landelijk Noord en het onderzoek zwaar verkeer (dijken) in stadsdeel Noord die invloed kunnen uitoefenen op de uitkomst van de scenario's.

II. In te stemmen met het vergroten van de doorvaarthoogte van brug 2090 naar 1,1 m.

III. In te stemmen met de voorgestelde functiewijziging van de 8 voormalige ophaalbruggen van beweegbaar naar een vaste brug;

IV. In te stemmen met de keuzes van V& OR voor de gekozen scenario's van de 9 bruggen, te weten:

1. Bruggen 339, 343, 344 , 351, 375 en 2090 worden vernieuwd en of groot onderhoud uitgevoerd conform scenario G: een vaste brug met dek opgebouwd uit hout en stalen liggers, gerestaureerde leuning, hameipoort en balans die bijna identiek is aan de oorspronkelijke bruggen.
2. Voor brug 379 en 380 worden vernieuwd of groot onderhoud uitgevoerd conform variant D: een vaste brug met een betonnen dek, gerestaureerde hameipoort en balans maar een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord.
3. Brug 374, een vaste brug, wordt vernieuwd en opgebouwd als kopie van de bestaande brug met een betonnen dek en hergebruik van de bestaande leuning

V. In te stemmen met het informeren van de omgeving over de status en voortgang van de bruggen door middel van een informatiebijeenkomst.

Kernboodschap

Negen bruggen in landelijk noord zijn in slechte staat, waardoor de functionaliteit en veiligheid niet langer geborgd kan worden. Daarom worden de bruggen zo snel mogelijk vernieuwd of onderhouden. Van 8 voormalige ophaalbruggen wijzigt de functie naar vast. Deze bruggen worden al 25 jaar niet meer gedraaid omdat dit functioneel niet meer noodzakelijk is. Dit in combinatie met de kostenbesparing, is de reden voor de aanvraag van de functiewijziging. Van 1 brug wordt de doorvaarthoogte verhoogd naar 1,1 m waardoor dit aansluit op de sloepenroute. De bewoners participeren in een lichte vorm: meedenken over 'wijze van uitvoeren' en 'bereikbaarheid'.

Bestuurlijke achtergrond

Niet van toepassing

Bestuurlijke prioriteit

Niet van toepassing

Wettelijke grondslag

Art. 8.1 en 8.2 van de Takenlijst van de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 uitvoeren van het beheer en onderhoud van wegen het inrichten van de wegen binnen beleidskaders.

Onderbouwing besluit

Ad I Kennis te nemen van:

Ad 1: De slechte staat van negen bruggen in landelijk Noord, te weten acht voormalige beweegbare ophaalbruggen: brug 339 (Wezenbrug), brug 343 Bierstekerspost, brug 344, brug 351 Postje van Gerrit Vreeling, brug 375 Bakkersbrug, brug 379 Wipbrug, brug 380 en brug 2090 Aandammerbrug en één vaste brug brug 374 Los Postje brug. Bij diverse bruggen is reeds een noodmaatregel getroffen.

In Landelijk Noord is een grote urgente onderhouds- en vervangingsopgave voor zowel bruggen als wegen. Er vindt een integrale verkenning met als doel een integraal plan voor een duurzame en toekomstbestendige infrastructuur en openbare ruimte in Landelijk Noord. Maar uit inspecties en nader onderzoek is naar voren gekomen dat acht (voormalig) beweegbare bruggen en één vaste brug in landelijk Noord dusdanig slecht zijn dat de functionaliteit en veiligheid van de bruggen niet langer geborgd kan worden. Het gaat dus om een zeer urgente groot onderhouds- en vervangingsopgave die zo snel mogelijk gerealiseerd moet worden vooruitlopend op de resultaten van de integrale verkenning in Landelijk Noord (no-regretmaatregelen). Voor de locatie van de bruggen zie bijlage 01.

Ad 2: De historie van de negen bruggen in landelijk Noord.

De bruggen zijn in 1993 overgenomen door de gemeente Amsterdam van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

De bruggen variëren in leeftijd, van vier bruggen dateren de landhoofden uit de jaren 20 van de vorige eeuw (ca. 100 jaar oud), de overige bruggen uit de jaren 50, 60 en 70 (ca. 45

tot 75 jaar oud). De bovenbouw is van recentere datum een enkele uit de jaren 50 en 60 (ca. 70 jaar oud) en de meesten uit de jaren 70 van de vorige eeuw (ca. 50 jaar oud).

In 2014 zijn de bruggen met kleinschalige levensduurverlengende maatregelen onderhouden.

In 2020 en 2021 zijn bij diverse bruggen noodmaatregelen getroffen zoals het verwijderen van de bovenbouw of aanbrengen van noodbrug (351, 379 en 380).

Voor een overzicht van de staat van de bruggen zie bijlage 02.

Ad 3: De aslastbeperking van 6 ton voor heel landelijk Noord.

De gemeente Amsterdam heeft in 2019 een verkeersbesluit genomen voor een aslastbeperking voor verkeer zwaarder dan 6 ton in heel landelijk Noord. De aanleiding van deze maatregel was de slechte staat van zowel de brugdekken als het wegennet in het gebied. Deze maatregel is aangekondigd als tijdelijke maatregel in afwachting van een integrale strategie (verkenning) van de infrastructuur in landelijk Noord. De bruggen moet geschikt zijn voor zwaar verkeer na de renovatie maar kunnen niet breder worden vanwege de ruimtelijk inpasbaarheid.

Ad 4: Toestand van onderdelen van de negen bruggen en uit te voeren werkzaamheden

Een brug is opgebouwd uit vier onderdelen te weten landhoofden, val en de bovenbouw bestaande uit hameipoort en balans. De staat van deze onderdelen worden hierna besproken.

<u>Landhoofden</u>

De landhoofden zijn opgebouwd uit een houten vloer, houten palen en metselwerk. De staat van de houten palen varieert. Sommige zijn na 100 jaar nog acceptabel, anderen jonger maar dermate aangetast dat de landhoofden vernieuwd moeten worden. Door het programma bruggen en kademuren wordt een herberekening van de landhoofden gedaan om te controleren of zij voor een periode van 15 tot 25 jaar behouden kunnen blijven en dan ook zwaar verkeer kunnen dragen. Indien dit niet het geval is zal de fundering vernieuwd moeten worden.

<u>Vallen</u>

De vallen zijn opgebouwd uit een houten dek met houten liggers en zijn berekend voor veel lichter verkeer dan tegenwoordig rondrijdt. De technische levensduur van de dekken is verstreken en om aan de huidige verkeersbelasting te kunnen voldoen moeten de dekken vernieuwd worden.

<u>Bovenbouw</u>

De houten bovenbouw bestaat uit een hameipoort en een balans. De bovenbouw heeft normaal gesproken een levensduur van maximaal 50 jaar. Bij alle bruggen is deze levensduur bijna of lang verstreken. Dit tonen de inspectie en de noodmaatregelen ook aan. Er is behoorlijk veel houtrot en andere gebreken. Bij de meeste bruggen dienen de hameipoorten en balansen vernieuwd te worden waarbij in het kader van duurzaamheid zoveel mogelijk hout wordt hergebruikt. Bij enkele bruggen (339 en 343) kan volstaan worden met groot onderhoud van de bovenbouw.

Conclusie risicobeoordeling programma bruggen en kademuren

Dat de bruggen slecht zijn tonen ook de onderzoeken en de risicobeoordeling door het programma bruggen en kademuren (PBK) aan. De bruggen hebben een risicoscore rood (brug 343, 351, 374, 375, 379 en 380) dan wel oranje-rood (brug 339, 344 en 2090). Waarbij geoordeeld is dat de bruggen niet voldoen of gaan voldoen aan het minimumniveau qua sterkte. Deze risicobeoordeling is nog niet onderbouwd door een herberekening.

Voor een overzicht van de staat van de bruggen wordt verwezen naar bijlage 02

Ad 5: De voorgestelde functiewijziging van acht voormalige beweegbare bruggen naar vaste bruggen.

Door de nautisch beheerder Hollands Noorder Kwartier is aangegeven dat de bruggen 339, 343, 344, 351, 375, 379 en 380 vastgelegd kunnen worden. De bruggen hebben geen functie meer voor het vaarverkeer. Daarnaast heeft het recreatieschap Noord-Holland aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het vastleggen van deze bruggen met behoud van de huidige doorvaarthoogte.

Bij de aanvraag is rekening gehouden met het sloepennetwerk in Landelijk Noord. Het sloepennetwerk wordt in de warmere maanden volop gebruikt. Hierbij kan over verschillende routes gevaren worden door de ecologische gebieden in landelijk Noord. Voor een overzicht van de routes van het sloepennetwerk zie bijlage 03.

Na analyse blijkt dat alleen brug 2090 in de sloepenroute ligt in Waterland. Rondom brug 2090 liggen op de sloepenroute vaste bruggen met een doorvaarthoogte van 1,1 m zie bijlage 04. Omdat de fundering van brug 2090 in zeer slechte staat is, moet de brug vernieuwd worden. Bij de vernieuwing wordt de huidige doorvaarthoogte van 0,87 m verhoogd naar 1,1 m waardoor doorvaarhoogte aansluit bij de overige bruggen op de sloepenroute en de noodzaak van een beweegbare brug vervalt.

De overige zeven voormalige beweegbare bruggen (brug 339, 343, 344, 351, 375, 379 en 380) raken het huidige sloepennetwerk niet. De bruggen waren ooit beweegbaar en zijn volgens zeggen al 25 jaar niet meer gedraaid, en dit is functioneel gezien ook niet meer noodzakelijk.

In de omgevingsvisie 2050 spreekt Amsterdam wel de ambitie uit om het sloepennetwerk op termijn te gaan uitbreiden, dit gezien de druk van de recreatieve behoeftes in de verdichte stad. Maar gezien de actuele urgentie van de bruggen kan niet gewacht worden op een toekomstige ambitie, vooral als er nog geen uitgewerkte plannen voor zijn. Door het recreatieschap Noord-Holland worden nu geen bezwaren gezien tegen de komende functiewijziging naar vaste brug.

De kosten voor nieuwbouw en onderhoud van een vaste brug zijn aanmerkelijk lager dan die van een beweegbare brug. VenOR en Stadswerken zijn echter formeel verplicht om een brug als beweegbare brug te onderhouden ondanks dat zoals in deze gevallen de bruggen al heel lang niet meer als beweegbaar gebruikt worden.

Het ontbreken van een functionele noodzaak tot het beweegbaar zijn, in combinatie met de kostenbesparing, is de reden voor de aan te vragen wijziging.

Ad 6: Het onderzoek van de zeven voormalige beweegbare bruggen door de gemeente Amsterdam waarbij de verschillende scenario's voor vernieuwing zijn beoordeeld en voorkeursvarianten voorgesteld zijn die passen bij de status, historie en omgeving.

Door Ruimte en Duurzaamheid (RenD) is een onderzoek uitgevoerd naar de historie van de bruggen en hun landschappelijke inpassing. RenD heeft een advies gegeven over mogelijke scenario's voor vervanging van de bruggen. Hieronder staat een samenvatting van de hoofdonderdelen uit het adviesrapport aan de hand waarvan het advies is geformuleerd.

Landschappelijke en ruimtelijke kwaliteit: Door de positie van de bruggen ten opzichte van de overige elementen in het landschap ontstaat er een complementaire en historisch karakteristieke beleving van het landschap. Een aantal bruggen vormen ensembles met de dorpen, zoals de bruggen rond Zunderdorp en Ransdorp. Daarnaast vormen enkele bruggen een ensemble in het landschap zoals brug 2090 en 379.

Wat betreft architectonische kwaliteit passen de oorspronkelijke bruggen qua grootte in de dorpen. Ook zijn ze ook soortgelijk opgebouwd met een stenen voet en een houten bovenbouw. Het kleurgebruik van een witte hoofdvorm met zwart stalen verbindingsstukken sluit ook goed aan. Qua vormgeving zijn de bruggen functioneel en sober en doelmatig opgebouwd met niet meer versiering dan noodzakelijk.

Het cultuurhistorische landschap, de oude dijken, polders, brekingen, wegen, woonlinten, historische kernen en bruggen vertellen het verhaal van Amsterdam Noord. De bruggen die tegenwoordig in het landschap te vinden zijn, accentueren het landschap en omlijsten deze kwaliteiten.

Voorgestelde scenario's:

Scenario A: Duiker

Scenario B: Vaste brug

Scenario C: Vaste brug met een hameipoort

Scenario D: Vaste brug, met betonnen rijdek en gerestaureerde bovenbouw en een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord

Scenario E: Vaste brug, met een houten dek en stalen liggers en een gerestaureerde bovenbouw en een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord

Scenario F: Vaste brug, met betonnen rijdek en gerestaureerde bovenbouw en een gerestaureerde leuning

Scenario G: Vaste brug, met een houten dek en stalen liggers en een gerestaureerde bovenbouw en een gerestaureerde leuning, bijna identiek aan de oude brug

Scenario H: beweegbare brug, volledig gerestaureerd, identiek aan de oude brug

Proces

Van de acht scenario's is een visuele voorstelling gemaakt die besproken zijn in een vooroverleg met de Commissie Welstand en Monumenten. De eerste conclusie was dat de scenario's A, B en C, respectievelijk duiker, vaste brug of vaste brug met enkel een

hameipoort te sterk afwijken van het oude beeld van de brug met een contragewicht waardoor deze drie mogelijkheden afvallen als renovatiescenario.

Adviezen RenD en Commissie Welstand en Monumenten:

- Voor de bruggen 343, 344 , 351 en 375 is het advies volledige restauratie als beweegbare brug, scenario H of scenario G uitvoering als vaste brug met een gerestaureerde bovenbouw die bijna identiek is aan de oorspronkelijke brug.
- Voor de bruggen 379 en 380 is het advies om een vaste brug te leggen met een betonnen dek en een gerestaureerde bovenbouw. Keuze is er nog voor de leuning: gerestaureerd (scenario F) of een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord (scenario D).
- Voor brug 2090 is het advies volledige restauratie als beweegbare brug, scenario H

(Bij brug 2090 was uitgegaan van een 1 op 1 vervanging waarbij de doorvaart te laag is voor de sloepenvaart. Hierdoor moest de brug beweegbaar blijven in het advies).

Voor een overzicht van de scenario's en de keuzes per brug zie bijlage 05 en 06.

Voor het volledige advies van R&D zie bijlage 07.

Ad 7: De keuzes van Verkeer en Openbare Ruimte uit de voorgestelde adviezen van R&D.

Vanwege de toekomstige functiewijziging van de bruggen van beweegbare brug naar een vaste brug (zie ad 5) is het niet meer noodzakelijk om de bruggen conform scenario H (beweegbare brug, identiek aan oude situatie) uit te voeren.

In het algemeen geldt dat de bruggen na vernieuwing of renovatie voldoen aan de geldende normen qua verkeersbelasting. Dit zal bij de fundering door de herberekening van PBK aangetoond moeten worden.

Dit betekent dat de bruggen 343, 344 , 351, 375 en 2090 worden vernieuwd en of groot onderhoud uitgevoerd conform scenario G: een vaste brug met dek opgebouwd uit hout en stalen liggers, gerestaureerde leuning, hameipoort en balans die bijna identiek is aan de oorspronkelijke bruggen.

Voor brug 379 en 380 geldt dat gekozen is voor variant D: een vaste brug met een betonnen dek, gerestaureerde hameipoort en balans maar een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord. De reden voor deze keuze is de betere geleiding van het verkeer langs de bruggen.

Niet meegenomen in de advisering door RenD zijn brug 339 en brug 374:

Brug 339 is een houten ophaalbrug in Durgerdam. De brug is in de procedure om een vaste brug te worden. Hierdoor is scenario G de meest logische variant voor deze brug.

Brug 374 is een vaste brug die wordt vernieuwd en opgebouwd als kopie van de bestaande brug met een betonnen dek en hergebruik van de bestaande leuning.

Ad 8: De ruimtelijke inpassing bij brug 380 afgerond wordt in 2023.

Brug 380 wordt op dit moment regelmatig beschadigd door langsrijdend breed verkeer. De brug ligt enigszins gedraaid (Liergouw-Dorpsweg Ransdorp), terwijl de doorgaande route

rechtdoor is (Liergouw, Durgerdammergouw) waardoor brede voertuigen moeten zwenken op de toch al smalle brug en aanrijding een groot risico is.

Er wordt momenteel onderzocht op welke wijze deze situatie te verbeteren is.

Uitgangspunt voor de nieuwe oplossing is:

- Verbeteren rijcurves voor vrachtverkeer
- Minimaliseren van schade door vrachtverkeer
- Snelheid beperken tot 30 km/u

Daarvoor zal de ligging van de brug gedraaid worden om ruimere rijcurves te faciliteren.

De uitwerking hiervan vindt plaats in 2023.

Ad 9: De voorlopige volgorde en globale planning van de uitvoering van de bruggen

Bij de planning wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van het gebied en programma's in de omgeving:

Groot onderhoud van alleen de wegen die onderhoudsachterstand hebben en als no regret zijn aangemerkt in afstemming met Integrale Verkenning, van 2018 t/m 2025

- Dijkverzwaring Markermeerdijken door Alliantie t/m dec 2023
- Reconstructie 't Schouw aan N247 'on hold' door Provincie N-H

Indicatieve planning uitvoering

		Uitvoering ON Van	**Tot en met**
1	344	Q3 2024	Q1 2025
2	351	Q3 2024	Q1 2025
3	379	Q3 2024	Q1 2025
4	380	Q1 2025	Q2 2025
5	343	Q1 2025	Q3 2025
6	374	Q1 2025	Q3 2025
7	375	Q1 2025	Q3 2025
8	2090	Q1 2025	Q3 2025
9	339	Q3 2025	Q4 2025

Kanttekeningen:

Ad 10: Kennis te nemen dat de knelpunten in bereikbaarheid Landelijk Noord politiek gevoelig zijn

De omgeving heeft aangegeven veel hinder te ervaren van zwaar verkeer en sluipverkeer (zo is n.a.v. een ongeval in 2018 door de Centrale Dorpsraad ingesproken bij de toenmalige wethouder Sharon Dijksma). Veel hinder zwaar verkeer door Uitdam (door aslastbeperking rijdt zwaar verkeer om), in 2021 motie aangenomen gem. Waterland om

het zwaar verkeer te beperken.

Uit het onderzoek naar zwaar verkeer (2022) kan echter niet worden afgeleid dat er sprake is van zwaar sluipverkeer in landelijk Noord. Er zijn een paar locaties gemonitord (de locaties Beemsterstraat, Liergouw, Durgerdammerdijk en de driesprong Voorwerf). Op deze locaties werden vooral lichte voertuigen gesignaleerd, met name uit de categorie transport algemeen. Deze voertuigen hebben allemaal een aslast van minder dan 6 ton. Op de Liergouw werden de meeste zware landbouwvoertuigen gesignaleerd.

Verder levert de historische opbouw van Landelijk Noord meer aandachtspunten op:

- B-wegen, max. 2,2m breed
- Beperkt aantal ontsluitingswegen, soms via een dorp (Ransdorp)
- Beperkingen als doodlopend (Holysloot), deels eenrichting (Durgerdam), bestemmingsverkeer (brug 2090), fietspad (Uitdammerdijk)
- Aslastbeperking sinds mei 2019 vanwege slechte staat wegen/ bruggen
- Milieuzonering sinds nov 2020 met toegang naar A10 alleen via S116 (Ransdorp/ Zunderdorp), maar niet via S115 (Liergouw)

Er dient daarom rekening gehouden te worden met een kritische omgeving. Zorgvuldige en tijdige communicatie is noodzakelijk. In het omgevingsmanagement is er nauwe afstemming tussen het project Instandhouding bruggen, wegen en Integrale Verkenning.

Ad 11: Dat de omgevingsvisie en het ambitieprogramma Markermeerdijken, de verkenning Landelijk Noord en het onderzoek zwaar verkeer (dijken) in stadsdeel Noord die invloed kunnen uitoefenen op de uitkomst van de scenario's.

In de *omgevingsvisie van de provincie Noord Holland* worden kritische succesfactoren genoemd zoals goede bereikbaarheid van natuur- en recreatiegebieden via groenblauwe verbindingen. Er zijn geen concrete aanknopingspunten voor de bruggen in Landelijk Noord behalve dan dat de verhoging van brug 2090 de doorvaart voor de sloepen verbeterd.

In het *ambitieprogramma Markermeerdijken* staat vermeld: Verbeteren van het recreatief vaarnetwerk, met een focus op fluisterboten en andere kleine vaartuigen. Als ambitie geldt het herstel van de historische melkschuitroutes waarmee Waterland met Amsterdam-Noord wordt verbonden. De historische melkschuitroutes hebben echter geen raakvlak met deze bruggen.

Het doel van de *Integrale verkenning Landelijk Noord* is een integraal plan voor een duurzame en toekomstbestendige infrastructuur en openbare ruimte in Landelijk Noord in samenspraak met alle stakeholders in het gebied. De verkenning zal binnenkort een principebesluit bij u voorleggen, naar verwachting eind 2023 gevolgd door een voorkeursbesluit. Onderhoud aan de in deze voordracht bedoelde bruggen is echter urgent en kan niet wachten op de resultaten van de verkenning. Deze no regret maatregelen worden vooruitlopend en in afstemming met team Verkenning bepaald, voorbereid en uitgevoerd.

De *Verkenning zwaar verkeer (dijk) wegen stadsdeel Noord* wordt uitgevoerd door het Programma Logistiek van Verkeer en Openbare Ruimte op verzoek van het stadsdeel Noord. Dit doet ze in nauwe samenwerking met de afdelingen Stedelijk Beheer en Kennis en Kaders/Onderzoek en Kennis, het projectteam dat zich bezighoudt met de integrale verkenning infrastructuur en openbare ruimte in landelijk Noord en gebiedsmakelaars van

het stadsdeel zelf. In de verkenning worden enkele adviezen gegeven om de problematiek rondom het zwaar verkeer in bepaalde specifieke gebieden in Noord aan te pakken. Deze verkenning wordt naar verwachting in maart aangeboden aan het dagelijks bestuur van Noord.

Ad II in te stemmen met het vergroten van de doorvaarthoogte van brug 2090 naar 1,1 m'.

Na analyse blijkt dat alleen brug 2090 in de sloepenroute ligt in Waterland. Rondom brug 2090 liggen op de sloepenroute vaste bruggen met een doorvaarthoogte van 1,1 m zie bijlage 04. Omdat de fundering van brug 2090 in zeer slechte staat is, moet de brug vernieuwd worden. Bij de vernieuwing wordt de huidige doorvaarthoogte van 0,87 m verhoogd naar 1,1 m waardoor doorvaarhoogte aansluit bij de overige bruggen op de sloepenroute en de noodzaak van een beweegbare brug vervalt.

Ad III in te stemmen met de voorgestelde functiewijziging van de 8 voormalige ophaalbruggen van beweegbaar naar een vaste brug.

Door de nautisch beheerder Hollands Noorder Kwartier is aangegeven dat de bruggen 339, 343, 344, 351, 375, 379 en 380 vastgelegd kunnen worden. De bruggen hebben geen functie meer voor het vaarverkeer en raken het sloepen netwerk niet. Daarnaast heeft het recreatieschap Noord-Holland aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het vastleggen van deze bruggen met behoud van de huidige doorvaarthoogte. De bruggen waren ooit beweegbaar en zijn volgens zeggen al 25 jaar niet meer gedraaid, en dit is functioneel gezien ook niet meer noodzakelijk.

Door het besluit de doorvaarthoogte van brug 2090 te verhogen naar 1,1 m', sluit deze aan bij de overige vaste bruggen op de sloepenroute en vervalt de noodzaak van een beweegbare brug.

Ad IV in te stemmen met de keuzes van VenOR voor de gekozen scenario's van de 9 bruggen, te weten:

1. Bruggen 339, 343, 344 , 351, 375 en 2090 worden vernieuwd en of groot onderhoud uitgevoerd conform scenario G: een vaste brug met dek opgebouwd uit hout en stalen liggers, gerestaureerde leuning, hameipoort en balans die bijna identiek is aan de oorspronkelijke bruggen.

Ad IV 1: Het advies van RenD en commissie Welstand en Monumenten is om de bruggen 339, 343, 344 , 351, 375 en 2090 uit te voeren conform scenario G (bijna identiek aan de oude brug maar vast) of scenario H, restauratie van de beweegbare brug. Vanwege het besluit tot functiewijziging van de bruggen (besluitpunt 2) van beweegbare brug naar een vaste brug is het niet meer noodzakelijk om de bruggen conform scenario H (beweegbare brug, identiek aan oude situatie) uit te voeren.

2. Voor brug 379 en 380 worden vernieuwd of groot onderhoud uitgevoerd conform variant D: een vaste brug met een betonnen dek, gerestaureerde hameipoort en balans maar een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord.

Ad IV 2: de bruggen 379 en 380 worden conform de adviezen van RenD en Welstand en Monumenten uitgevoerd als een vaste brug, gerestaureerde hameipoort en balans. De

leuning wordt uitgevoerd als een nieuwe leuning in stijl Landelijk Noord omdat dit type leuning het verkeer beter begeleidt.

3. Brug 374, een vaste brug, wordt vernieuwd en opgebouwd als kopie van de bestaande brug met een betonnen dek en hergebruik van de bestaande leuning

Ad IV 3: de vaste brug 374 wordt vernieuwd als kopie van de bestaande brug. Het is niet noodzakelijk om de brug te verbreden aangezien de doorgaande route via de Nieuwe Gouw loopt.

Ad V: in te stemmen met de omgeving te informeren over de status en voortgang van de bruggen door middel van een informatiebijeenkomst.

De aanpak maakt deel uit van een onderhoudsprogramma civiele constructies. Omdat het gebruik en de aard van bruggen bij onderhoud niet significant wijzigt maakt een participatietraject geen deel uit van de aanpak. In de uitwerking van de plannen wordt voor bewoners een lichte vorm van participatie voorgesteld: *meedenken*, met de focus op de aspecten wijze van uitvoeren en bereikbaarheid.

We willen de omgeving informeren over de voorkeur onderhoud- en vervangingsscenario's. Na het tijdelijk verwijderen van de bovenbouw van brug 379 en 380 werd de belofte gedaan die terug te brengen en bewoners en agrariërs bij het onderhoud te betrekken. Ook benoemen we de stand van zaken ten aanzien van het onderhoud van de overige bruggen in Landelijk Noord, het onderhoud wegen in Landelijk Noord en de Verkenning Landelijk Noord.

Advies, afstemming en participatie

Nautisch beheerder Hollands Noorderkwartier: akkoord met vastleggen van bruggen 339, 343, 344, 351, 375, 379 en 380 en behoud van de huidige doorvaarthoogte. Akkoord met het vastleggen van brug 2090 mits de doorvaarthoogte 1,1 m wordt.

Recreatieschap Noord-Holland: ziet voor het huidige recreatieverkeer geen bezwaar tegen het vastleggen van bruggen (339, 343, 344, 351, 375, 379 en 380) met behoud van de huidige doorvaarthoogte en tegen het vastleggen van brug 2090 met een doorvaarthoogte van 1,1 m.

Gebiedsmakelaar landelijk Noord: Geen bezwaar

Participatie:

De aanpak maakt deel uit van een onderhoudsprogramma civiele constructies. Omdat het gebruik en de aard van bruggen bij onderhoud niet significant wijzigt maakt een participatietraject geen deel uit van de aanpak. Gezien de functiewijziging die hier plaatsvindt (van beweegbaar naar niet beweegbaar), de rol die de bruggen hebben in de bereikbaarheid van de dorpen in Landelijk Noord en de relatie met recreatie in het gebied heeft in het voortraject wel consultatie plaatsgevonden van een aantal belanghebbenden.

Bewonersbijeenkomst

In de uitwerking van de plannen wordt voor bewoners een lichte vorm van participatie voorgesteld: *meedenken*, met de focus op de aspecten wijze van uitvoeren en bereikbaarheid.

Dit wordt op de volgende manier vormgegeven:

- Informatiebijeenkomst; te organiseren voor de uitwerking van de plannen (maart 2023). Hierbij worden de plannen toegelicht en de wijze waarop de keuze tussen varianten is gemaakt. Doel is om bewoners te informeren, en reacties te krijgen ten aanzien van de uitvoering. De keuze van een variant is reeds gemaakt.
- Inrichten omgevingsmanagement; waaronder een periodieke afstemming met de Centrale Dorpenraad van Landelijk Noord, het Recreatieschap en Nautisch beheer. Hiertoe behoort ook het aanstellen van een aanspreekpunt voor bewoners en andere belanghebbenden.
- Actieve communicatie; zowel via bewonersbrieven, een projectsite als de site van de Centrale Dorpenraad over de voortgang van de werkzaamheden en hinder.

Het projectteam houdt rekening met inbreng van bewoners en andere belanghebbenden. Terugkoppeling vindt plaats in gebundelde vorm via de projectsite.

Financiële onderbouwing

Investeringsvoorstel

Tabel 1: Basisgegevens investering

Investeringssom	€ 10.400.000,00
Rentepercentage	0.7%
Afschrijvingstermijn (jaar)	50
Kapitaallasten	€ 280.000,00
Aanvang kapitaallasten	2024
MIP nummer	

Tabel 2: Financiële consequenties van de beslispunten

BATEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Begroting 2024		I	€ 0,00	€ 925.000,00	€ 7.550.000,00	€ 1.000.000,00
Begroting 2023		I	€ 925.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Totaal			**€ 925.000,00**	**€ 925.000,00**	**€ 7.550.000,00**	**€ 1.000.000,00**

LASTEN						
	Product	I/S	Jaar T	Jaar T+1	Jaar T+2	Jaar T+3
Vernieuwing en vervanging 9 bruggen:2023		I	€ 925.000,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
Vernieuwing en vervanging 9 bruggen: 2024 en verder		I	€ 0,00	€ 925.000,00	€ 7.550.000,00	€ 1.000.000,00
Totaal			**€ 925.000,00**	**€ 925.000,00**	**€ 7.550.000,00**	**€ 1.000.000,00**

I=Incidenteel
S=Structureel

Consequenties gedekt? Ja

Overige toelichting

Overige toelichting:

De bruggen 339 en 374 zijn niet meegenomen in de SSK-raming hiervoor is een aanname voor de kosten gedaan. De huidige investeringsraming voor de overige 7 bruggen is gebaseerd op een schetsontwerp waardoor de variatiecoëfficiënt 45% is. Dit betekent dat de totale investering kan variëren tussen 7 mln. en 13,5 mln. Aan het einde van 2023 is het VO gereed en kan een investeringsraming worden opgesteld met een hogere betrouwbaarheid.

Dekking:

De uitgaven voor de voorbereidingskosten in 2023 wordt gedekt uit het vervangingsprogramma civiele constructies deel 2", MIP-nummer 70.22.0008.

De uitgaven in 2024 en verder wordt gedekt uit het vervangingsprogramma civiele constructies deel 3 dat in de voorjaarsnota 2023 zal worden opgevoerd.

Conclusie:

De besluiten hebben wel financiële gevolgen maar zijn gedekt dan wel worden te zijner tijd gedekt.

Conclusie

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

Hollands Noorderkwartier, nautisch beheerder: melding functiewijziging bruggen.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2023-017760	01 Bijlage 1 Foto's locatie 9 verkeersbruggen LN.pdf (pdf)
AD2023-017761	02 Bijlage 2 Overzicht staat bruggen (1).pdf (pdf)
AD2023-017762	03 Bijlage 3 sloepennetwerk en locatie bruggen Landelijk Noord.pdf (pdf)
AD2023-017763	04 Bijlage 4 Bruggen in vaarroutes vanaf brug 2090.pdf (pdf)
AD2023-017764	05 Bijlage 5 Scenario's (1).pdf (pdf)
AD2023-017765	06 Bijlage 6 Overzicht per brug (1).pdf (pdf)
AD2023-017766	07 Bijlage 7 20220928 Bruggen Landelijk Noord Conclusieboek LQ (1).pdf (pdf)
AD2023-017747	Stadsdeel Noord Voordracht (pdf)

Behandelend ambtenaar of indienend raadslid (naam, telefoonnummer en e-mailadres)

Directie Verkeer en Openbare Ruimte, Marten van der Plaat, 0653 740 110, m.van.der.plaat@amsterdam.nl

Uitslag