Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Aan de leden van de raadscommissie ID

*Z0049E

Datum
Ons kenmerk V&OR/UIT/2016002555
Uw kenmerk
Behandeld door [redacted] (assetmanager Civiele Constructies), Verkeer en Openbare Ruimte,
[redacted]@amsterdam.nl
Kopie aan
Bijlage

Onderwerp Uitvoering aanbevelingen Rekenkameronderzoek Beheer en onderhoud bruggen van oktober 2015

Geachte commissieleden,

Op 25 november 2015 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aanbevelingen uit het Rekenkameronderzoek Beheer en onderhoud bruggen Amsterdam (oktober 2015).
Ik heb u toegezegd om in de het 2e kwartaal van 2016 te rapporteren over de uitvoering van deze aanbevelingen.

Het programma stedelijk assetmanagement is in volle gang. Een presentatie over dit programma is gepland in de technische sessie van de commissie ID van 22 juni 2016.
De uitvoering van de aanbevelingen voor het beheer en onderhoud van de bruggen loopt gestaag mee binnen het programma stedelijk assetmanagement. De inspectiegegevens van de bruggen zijn op orde, er ligt een instandhoudingsplan 1.0 en de risicobruggen zijn in beeld. Het stedelijk programma assetmanagement is echter nog niet klaar. De komende twee jaar wordt de beheerinformatie nog verder aangevuld en verfijnd.

Er wordt duidelijk vooruitgang geboekt, maar om met de woorden van de rekenkamer te spreken, "voor het traject invoering assetmanagement is een lange adem nodig". Het college blijft daarom de vinger aan de pols houden.

Aanbeveling 1.
Ga door op de ingeslagen weg van assetmanagement en houd de snelheid erin.

Sinds het rekenkameronderzoek van oktober 2015 zijn er binnen het stedelijke programma assetmanagement, in nauwe samenwerking met de 7 stadsdeelorganisaties, belangrijke stappen gezet. In 2015 zijn stadsbrede kaders voor assetmanagement vastgesteld voor de zes hoofdassets :

- *Verhardingen*
- *Groen*
- *Openbare Verlichting*
- *Verkeersregelinstallaties*
- *Civiele Constructies*
- *Tunnels*

In deze kaders is onder andere vastgelegd hoe in de hele stad assets voortaan worden benoemd, geïnspecteerd en gemonitord. Er wordt één taal gesproken op het gebied van assetmanagement en er komen uniforme werkwijzen. Assetmanagement levert een bijdrage aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de stad. Maar ook een bijdrage aan de Slagvaardige Overheid, bijvoorbeeld door het harmoniseren en centraliseren van IT- systemen, datamanagement en monitoring & inspecties.

Centraal informatiebeheersysteem in 2016 in gebruik
Het centraal informatiebeheersysteem wordt momenteel ingericht. In 2016 en het eerste kwartaal 2017 worden de gegevens over de assets gefaseerd per asset naar één informatiebeheersysteem overgezet en geconverteerd. Dit gebeurt conform stadsbreed afgesproken datadefinities, gebaseerd op het landelijk informatiemodel NEN2767.
De gegevens in dit centrale informatiebeheersysteem zijn vervolgens stadsbreed te gebruiken. Momenteel wordt een stedelijk inspectiekader ontwikkeld en getoetst met als doel eind 2016 60% of meer van de areaalgegevens op orde te hebben.

"De inspectiegegevens van de bruggen van V&OR zijn
in het tweede kwartaal 2016 100 % op orde.
De dataconversie zal in het derde kwartaal 2016 plaatsvinden."

Kwalitatieve beheerniveau 's assets eind december ter vaststelling
De notitie 1 Amsterdam Heel & Schoon wordt eind 2016 ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Het college zal met deze notitie eenduidige stadsbrede beheerniveau 's voor de assets aan u voorleggen.
Op basis hiervan kunnen eenduidige relaties worden weergeven en verder ontwikkeld:

- tussen de huidige en gewenste beheerniveau 's;
- tussen de verschillende kostenniveaus per beheerniveau.

Assets én achterstalligheid in beeld
Eind 2015 zijn voor alle assets stedelijke instandhoudingsplannen gemaakt, waarbij gebruikt is gemaakt van de op dat moment beschikbare inspectiegegevens. De definitie

van achterstalligheid is bij de instandhoudingsplannen geüniformeerd. Hierdoor kwam ook het achterstallig onderhoud van de assets in beeld. Dit inzicht was aanleiding om samen met de stadsdelen, één aanvraag op te stellen voor het wegwerken van achterstallig onderhoud in de stad. Deze aanvraag is in de voorjaarsnota 2016 door het college behandeld. Het college stelt de raad voor om xxx beschikbaar te stellen voor het wegwerken van achterstallig onderhoud, specifiek voor de aanpak in de stadsdelen buiten de ring, boven het IJ en het Amsterdamse Bos

"Volgens de principes van assetmanagement is er,
op basis van de huidige inspectiegegevens,
geen achterstallig onderhoud bij de bruggen van
V&OR."

Harmonisering en centralisering van de hoofdprocessen vormgegeven
Na een uitgebreide evaluatie van het Programma assetmanagement eind 2015, is met de stadsdeelorganisaties overeenstemming bereikt over de `Procesplaat Assetmanagement`.
De procesplaat is een weergave van de toekomstige zeven hoofdprocessen van assetmanagement in Amsterdam. Tijdens de evaluatie is overeengekomen met de stadsdeelorganisaties dat het efficiënter en effectiever is om vier van de zeven hoofdprocessen centraal in de stad te organiseren.

Nr.	Processen Assetmanagement	Door
1	Beleid & Kaders Assetmanagement	Centraal
2	Gegevensbeheer	Centraal
3	Monitoring & Inspectie	Centraal
4	Opstellen Concept-Stedelijk Maatregelenpakket	Centraal
5	Maatregeltoets en gebieden input	Stadsdelen of V&OR
6	Afwegingsproces, MIP, Optimalisering IHP*	Gezamenlijk besluitvormingsproces
7	Optimale uitvoeringsprogrammering (inclusief werk met werk maken).	Stadsdelen of V&OR

* MIP = Meerjaren Investerings Programma
* IHP = Instandhoudingsplan

In de technische sessie van de commissie ID van 22 juni 2016 zal een presentatie over Assetmanagement worden gegeven.

Aanbeveling 2.

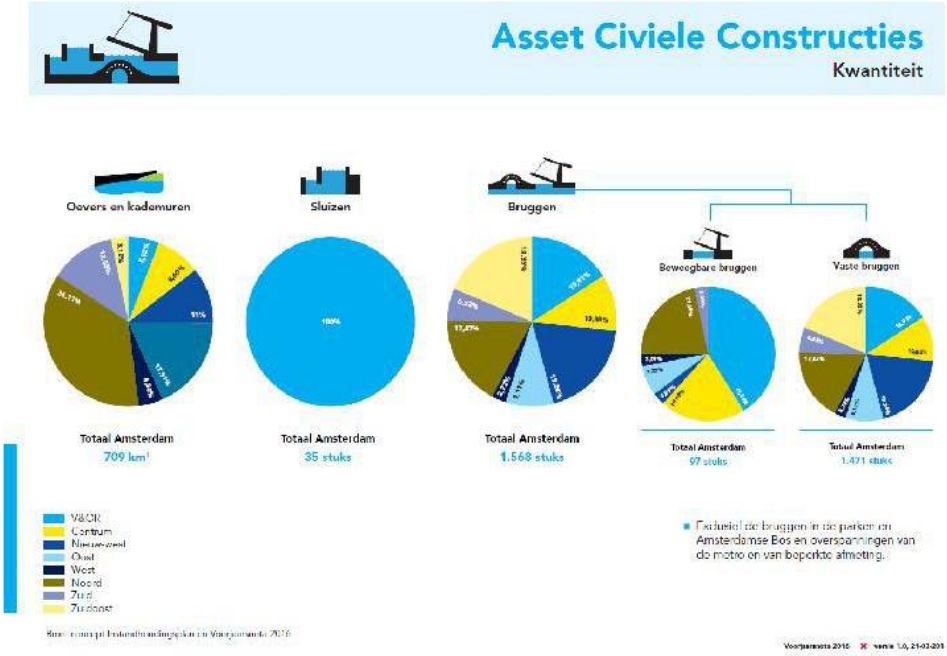
Maak een plan voor de adequate monitoring van beheer en onderhoud tijdens het proces van invoering van assetmanagement.

Vanuit de hoofdprocessen van assetmanagement is de aanpak voor alle assets generiek. Qua planning lopen de civiele constructies (bruggen, kades en sluizen) gestaag mee in het proces van implementatie. Specifiek voor de bruggen van V&OR zijn in 2015 inspecties uitgevoerd en is een eerste instandhoudingsplan (IHP 1.0) gerealiseerd.
Het gegevensbeheer van de 42 beweegbare bruggen en de 234 vaste bruggen van V&OR is in het 2e kwartaal 2016 conform de principes van assetmanagement, verder op orde gebracht en ingericht. De basisgegevens, inspectiegegevens en de bruggenlijst zijn op orde. Ongeveer 60% van het oude papieren archief moet nog gedigitaliseerd worden.

Proces	Resultaten in 2016	Kwartaal
Beleid & kaders	Bijdrage aan de "Nota 1 Amsterdam heel en schoon".	Q2 – Q4
Gegevensbeheer	Bruggenlijst Amsterdam geactualiseerd.	Continu
	Centraal informatiebeheersysteem wordt ingericht.	Q1/Q2
	Start dataconversie bruggen.	Q3
	Ontsluiten van statische en dynamische data vanuit informatiebeheersysteem.	Q4 e.v.
Monitoring & Inspecties	Alle instandhoudingsinspecties bruggen V&OR uitgevoerd conform inspectiekader.	Q2
	Cyclisch uitvoeren inspecties.	Q4
Programmering	Projectportfolio bruggen V&OR 2016-2020 beschikbaar.	Q1
	Risicobruggen grotendeels geprogrammeerd voor groot onderhoud of vervanging in de MIP 2017-2020.	Q1
	Achterstalligheid in beeld op basis van huidige informatie en (beleids-)kaders.	Q1
	Nader onderzoek risicobruggen uitgevoerd.	Q1 – Q4
	Data beschikbaar risicobruggen; SSK ramingen, technische adviesrapportages.	Q2
	Pilot Life Cycle Costing Mariniersbrug uitgevoerd	Q2
	Verder programmeren (IHP 2.0) en ontwikkelen van kostenkengetallen	Q3
	Programmering MIP 2018-2021	Q4
Uitvoering	Rol serviceprovider duidelijk (SLA, prestaties, overlegstructuur, informatiestructuur en kwartaalrapportages).	Q2

Gegevensbeheer alle civiele constructies op orde 2e kwartaal 2017

De planning is om álle informatie van civiele constructies van de stad in het 2e kwartaal 2017 ingevoerd te hebben in het centrale informatiebeheersysteem. Dit betreft dan het areaal van de stad zoals weergegeven in onderstaand overzicht.



"Liefde voor bruggen"

Het management heeft de verantwoordelijkheid om de kennis van vertrekkende `bruggenfluisteraars` over te doen dragen en te borgen in documenten en systemen. Naast informatie en kennis wordt ook de liefde voor de bruggen overgebracht. Een mooi document is gemaakt door een `bruggenfluisteraar` die met pensioen is gegaan in april 2016. Via deze link is een film (6,5 minuut) te zien getiteld: *Honderd redenen om van een brug te houden*.

Programma constructieve veiligheid

Het traject voor het opstellen van het toetsingskader en CUR-aanbeveling is een iteratief proces, waarbij in nauwe samenwerking met de assetmanagers de volgende processtappen doorlopen worden:

1. Inventariseren areaal en categoriseren bruggen.
2. Analyse van het areaal op toestand en gebruik en het benoemen van potentiele knelpunten.
3. Juridische toetsing van gelijkwaardigheid in het bouwbesluit in relatie tot het toetsingskader.
4. Onderzoeken van de knelpunten en toetsen van de uitkomsten aan de normen.

5. Verfijnen van het toetsingskader.
6. Opstellen, acceptatie en besluitvorming toetsingskader.

De oorspronkelijke scope van de opdracht was de bruggen in beheer bij V&OR. Inmiddels is deze uitgebreid tot alle bruggen in de stad. Het project heeft een doorlooptijd tot 2019.

Bij het doorlopen van de stappen 1 en 2 blijkt dat veel specifieke informatie over constructie en draagkracht onvolledig is. Deze opgave voor álle bruggen in Amsterdam zal zeker nog twee en een half jaar duren en is afhankelijk van de budgetten die hiervoor beschikbaar kunnen worden gemaakt. Daarnaast zullen in het kader van de ontwikkeling/verfijning van normen veel metingen moeten worden verricht aan de constructie en het gebruik van de bruggen. Daarbij wordt opgetrokken met de G4-gemeentes en Provincies in landelijke (CUR-)werkgroepen. Dit vindt parallel plaats aan het op orde brengen van de gegevens.
Het vervolgens systematisch toetsen aan die normen en het bepalen van knelpunten en een programmering voor de aanpak van knelpunten betekent het opzetten van een programma constructieve veiligheid voor de bruggen in Amsterdam voor de komende 15 jaar. Dit is de concrete vertaling van het toetsingskader naar een Amsterdamse opgave.

Aanbeveling 3.
Betrek het vervangingsonderhoud bij de invoering van assetmanagement. Tot op dit moment moeten budgetten voor vervanging prioritair worden aangevraagd. Dat maakt planmatig werken gedurende hele levenscyclus van een "asset" (van ontwerp tot sloop) onmogelijk.

Vanaf het moment dat sprake is van een volwaardig assetmanagement is het ook mogelijk om voor de vervangingsinvesteringen te gaan werken met een structureel budget aan kapitaallasten.

Door het college is op 9 februari 2016 de Nota beoordeling investeringsvraagstukken vastgesteld. In deze nota wordt strak gestuurd op de onderbouwing van investeringsvoorstellen, ook die voor vervanging. Belangrijke wijzigingen ten opzichte van de staande praktijk is dat het beleid voorschrijft dat investeringen altijd gepaard gaan met een Total Cost of Ownership- (TCO) analyse.
Dit uitgangspunt heeft grote raakvlakken met assetmanagement, omdat hierbij ook de gehele levensduur van een object in beschouwing wordt genomen. Gedurende de levensduur ondergaat een object verschillende stadia. Het wordt gebouwd, gebruikt en onderhouden. De gebruiks- en onderhoudsfase is verreweg het langst en brengt aanzienlijke kosten met zich mee. Het ligt dan ook voor de hand om reeds in de ontwerpfase van een object en bij het investeringsbesluit te streven naar optimale onderhoudbaarheid en bruikbaarheid.

Sinds de Voorjaarsnota 2015 wordt in de meerjarenraming rekening gehouden met de (kapitaal-)lasten van toekomstige investeringen. In de meerjarenraming staan stelposten voor kapitaallasten van investeringen die geactiveerd dienen te worden en voor het

investeringsvolume van investeringen die onder de activeringsgrens vallen. Investeringen (boven en onder de activeringsgrens) nemen wat dit betreft een andere positie in dan reguliere prioriteiten. In de praktijk houden we in de Voorjaarsnota 2016 in de meerjarenraming al rekening met een prioriteitsaanvraag voor de geplande vervanging van een specifieke brug in 2020. Daarmee wordt voor een belangrijk deel al tegemoetgekomen aan de risico's die de Rekenkamer ziet aan het als prioriteit moeten inbrengen van een vervangingsinvestering.

Het integreren van assetmanagement in gemeentelijke inrichtings- en beheerplannen kan leiden tot effectiviteits- en efficiencywinst. Een assetmanagementplan is een goed instrument om het investeringsvolume over een lange reeks van jaren (afhankelijk van de levensduur van een asset) te bepalen. Dit investeringsvolume kan vervolgens vertaald worden naar de vier jaren van de meerjarenbegroting. Voorwaarde is wel dat er dan sprake is van een volwaardig assetmanagement dat voldoende inzicht geeft in de geplande vervangingskosten gedurende een lange reeks van jaren en waaruit mogelijk een structureel budget uit kan worden afgeleid. Het financieel beeld van de afgelopen jaren laat nog te vaak van jaar tot jaar onverwachte grote verschillen zien voor wat betreft investeringsvolume en de jaarlasten die daarmee gepaard gaan. Dit duidt er op dat het nu nog niet gewenst of efficiënt is om al te gaan werken met een structureel (kapitaallasten-)budget voor vervangingsinvesteringen.
Een volwaardig assetmanagement zal er niet toe leiden dat er geen jaarlijkse verschillen meer zijn in investeringsvolume en jaarlasten. Dat heeft ermee te maken dat de meeste assets geen ideaalcomplex hebben en dus dat de vervanging per jaar kan verschillen. De verschillen zullen met een volwaardig assetmanagement echter wel veel beter voorspelbaar worden. Vervolgens kunnen deze verschillen worden verevend met een reserve, zodat het jaarlijks beslag op de algemene middelen gelijk blijft.

Pilot Life Cycle Costing
In 2015 is gestart met een pilot om LCC (Life Cycle Costing) toe te passen bij bruggen. De pilot wordt uitgevoerd in samenwerking met een docent van de Technische Universiteit Delft. Het doel is om met een casus ervaring op te doen met deze methode. Gekozen is voor de Mariniersbrug uit 1935 (Rijksmonument van 80 jaar). De brug voldoet niet meer aan de reguliere normeringen en zou in 2020 vernieuwd moeten worden. Binnenkort wordt de pilot afgerond met een afgewogen beslissing om de brug nog tussen de 10 en 25 jaar in bedrijf te houden. Dit betekent uitstel van een investering (en dus kapitaallasten) van ca. [redacted] euro. Dit levert de gemeente Amsterdam, in relatie tot de levensduur van de brug, een significatie kostenbesparing op én voorlopig geen overlast voor de omgeving.

Aanbeveling 4.
Werk bij de invoering van asset management de rol van de service provider (verder) uit. Deze aanbeveling is een pleidooi om helderheid te creëren over de verantwoordelijkheden van de 'uitvoerders'.

In 2015 heeft de uitvoerende afdeling Service & Techniek (S&T) ingezet op nauwere

samenwerking met de assetorganisatie en het in kaart brengen en verbeteren van de eigen werkprocessen.
In 2016 wordt uitvoering gegeven aan de verbeteropgave om slimmer, efficiënter en meer marktconform te gaan werken. De samenwerkingsafspraken tussen assetmanager en serviceprovider zijn vormgegeven in een SLA (service level agreement), o.a. over prestaties, rapportages, schades en storingen, checklists, informatie-uitwisseling, rollen, taken en verantwoordelijkheden. Deze SLA is in samenwerking tussen S&T en assetmanager tot stand gekomen. Per kwartaal wordt gerapporteerd door S&T aan de assetmanager. Op basis van de resultaten die S&T behaald kan in de loop van 2017 een besluit worden genomen over het wel of niet verzelfstandigen van het team.

Met vriendelijke groet,

Drs. P.J.M. Litjens,
Wethouder Verkeer, Vervoer en
Organisatie