		20190607 PCVB controle OM-procedure VragenKlachtenMeld		
		* In de kolom "akkoord" omwille van het overzicht alleen "nee" invullen als je het **niet** m		
		Review PvE samenstelling tranchescope v1.2		
volgnr	**eisnr**	**Eisomschrijving**	**initialen**	**opmerking**
			toetser	
1	1.1	Geen toets constructieve veiligheid wordt uitgevoerd voor: (mail van [redacted] in mail van [redacted] Bruggen die na 2012 zijn opgeleverd ([redacted])	RD	Deze bruggen zullen constructief voldoen. Maar naar ik begrepen heb (klopt dit?) zijn zij voor de looptijd van het programma in onderhoud bij PBK. Dan willen we misschien wel een InstandHoudings Advies voor de bruggen van zeg 5 jaar en ouder.
2		idem	JvdE	dit jaartal moet zijn geralateerd aan het ontwerp van de brug niet aan de datum van oplevering
3	1.3	Geen toets constructieve veiligheid wordt uitgevoerd voor BBM's met besluit opvoeren voor vernieuwing t/m 2024 (bron [redacted]),	JvdE	Waarom niet alle BBM bruggen ? waarom deze toevoeging?... of het woordje 'met' vervangen door 'en/of' dvies voor de bruggen van zeg 5 jaar en ouder.
4	1.4	Geen toets constructieve veiligheid wordt uitgevoerd voor de TCVB short list afgeronde rapporten (bron Jelle) met standlijn eind Q2	RD	Constructieve staat bekend, maar voor InstandHoudings Advies wel opnemen.
5	1.4 bij schrift	Voor de onder 1 bedoelde bruggen [bruggen die na 2012 zijn opgeleverd] wordt aan het einde van het proces wel een simpele toets constructieve veiligheid uitgevoerd (zijn immers ontworpen volgens de Eurocode (ingevoerd in 2012)).	RD	Hoeft niet meer als we ze wel meenemen in IHA contract
6	1.4 bij schrift	idem	JvdE	Dus formeel gezien niet opgeleverd, maar ontworpen. De kans is klein, maar bruggen die na 2012 zijn opgeleverd, kunnen immers volgens de oude voorschriften ontworpen worden.
7	2.1	bruggen op houten palen die nog niet in tranche 3&4, nog niet onderzocht in voorportaal	RD	Zijn er dan voldoende monsters genomen of moet het alsnog in GHPO?

8	2.3	prioriteit vanuit bereikbaarheid hoofdnet en OV, vrachtroutes 7,5 tonszone		Hoofdnet bestaat m.i. niet meer, dat is tegenwoordig Plusnet auto en Plusnet corridor auto…maar dat zou je eens kunnen checken
9	3	Planning en risico (20190911 aanvullende uitgangspunten)	RD	Historische afwegingen, niet meer actueel in programma, laten vervallen
10	3.1	Voormalige V&OR-bruggen vooraan houden, degene met het meeste risico als eerste	JvdE	wat zijn dat ?
11	3.1	idem	JvdE	Wat is het meeste risico ? hoe bepaald ?
12	3.5	% Van [redacted] beschouwen om te zien waar uitbijters zitten	JvdE	wat zijn uitbijters ?
13	3.6	Foto's van bruggen waar geen gegevens over zijn, om te beoordelen of het echt om een risicovolle brug gaat	JvdE	wat bedoel je hiermee ?
14	3.7	Omgevingsmanager toetst scope op voorgenomen werkzaamheden aan bruggen	JvdE	Wie is dat? Bij wie? V&OR?
15	4	Planning en type brug	RD	Historische afwegingen geen sturing vanuit programma, laten vervallen.
16	4.2	Bruggen met enkel tramverkeer komen na de verkeersbruggen van V&OR	JvdE	? het lijkt er te staan dat deze bruggen tussen de VOR bruggen en SD bruggen in, opgepakt worden. Deze bruggen (! de autonome tram en spoor bruggen) zijn vooralsnog niet in de scope opgenomen.
17	4.3	Bruggen van IJburg in de laatste tranche tenzij ze in beheer zijn bij VOR of Centrum	JvdE	Begrijp ik niet ? waarom dit onderscheid ? op IJburg zijn veel bruggen VK45

18	5	Batchgrootte:	RD	Eisen zijn tegenstrijding, in lijn brengen met contract.
19	5.3 en 5.4	Batch met 25 vaste bruggen en/of viaducten; Aan het eind alleen viaducten dan 27 stuks	JvdE	Ik begrijp dit niet, wat is het verschil tussen een vaste brug en een viaduct ? dit is een onvoldoende duidelijke definitie.
20	5.3 en 5.4	idem	JvdE	Een brug kan zich onderscheiden in constructieve samenstelling of in functie.
21	6	Aantal bruggen met houten palen in een batch	RD	Gaat over tranche 1-4 kan vervallen.
22	6.2	Batch 13 en verder: maximaal 20 bruggen op houten palen ;	JvdE	? per batch of per tranche ?
23	7.1	Categorie 3: 5 beweegbare bruggen per batch;	JvdE	? wat is het verschil in categorie ?
24	8	Geografische volgorde van bruggen op houten palen	RD	Historische overwegingen, geen sturing vanuit programma, laten vervallen.
25	8.1	Dit betekent dat binnen ca. 1 jaar alle bruggen van V&OR en Centrum zijn onderzocht ;	JvdE	Dat is nog al een stelling, hoe kom je erbij dat 172bruggen in 1 jaar zijn onderzocht ? graag weghalen deze zin.
26	8.4	Opmerking: Resultaat van het onderwater-scannen, kan van invloed zijn op de volgorde: bijvoorbeeld bruggen met een verdachte fundering waarvan de situatie dermate urgent is dat deze brug met voorrang onderzocht moet worden;	JvdE	Dit is achterhaald, graag verwijderen
27	8.5	De volgorde kan eveneens bepaald worden bij mogelijk verdachte/gevonden vervuilingen en/of obstakels in de ondergrond, die volgen uit een (historisch) bodemonderzoek .		Is die nu rond ? en terug te vinden in de DMS/AIP ?
28	9	Geografische voorwaarde overige bruggen :	RD	Historische overwegingen, geen sturing vanuit programma, laten vervallen.

29	9	Bruggen 250 t/m 550 (t/m T4)	JvdE	? wat bedoel je met deze bruggen ? T4 is toch al bepaald ? en bij 4 Tranches kom ik 480bruggen, niet op 550 ?
30	9	Nieuw-West	JvdE	In NW bevinden zich veel naoorlogse bruggen (risicoklasse A). Waarom niet hoger op de prio ?
31	10	Randvoorwaarden en wensen: Randvoorwaarden en wensen	RD	Veel wensen en niet SMART. Laten vervallen.
32	10.2	Heel logisch maar best moeilijk te bewaken: objecten dienen in de juiste cyclus te worden geïnspecteerd. Dus in de juiste frequentie .	JvdE	Wat heeft dit met de scopebepaling/trancheindeling te maken voor de TCVB ?
33	10.3	In een enkel geval kan het wijs zijn de inspectie uit te stellen en effort te steken in het completeren van het dossier .	JvdE	Idem, dit is een interne afweging binnen de TCVB, heeft niks met de scope indeling te maken. Uiteindelijk zullen ook deze bruggen onderzocht moeten zijn.
34	10.6	Deze dienen op elkaar afgestemd te worden. Waarbij in mijn ogen Instandhoudingsinspectie leiden zijn .	JvdE	En wie neemt dat op zich ? maw bij wie wil je dit neerleggen ?
35	10.7	Wanneer uit een toestandsinspectie blijkt dat de hele brug vol met zettingsscheuren zit leidt dit direct tot de	Jvde	Ook hier, dit is een ongoing proces en kan vaak pas vastgesteld worden na onderzoek. Een eventueel afgeschreven brug, wordt afgevangen door je eerdere uitgangspunten, die zal op de vernieuwingslijst staan.
36	10.8	Verzoeken van projecten om bruggen te onderzoeken.	JvdE	Dat loopt in beginsel via AV
37	11	Overige afspraken Overige afspraken	RD	Kan vervallen.
38	11.1	Vanaf keuzemoment serie staan de bruggen in de 6 batches vast en kunnen er geen wijzigingen meer aangebracht worden in deze batches	JvdE	Hoe is dat keuzemoment gedefinieerd ? DT besluit ?
39	11.2	Personele (externe) kosten batch 1 t/m 6 ongeveer gelijk (ca. € 50.000).	JvdE	? wat zijn dat voor kosten ? en waarom hier vermeld, is m.i. voor dit stuk niet relevant ?

40	12	Categorien_vs 0.4.xls Batch bepaling verkeersbruggen in Bruggendatabase_Amsterdam_(20181203)_vs0.83.xls Categorien_vs 0.4.xls Batch bepaling verkeersbruggen in Bruggendatabase_Amsterdam_(20181203)_vs0.83.xls	JvdE	? is de ene .xls dezelfde als de andere ? en zo ja waarom twee bronnen en hoe verhouden die zich tot elkaar… En waar staan deze files ? voor iedereen toegankelijk ?
41	12	Selectie Verkeer (kolom F)	JvdE	Dit zegt mij niks, maar ik zie hier categorieën bruggen in staan die m.i. niet binnen de scope horen, n.m. alleen wegverkeersbruggen in het beheer van Amsterdam
42	5	Een batch heeft doorgaans 20 objecten	JB	Batchgrootte: we zijn in overleg om de batchgrootte voor de ON's te vergroten naar 40 objecten per batch waardoor het efficienter werken is voor de marktpartijen met mogelijk een gunstige invloed voor de planning.. Als we dat invullen door 2 batches samen te voegen tot 1 uitvoeringsbatch kan deze eis zo blijven staan. Dit kan ook effecten hebben voor het aantal bruggen met een houten fundering in een batch.
43	6	Batch 13 en verder: maximaal 20 bruggen op houten palen per batch	JB	Het aantal bruggen op houten palen per batch is afhankelijk van een aantal zaken, o.a. mogelijke versnelling van het IHA i.r.t. het GHPO. Dit wordt nog verder uitgezocht. Het kan mogelijk tot gevolg hebben dat de bruggen op houten palen anders verdeeld zouden moeten worden

ingen	
ıet de beantwoording eens bent	
beantwoording	**akkoord***
Programmaplan Bruggen en Kademuren, blz 57, "Het programma is verantwoordelijk voor de constructieve veiligheid en vernieuwing van de bruggen en kademuren binnen de scope, maar de beheerorganisatie blijft verantwoordelijk voor het functioneren van de assetmanagementcyclus"	
Tkn aan PBK. TCVB hanteert dezelfde scope als PBK. [redacted] Wouwenaar bepaalt de scope namens PBK	
Tkn aan PBK. TCVB hanteert dezelfde scope als PBK. [redacted] Wouwenaar bepaalt de scope namens PBK	
Voor de 'groene' bruggen van de short list wordt een IHA geleverd.	
Ik begrijp hieruit dat het IHA (ook) de simpele toets constructieve veiligheid inhoud. De eis wordt met deze tekst genuanceerd.	
Tkn aan PBK. TCVB hanteert dezelfde scope als PBK. [redacted] Wouwenaar bepaalt de scope namens PBK	
De scope voor GHPO wordt afgeleid uit die van IHA: alle bruggen op houten palen in IHA-T5 gaan eerst naar GHPO	

Er is overleg met [redacted] over de routes die voor het verkeer het meest belangrijk zijn.	
De meeste bruggen die onder deze eisen vallen zijn inmiddels onder gebracht in T1 t/m T4. Een aantal eisen kan vervallen	
Dat zijn de bruggen die voordat de bruggen van de stadsdelen werden overgeheveld naar V&OR bij dit organisatieonderdeel in beheer waren en daarvoor vaak de bruggen van stadsdeel overschrijdend belang	
[redacted] houdt een ABC-lijst bij. PBK heeft TCVB gevraagd met deze lijst rekening te houden. De ABC-lijst is bepaald obv expert judgement bij Beheer	
Indien er over een bepaald constructief onderdeel van de brug.bijv de fundering, geen informatie aanwezig is, dan werd bij de risicoinschatting uitgegaan van de worst-case. Dat heeft in enkele gevallen geleid tot de onbedoeld hoge prioritering van onbelangrijke bruggen. Die juist omdat ze onbelangrijk waren niet zorgvuldig werden gearchiveerd. Deze eis moet dat voorkomen.	
Deze foto's moeten voorkomen dat er, door gebrekkige informatie in het archief, onbedoeld onbelangrijke bruggen in de scope worden opgenomen	
[redacted] heeft bij vorige tranches meegekeken naar het voorstel voor de scope	
In het memo Scope Programma Bruggen & Kademuren dd 27-2-2020 van [redacted] en geadresseerd aan de Assetmanagmenttafel is aangegeven dat ook trambruggen met enkel tramverkeer tot de scope van het programma behoren	
Ik heb het Marten nooit gevraagd want aangenomen dat omdat deze wijk van Amsterdam vrij nieuw is, er ook niet veel riskante bruggen worden verwacht	

Het gaat niet over de batchgrootte voor het I&M of GHPO contract, daar zijn de batches inderdaad kleiner.	
In GISIB wordt onderscheid gemaakt tussen vaste bruggen en viaducten. Marten voorzag dat aan het eind alleen maar viaducten over zouden blijven. Om vaart te maken en omdat viaducten (kennelijk) eenvoudiger zijn dan bruggen kunnen er meer in een batch terwijl de werklast voor ON toch ongeveer gelijk blijft. Gelet op het bezwaar tegen deze eis stel ik voor om voor alle batches 20 bruggen aan te houden.	
Zie hierboven	
In T5 komen ook nog ca 100 bruggen met houten palen voor	
In T3 en T4 zijn per batch 13 tot 20 bruggen op houten palen opgenomen.	
Er zijn nog maar 3 beweegbare bruggen over die in T5 kunnen worden ingedeeld. Het maakt dan niet mee uit van welke categorie ze zijn. Deze eis kan daardoor vervallen	
Deze eis kan vervallen want alle resterende houten fundering kunnen in T5 worden opgenomen	
Aanname van Marten verwijderd	
Verwijderd	
Voor T3 en T4 zijn deze onderzoeken uitgevoerd. T5 kan pas na vaststelling scope en opdracht. Waarschijnlijk hoeft alleen milieukundig bodemonderzoek in het DMS te worden opgeslagen, de andere info komt uit bestaande database en hoeft niet dubbelop.	

T4 is inderdaad al bepaald. Helaas is bij het eerste PvE geen rekening gehouden met het aantal bruggen in een batch waardoor deze eis voor een deel van T4 en een deel van T5 geldt	
Op het Stroomschema "Nee-tenzij" wordt als na-oorlogse bouwperiode aangeduid 1945-1975. In deze periode is de bouwproductie door de diverse beheerders als volgt: VOR 107, N 52, NW 45, ZO 38, C 14 en lager voor anderen.	
De beheerder heeft tot nu toe geen scopevoorstel afgewezen obv deze eis	
Marten heeft het over uitstellen (dus een brug die beoogd is voor T5 naar T7 doorschuiven) om daarmee tijd te winnen om ontbrekende documenten op te zoeken. Bijv als Ali uitvindt dat voor een brug helemaal geen informatie in het DMS is te vinden.	
Dit ligt bij V&OR, de belanghebbende bij inspecties. De prioritering van IHA ligt vast d.m.v. het voorliggende PvE. Het is aan VOR te besluiten of ze daar bij de planning van de toestandsinspecties rekening mee willen houden	
Mee eens	
Duidelijk	
Nadat marktpartijen een batch hebben opgeleverd mogen zij een nieuwe batch uitkiezen. Dat is het keuzemoment	
IHA marktpartijen concurreren met elkaar om de meest aantrekkelijke batches. Wie het eerst komt, die het eerst maalt. Maar dan moeten de batches wel ongeveer dezelfde werklast met zich meebrengen, anders gaat een van de partijen teveel op achter lopen	

Het is gebruikelijk dat in het overdrachtsdossier van Marten op te nemen maar Marten hoeft dat niet aan mij te leveren	
Dan is deze eis niet relevant	
OK	
OK	