Nummer VN2022-011037
Directie Verkeer en Openbare Ruimte

Gemeente Amsterdam

Map wethouder De Vries **Map**

Voordracht voor de Map wethouder De Vries van 12 april 2022

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (40)

Agendapunt B7

Onderwerp

Update Marie Thomas Tonnon brug (2484)

Gevraagde beslispunten

Kennisnemen van de laatste stand van zaken betreffende de Marie Thomas Tonnonbrug (2484). Het betreft informatie over:

1. Wat is er gebeurd en wat weten we nu over status brug?
2. De genomen acties om te zoeken naar alternatief vervoer
3. Uitwerking oplossing brug
4. De planning
5. De consequenties voor pleziervaart
6. Communicatie naar bewoners

Onderbouwing beslispunten

Ad 1. Wat is gebeurd en wat weten we nu over status brug?

Op 7 februari 2022 is de Marie Thomas Tonnonbrug (brug 2484) gesloten omdat er bij een reguliere inspectie grote scheurvorming was gevonden. Brug 2484 is de brug voor bussen en nood- en hulpdiensten. De voetgangersbrug (brug 2468) en fietsersbrug (2469) zijn tegelijk gebouwd met de busbrug. Ze lopen tussen de Pieter A. van Heijningestraat en de Lange Vonder, over het Twiske. Naast afsluiting voor verkeer over de brug, is ook het verkeer onder de brug (vaarverkeer) gestremd.

De brug is gebouwd in opdracht van het GVB als onderdeel van het project Busbaan 't Twiske door aannemer BAM/NBM (gereed in 2005). Na oplevering is het beheer van de brug teruggegeven aan het stadsdeel in 2006.

Momenteel wordt er onderzoek gedaan naar de oorzaak van de scheur van deze relatief nieuwe brug. Wat tot nu is gevonden in het archief zijn berekeningen en tekeningen die hoorden bij de aanvraag bij Bouw- en Woningtoezicht. De berekeningen die hoorde bij de bouwaanvraag waren goed, maar de tekeningen echter niet. De hoeveelheid wapening die bepaald is in de berekening staat niet op de tekeningen. Een controle van de capaciteit van de brug met de hoeveelheid wapening zoals op tekening aangegeven resulteert in dat de brug ruimschoots niet voldoet. Dit onderschrijft het besluit dat in februari is genomen.

Punt van aandacht blijft dat het opleverdossier en contract stukken nog niet zijn gevonden. Er is navraag gedaan bij; Stadsdeel Noord, V#, het centraal Archief, GVB, BAM, de oude projectleiders van stadsdeel noord en GVB die beide met pensioen zijn, zonder resultaat. Het enige wat er nu is en waar we nu onze info op baseren is het dossier van Bouw en Woningtoezicht uit 2002/2003 met de vergunning aanvraag en de stukken van BAM. Het dossier is nodig om de verdere constructie ook te kunnen beoordelen.

Ook is dit nodig om te onderzoeken of mogelijk de schade valt te verhalen op de aannemer, maar deze kans wordt klein geacht.

Na het afsluiten van de brug zijn door IV infra in opdracht van programma Bruggen en Kademuren (PBK) twee aanvullende onderzoeken uitgevoerd:

1. Onderzoek aan de wapening, om bevestigt te krijgen dat inderdaad de wapening niet in voldoende hoeveelheid aanwezig is en de staat van de wapening te bepalen.

- a. Waarneming is dat de hoeveelheden inderdaad overeenkomen met de hoeveelheden zoals aangegeven op de tekeningen.
- b. De wapening is nog in goede staat en niet aangetast.

2. Beton onderzoek, naar aanleiding dat er veel luchtbellen gezien zijn in het beton tijdens het eerste onderzoek. Er zijn op verschillend plaatsen boorkernen genomen om de kwaliteit van het beton te controleren.

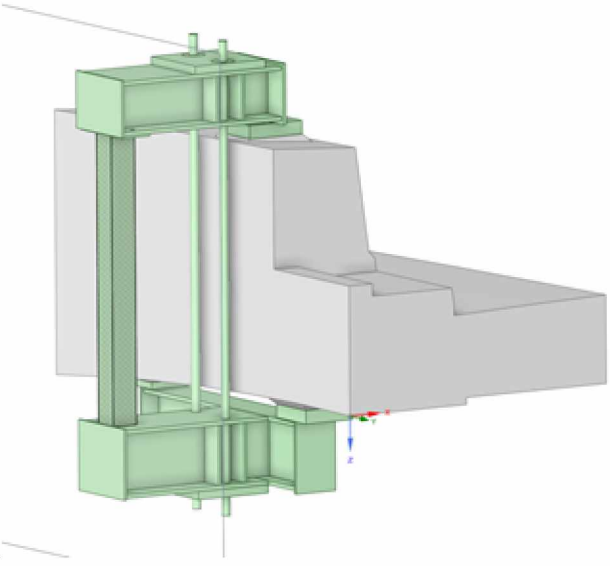
- a. De betonsterkte voldoet aan de aangehouden sterkte in de berekeningen van B65

Ad 2. Genomen acties alternatief vervoer

De brug wordt intensief gebruikt. Om de eerste nood te ledigen is in overleg met de GVB en Connexxion op 7 maart j.l. gestart met de inzet van tijdelijke pendelbusjes om reizigers vanuit de buurt naar haltes te brengen waar het openbaar vervoer bereikbaar is. Deze 2 busjes rijden een vaste route tussen Lange Vonder en station Noord en rijden dagelijks om het hele en halve uur van 07.00 tot 19.00. De chauffeurs houden tellijsten bij, in de bijlage is het overzicht te vinden van de maand maart.

Ad 3. Uitwerking oplossing

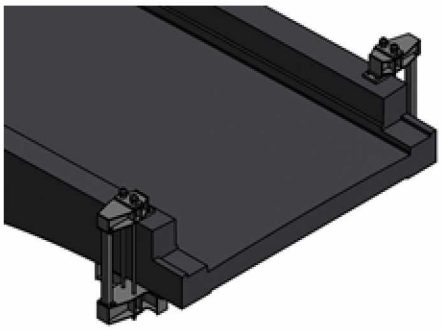
Op basis van de onderzoeken is door PBK in samenwerking met IV Infra nagedacht over verschillende oplossingen. Het resultaat is dat IV vorige week het Definitief Ontwerp heeft opgeleverd van de "lijmklem". Het principe is dat we door het aanbrengen van deze klem extra drukkracht in de boven en onderzijde van de Balk brengen (waar te weinig wapening zit) en hierdoor de capaciteit weer



verhogen.

Voordeel van deze oplossing is dat we niet aan de binnenzijde van de barrier komen en dus niet het busverkeer zullen hinderden. Aandachtspunt is wel dat de hulpconstructie een deel onder het brugdek uitsteekt en dus de doorvaarthoogte ter plaatse verkleint. Hierover is overleg geweest met programma Varen/nautisch beheer en zij zijn akkoord mits we een aantal borden plaatsen om de constructie te duiden.

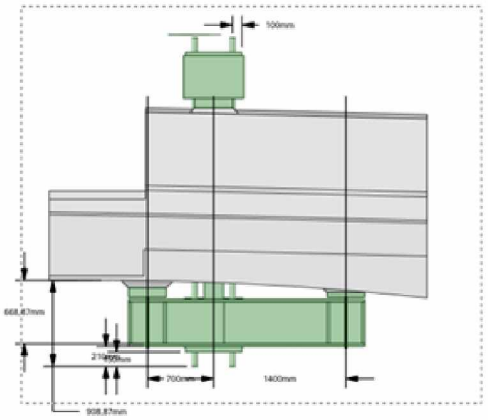
De klem ziet er simpel uit maar er zijn zeer ingewikkelde berekeningen gemaakt om te controleren of het allemaal kan.

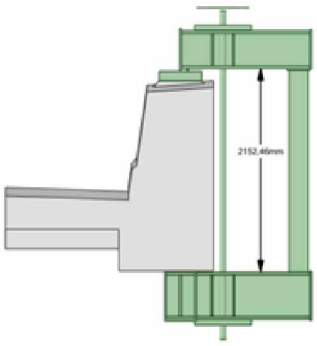


Met het DO is ook het vergunning aanvraag traject gestart. Op dit moment wordt door PBK in samenwerking met hun aannemer en IV infra het verder Uitvoering Ontwerp van de constructie uitgewerkt. Onderdeel hiervan zijn; in detail uitwerken van de maatvoering, een proefopstelling uitwerken waarin de constructie eerst getest wordt en de uitvoeringstekeningen en plannen maken. Belangrijk onderdeel hierin is ook het monitoren van de constructie na gereed komen om zo aan te tonen dat de klem werkt.

Ad4. Planning

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de uitvoeringsplanning. De eerste planning van de aannemer geeft een openstelling van de brug op 30 juni 2022. Naar onze mening zijn hier nog wel wat versnellingen op te behalen en zijn hierover in gesprek met de aannemer, ons streven blijft 31 mei a.s. de klemconstructie geplaatst te hebben. Na de plaatsing is de brug weer beschikbaar voor zowel verkeer op als onder de brug. Met GVB en Connexxion worden de komende dagen afspraken gemaakt over het opnieuw opstarten van de bestaande dienstregelingen en het opheffen van de tijdelijke haltes.





Ad 5. Consequenties voor pleziervaart

Momenteel wordt de afweging gemaakt of er nog aanvullende maatregelen moeten worden genomen om de hinder voor het recreatieve vaarverkeer te beperken. Stremming van het Twiske tot eind mei is uiteraard heel vervelend. Het programma en nautisch beheer denken dat dit nog wel acceptabel is gezien de prille start van het vaarseizoen en met het oog op de datum gereed (31 mei) versus de kosten van onderstaande opties.

Momenteel worden voor het vaarverkeer meerdere opties besproken:

- Aanleg tijdelijk drijvende steiger:

Voor de booteigenaren die vanuit de opslag terug willen naar een plek voor hun huis kunnen we een tijdelijke drijvende stijger aanleggen aan de noordzijde van de brug in het Twiske(i.o.m. Hoogheemraadschap Noorderkwartier).

- Aanleg tijdelijke hellingbanen en inzet kraanschip:

Voor booteigenaren die dit willen eenmalig met een kraanschip de bootjes verplaatsen naar de tijdelijke stijger aan de noordzijde van de brug

- Tijdelijke stalling betalen

Het betalen van tijdelijke stalling van booteigenaren die echt omhoog zitten en niet langer in de opslag kunnen blijven.

Ad 6. Communicatie buurt

Eind week 15 (rond 15 april) willen we met een bewonersbrief (2000 adressen) de omgeving infomeren over de planning, de werkzaamheden en de beschikbaarheid.

Volgende processtappen

Deze informatie is ook gedeeld in de staf van Saksia Groenwoud, SD Noord

Advies / afstemming

SD Noord

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2022-038881	20220411_Bijlage_Tellijst pendel Noord.pdf (pdf)
AD2022-038864	Map wethouder De Vries Voordracht (pdf)

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

Programma Bruggen en Kademuren, 5.1,2,e 5.1,2,e @hotmail.com, 5.1,2,e

Uitslag