Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	3 november
Portefeuille(s)	Openbare ruimte
Portefeuillehouder(s):	Elise Moeskops
Behandeld door	Programma bruggen en kademuren, bruggenkademuren@amsterdam.nl
Onderwerp	Voortgangsbrief programma bruggen en kademuren

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeert het college u over het herstel van bruggen en kademuren in de eerste helft van 2026. Daarnaast vindt u in de bijlage de financiële verantwoording en programmabeheersing van 2025, die had u nog tegoed. Omdat dit de eerste rapportage is in de huidige raadsperiode, vertel ik u eerst kort waar we vandaan komen.

Hoe zat het ook alweer?
De bruggen en kademuren in Amsterdam zijn oud en kwetsbaar. Ooit ontworpen voor paard en wagen en overslag van goederen, worden ze tegenwoordig intensief gebruikt door zware vrachtwagens, vuilnisophaalwagens en bouwmaterieel. Na jarenlang achterstallig onderhoud werd de stad steeds vaker geconfronteerd met incidenten zoals het instorten van kademuren en het ontstaan van zinkgaten. Er was actie nodig en daarom is het Programma Bruggen en Kademuren (hierna PBK) opgericht met het doel de 855 bruggen en 210 kilometer kademuren veilig te houden, te onderzoeken en te herstellen. De strategie en aanpak zijn vastgelegd in het programmaplan uit 2020. Elke 4 jaar wordt er een nieuw actieplan vastgesteld met concrete ontwikkeldoelen, de eerstvolgende wordt in het eerste kwartaal van 2027 aan u wordt voorgelegd.

Het programma valt onder de Regeling Grote Projecten. Onderdeel daarvan is dat u periodiek over de voortgang geïnformeerd wordt. Tot op heden ontving u één uitgebreide rapportage rond het zomerreces en een compacte voortgangsbrief rond het kerstreces. Vanaf 2027 wordt dit ritme aangepast zodat u de financiële verantwoording sneller ontvangt na de jaarafsluiting.

Ontwikkelingen kadeherstelprojecten
In de eerste helft van 2026 is aan 10 kadeherstelprojecten gewerkt (9 vervangingsprojecten en 1 renovatieproject). In de tabel staat per project de herstelmaatregel, de omvang en de status.

Er zijn 2 projecten afgerond: De Da Costakade (DCG0401 en -0402) en de Kloveniersburgwal (KBW0102 en -0103). Met het herstel van 2 rakken aan de Kloveniersburgwal is een uniek kadeherstelproject afgerond. Niet alleen was dit het eerste reguliere project van bouwcombinatie G-Kracht, nadat zij in 2023 de pilotfase van het innovatiepartnerschap kademuren succesvol hebben doorlopen. Ook zijn het transport over water en de werkzaamheden vrijwel volledig elektrisch uitgevoerd.

Tabel: uitvoeringsprojecten kademuren januari 2026 – juni 2026

Project	Maatregel	Meter	Status
Baarsjesweg (KVV0702-01)	Vervanging	240 meter	In uitvoering
Baarsjesweg (KVV0702-02)	Vervanging	340 meter	Kadewerkzaamheden afgerond Straatwerkzaamheden lopen tot eind 2027
Brouwersgracht (BRG0602 en 0603)	Vervanging	124 meter	In uitvoering
Da Costakade (DCG0401 en 0402)	Vervanging	214 meter	Volledig afgerond
Jacob Catskade (KAS0101)	Vervanging	41 meter	In uitvoering
Kloveniersburgwal (KBW0102 en 0103)	Vervanging	145 meter	Volledig afgerond
Leidsekade (SIG0803)	Vervanging	170 meter	In uitvoering
Nieuwe Herengracht (NHG0201)	Vervanging	138 meter	In uitvoering
Recht Boomssloot (RBS0101 en 0102)	Vervanging	92 meter	Kadewerkzaamheden afgerond Straatwerkzaamheden lopen
Zoutkeetsgracht (ZKG0201)	Renovatie	127 meter	In uitvoering
Totaal eerste half jaar 2026		1.631 meter	
Waarvan medio 2026 in uitvoering		*1.272 meter*	
Waarvan medio 2026 afgerond		*359 meter*	

Er zijn 3 projecten in uitvoering gegaan: De Brouwersgracht (BRG0602 en 0603), het tweede deel van de Jacob Catskade (KAS0101) en de Zoutkeetsgracht (ZKG0201). Er werd aan minder projecten gewerkt dan we zouden willen. Dit komt omdat de afgelopen jaren een aantal projecten zijn uitgesteld, hierover bent u in de vorige rapportage uitgebreid geïnformeerd. Er zijn inmiddels meer projecten in voorbereiding waardoor de productie vanaf 2027 weer stijgt.

Voortgang projecten

De uitvoering van de meeste projecten verloopt voorspoedig, een enkeling heeft de afgelopen periode vertraging opgelopen. Een aantal projecten zijn de moeite waard om uit te lichten:

- Op de Brouwersgracht wordt gewerkt op de vierkante millimeter. Desondanks kan de straat open blijven tijdens de werkzaamheden. De Brouwersgracht is een belangrijke route voor de passagiersvaart en één van de weinige dwarsverbindingen. Om de vaarweg in één richting open te houden is een forse investering in smaller materieel gedaan.
- In juni is het eerste deel van de Da Costakade feestelijk geopend. Leuk om daarbij te vermelden dat de buurt hiervoor de handen ineen heeft geslagen, terwijl de opening normaliter door het projectteam wordt georganiseerd. Bewoners en ondernemers zorgden zelf voor een barbecue, muziek, ijs en te drinken.
- In mei zijn de werkzaamheden aan het tweede deel van de Jacob Catskade gestart. Dit deel is vanwege de kwetsbare waterleiding en aanhechting met de brug losgeknipt van het eerste stuk, dat in 2023 hersteld is. Vanwege grootschalige renovatiewerkzaamheden aan woningen van Ymere, heeft het herstel van het tweede deel langer geduurd. De impact hiervan op bewoners is groot, ze wonen al jaren tussen de werkzaamheden en weten niet altijd bij wie ze terecht kunnen voor vragen. Daarom stemmen we communicatie af met Ymere en proberen we bewoners zo goed mogelijk te helpen, ook als het niet om het kadeherstelproject gaat.

- Op de Nieuwe Herengracht is een rioolleiding beschadigd tijdens werkzaamheden. Om die te herstellen heeft het project enige tijd stilgelegen. Ook is de Vaz Diasbrug tijdelijk gestremd voor vaarverkeer vanwege de noodleiding die daar overheen liep. De afronding van het project is hierdoor van eind 2026 naar begin 2027 verschoven.
- Op de Zoutkeetsgracht is een veelbelovend renovatieproject gestart. De kade wordt versterkt met groutinjectiepalen. Deze methode is zo geoptimaliseerd dat de bomen op de kade kunnen blijven staan.

Eind 2025 bent u geïnformeerd over het afronden van de Houtmankade (WKN0104). Er bleken toch nog wat restpunten die opgelost moesten worden, dat is begin 2026 gedaan. Ook moesten er nog bomen geplaatst worden. Een speciale operatie die vanwege de tram midden in de nacht moest plaatsvinden. Op een kademuur die al in 2023 hersteld is, de Herengracht (HEG0102), stonden nog geen bomen. Dit kwam door een lopende rechtszaak van bewoners over het ontwerp van de kade. Inmiddels is uitspraak gedaan en mogen de bomen geplant worden, dit gebeurt zo snel mogelijk.

Besluit toekomstbestendig herstel kademuren
Eén van de belangrijkste taken van het programma is een deugdelijke afweging maken voor het herstel. Dat doen we met een besluit toekomstbestendige maatregel (BTM), waarin aspecten worden meegewogen als techniek, omgeving, uitvoering, kosten, duurzaamheid en programmering. Per rak of brug wordt besloten of deze hersteld (sloop/nieuwbouw) moet worden, nog minimaal 30 jaar lang mee kan of in aanmerking komt voor renovatie of functieherwaardering, bijvoorbeeld door het af te sluiten voor (zwaar) autoverkeer.

Van januari tot en met juni 2026 is een BTM genomen over 15.544 meter kademuur. Verreweg het grootste deel, 10.876 meter, blijkt in goede staat te zijn. Daar hoeft niet ingegrepen te worden omdat de kademuren nog minimaal 30 jaar mee kunnen. 3.987 meter moet hersteld worden: 910 meter wordt vervangen en van de resterende 3.077 meter wordt onderzocht of renovatie mogelijk en wenselijk is. Van 681 meter denken we dat de kademuur niet hersteld hoeft te worden als we de functie aanpassen en (zwaar) verkeer niet meer toestaan.

In totaal is over ongeveer 20% van de scope van het programma een BTM genomen, ruim 44 kilometer kademuur. Hiervan heeft 20 kilometer een minimale levensduur van 30 jaar, hier hoeven we nu niks te doen. Bij 24 kilometer moeten we ingrijpen door vervanging, renovatie of functieherwaardering. De kademuren waarvan we op basis van monitoring vermoeden dat ze er het slechtst aan toe zijn, zijn als eerst beoordeeld. Daarom is de verwachting dat steeds minder vaak ingegrepen moet worden.

Ontwikkelingen brugherstelprojecten:
Er waren 3 brugherstelprojecten in uitvoering. In januari is het herstel van brug 108 (op de De Clercqstraat over de Da Costagracht) gestart. In maart is de renovatie van de Snoekjesbrug afgerond. Een uitdagend project dat, na enkele maanden vertraging, succesvol is afgerond. Het is in deze krappe omgeving gelukt om de boom naast de brug te behouden. Ook konden het in de jaren ’80 vernieuwde brugdek en de kabels en leidingen behouden blijven. Dit maakte het project minder ingrijpend en duurzamer dan bij volledige vervanging van de brug.

In juni is de renovatie van brug 34 (Op de Utrechtsestraat over de Herengracht) afgerond, 2 maanden eerder dan verwacht. De vleugelmuren van brug 34 moesten gerenoveerd worden, dat zijn de verbindingen tussen de brug en de kade. De werkzaamheden zijn in januari 2026 gestart en in juni 2026 afgerond. Tijdens de werkzaamheden zijn de straat en de brug grotendeels bereikbaar gebleven voor verkeer. Vanwege dit succes, wordt deze renovatiemethode ook toegepast op de Heiligewegsluis (brug 2), hiervan is de renovatie in augustus gestart.

Kramerbruggen blijken robuust en duurzaam
Het kost veel tijd om alle 855 bruggen te beoordelen, daarom hebben we daar iets op bedacht. Bruggen met veel overeenkomsten worden ingedeeld in bruggenfamilies. Zo kunnen meerdere bruggen tegelijkertijd beoordeeld worden. Dit noemen we de areaalbenadering en hebben we de afgelopen periode gedaan voor de Kramerbruggen.

Tussen 1920 en 1960 heeft architect Piet Kramer 32 bruggen ontworpen met dekken van staal en beton. Deze zijn met name aangelegd in stadsdeel Zuid. Hoewel dit op het oog allemaal verschillende bruggen zijn, zie je dat ze allemaal op min of meer dezelfde manier gebouwd zijn. Je kan deze bruggen als één familie beschouwen en daarom kunnen ze veel efficiënter beoordeeld worden. Allereerst is de draagkracht van de meest belaste brug, de Aldo van Eyckbrug, met een geavanceerd rekenmodel berekend. Daaruit bleek dat deze brug nog sterk genoeg is voor het huidige gebruik. Op basis van die berekening én inspecties is vervolgens onderzoek naar de andere 31 bruggen gedaan. Ze bleken allemaal stukken sterker dan verwacht en met levensverlengend onderhoud aan onder meer de stalen liggers en hekwerken, kunnen ze nog minimaal 30 jaar mee.

Besluit toekomstbestendig herstel
In het eerste half jaar van 2026 is de constructieve staat van 42 bruggen beoordeeld. 38 bruggen zijn in goede staat, 1 brug moet vervangen worden en 3 bruggen moeten gerenoveerd worden.

Inmiddels zijn alle bruggen onderzocht en is ruim 15% van de bruggen in detail beoordeeld, 139 in totaal. 125 daarvan hebben een minimale levensduur van 30 jaar, hier hoeven we nu niks te doen. Bij 14 bruggen moeten we ingrijpen door vervanging (5), renovatie (8) of functieherwaardering (1).

Beweegbare bruggen en sluizen

De gemeente heeft circa 118 beweegbare bruggen en 39 sluizen, die bestaan niet alleen uit een constructie, maar ook uit bewegingswerken. Daarom is het niet voldoende om enkel de constructieve staat te beoordelen, maar moet ook naar de technische staat van de bewegingswerken gekeken worden. De bewegingswerken bestaan uit het mechaniek, de elektra en de software. Die onderdelen vragen stuk voor stuk om een andere manier van herstel en hebben verschillende cycli van beheer en onderhoud.

Beweegbare bruggen
In 2025 werden de Willemsbrug en de Overtoomsesluis afgesloten nadat gebreken werden geconstateerd aan de bewegingswerken. De Willemsbrug is inmiddels gerepareerd en de reparatie aan de Overtoomsesluis is eind 2026 gestart. Voor beide bruggen is dit een noodoplossing. Over 5 tot 10 jaar moeten ze alsnog hersteld worden. Beide afsluitingen zijn voldoende aanleiding om ook de andere beweegbare bruggen onder de loep te nemen.

Op dit moment wordt een inspectie, herstel en beheeraanpak ontwikkeld voor de beweegbare bruggen, inclusief prioritering. Met de nautisch beheerders van Amsterdam en de provincie actualiseren we de nautische functionaliteit van de bruggen, het aantal bewegingen (openingen) is hiervoor medebepalend. Ook kan een afweging gemaakt worden de bruggen vast te zetten, als de brug nauwelijks geopend wordt of er voldoende alternatieven zijn. Op basis van beoordeling van de ontwerp- en renovatieberekeningen en tekeningen, maken we een risicogestuurd inspectieplan waarmee we het risico willen voorkomen dat meerdere weg- en vaarroutes tegelijkertijd afgesloten worden.

Sluizen
Amsterdam heeft 39 sluizen, maar de 11 sluizen in het IJfront zijn het meest belangrijk voor de waterveiligheid en het voorkomen van ernstige wateroverlast. Deze hoeven alleen te sluiten in noodsituaties. De acute gebreken hieraan zijn grotendeels hersteld na de proefsluiting van 11 november 2025 of worden meegenomen in de actualisatie van het renovatieprogramma.

Van een groot deel van de overige sluizen is de technisch staat slecht, soms is de nautische functie veranderd en soms is de functie in het watersysteem niet meer actueel. Zo zijn er in Amsterdam schutsluizen (sluizen om een schip naar een ander waterniveau te brengen), die niet meer in gebruik zijn, zoals de Haarlemmertrekvaart. Met de nautisch beheerders, de provincie en het waterschap worden de functies van de sluizen geactualiseerd. Om de juiste investeringen te doen voor de renovatie van sluizen, wordt eerst geanalyseerd of de sluizen versterkt moeten worden of opgeheven of verplaatst kunnen worden.

Veilige en functionele bruggen en kademuren
Eén van de hoofddoelen van het programma is het waarborgen van de veiligheid van kademuren en bruggen terwijl de stad blijft functioneren. Als kademuren en bruggen te veel en/of te snel deformeren, grijpen we in. Allereerst door een gewichtsbeperking in te stellen omdat dit de goedkoopste en meest duurzame optie is. Als het echt niet anders kan, plaatsen we een veiligheidsconstructie. Die veiligheidsconstructies zijn echter steeds vaker nodig. In 2026 zijn tot nu toe veiligheidsconstructies geplaatst op de Oudezijds Achterburgwal, de Prinsengracht en de Oudeschans. Meer dan in 2024 (2) en 2025 (0) bij elkaar. Er staan nu op 36 plekken veiligheidsconstructies langs de kade. Deze kademuren zijn nu veilig, maar moeten allemaal vervangen worden om in de oorspronkelijke staat te herstellen.

Het aanbrengen van de veiligheidsconstructie op de Prinsengracht was extra complex omdat er om een monumentale boom heen gewerkt moest worden en een woonboot verplaatst worden. Een deel van de Oudeschans moest met spoed afgesloten worden en de woonboten met spoed verplaatst, wat veel impact had op de bewoners. Er is inmiddels een veiligheidsconstructie geplaatst waar de woonboten aan kunnen liggen en de straat is weer geopend voor verkeer.

Optimaliseren en innoveren
Terwijl we in de hele stad bruggen en kademuren inspecteren en herstellen, werken we ook aan nieuwe manieren om ons werk slimmer, sneller, duurzamer, gerichter en met minder overlast te doen. Zo kunnen we kosten besparen en bijdragen aan andere ambities voor de stad, zoals de energietransitie, circulair werken, klimaatadaptatie en biodiversiteit. Dat doen we al jaren samen

met kennisinstellingen en marktpartijen, onder meer in *living labs* waarin innovaties worden ontwikkeld, getest en in de praktijk toegepast. Sinds de start van het Groeifondsprogramma Toekomstbestendige Leefomgeving en de CityDeal Tijdloze Grachten is ook de samenwerking met andere steden en overheden versterkt.

Groeifondsprogramma Toekomstbestendige Leefomgeving
Onlangs is de resterende subsidie van € 5,4 miljoen toegekend vanuit het Groeifondsprogramma Toekomstbestendige Leefomgeving. Daarmee kunnen we de innovaties in de verschillende *living labs* verder ontwikkelen en breder toepassen. Het gaat bijvoorbeeld om nieuwe methoden voor inspectie en beoordeling, levensduurverlenging en toekomstbestendige vervanging, maar ook om datagedreven assetmanagement.

Multifunctionele kademuur
De multifunctionele kademuur is een voorbeeld van hoe we de noodzakelijke vernieuwing van kademuren kunnen benutten om ook andere opgaven in de stad aan te pakken. In 2027 of 2028 willen we de eerste multifunctionele kademuur realiseren aan de Marnixkade. In het ontwerp wordt onder meer gekeken naar ondergrondse ruimten die in de toekomst kunnen worden benut voor bijvoorbeeld energievoorzieningen, energieopslag, een pakketpunt of waterberging. Drijvende eilanden met waterplanten kunnen bijdragen aan de biodiversiteit en waterkwaliteit. In vervolgprojecten wordt onderzocht hoe energie uit het grachtwater kan worden benut. En hoe meer ruimte gemaakt kan worden voor bomen en groen door de constructie aan te passen. Zo combineren we het herstel van de kademuur met andere ambities voor de openbare ruimte.

Kennis delen
De kennis die we in Amsterdam ontwikkelen is ook relevant voor andere steden met historische grachten en kademuren. Binnen de CityDeal Tijdloze Grachten werken steden samen aan toekomstbestendige grachten en wisselen zij kennis en ervaringen uit. De samenwerking is inmiddels halverwege en komt steeds meer op stoom. Zo kunnen we voortbouwen op elkaars inzichten en oplossingen verder brengen.

Ook buiten deze samenwerking delen we onze kennis met andere overheden. Een recent voorbeeld is de samenwerking met Rijkswaterstaat rond de vuurtoren Lange Jaap bij Den Helder. Daar is onderzocht of het door PBK ontwikkelde rekenmodel voor houten paalfunderingen toepasbaar is. Uit een eerste analyse blijkt dat de fundering er rekenkundig beter voor staat dan uit eerdere onderzoeken naar voren kwam. Rijkswaterstaat beoordeelt welke vervolgstappen passend zijn. Daarmee kan kennis uit het Amsterdam ook bijdragen aan het behoud van waardevol erfgoed elders in Nederland.

De komende periode onderzoeken we hoe we de kennis en ervaring die binnen PBK zijn opgebouwd, ook op langere termijn goed kunnen benutten en verbinden met andere onderdelen van de gemeente. Daarbij kijken we hoe innovatie een structurele plek kan houden in het beheer en de vernieuwing van de openbare ruimte. Juist met schaarse middelen is het belangrijk om kennis te delen, succesvolle oplossingen breder toe te passen en niet overal opnieuw het wiel uit te vinden.

Woonboten

Om een kade of brug te kunnen herstellen dienen deze bereikbaar te zijn. Dat betekent dat deze vrij van woonboten en bijbehorende objecten moeten zijn, ook in verband met de veiligheid. Maar woonbootverplaatsingen zijn complex en duur én hebben veel impact op woonbootbewoners. Daarnaast is er een schreeuwend tekort aan wisselplekken: slechts 25, terwijl de komende 4 jaar circa 155 woonboten verplaatst moeten worden. De wisselplekken die er zijn, moeten gedeeld worden met gebiedsontwikkeling en groot onderhoud. Ook zijn een aantal wisselplekken vanwege spoedverplaatsingen langdurig bezet.

Er is niet alleen een groot tekort aan wisselplekken, het verplaatsen van woonboten is ook heel duur. De kosten van een verplaatsing bedragen gemiddeld € 32 duizend oplopend tot €72 duizend voor een enkele reis. Daar komen de aanlegkosten voor een wisselplek nog bij. Daarom willen we woonboten zoveel mogelijk in het rak houden tijdens werkzaamheden. Dat kan bijvoorbeeld door de woonboten met bijvoorbeeld een steiger wat verder van de kant te leggen, dubbel te leggen en in voorkomende gevallen de vaarweg te stremmen. Deze oplossing is inmiddels ook nodig aangezien de netcongestie maakt dat het aanleggen van tijdelijke wissellocaties nagenoeg niet meer mogelijk is.

Momenteel is voor elke verplaatsing, ook als deze binnen het rak plaatsvindt, een vergunning nodig. Dit vraagt veel capaciteit en kost leges. We onderzoeken hoe dit simpeler kan. Bijvoorbeeld om tijdelijke verplaatsingen voor kade- of baggerwerkzaamheden vergunning vrij te maken voor woonboten die al over een ligplaatsvergunning beschikken. Dat kan via het omgevingsplan. De bestaande vergunning is dan ook in die tijdelijke situatie van toepassing.

Tot slot

Met deze brief bent u geïnformeerd over het herstel van bruggen en kademuren in de eerste helft van 2026 en in de bijlage vindt u de financiële verantwoording en programmabeheersing over heel 2025. Aan het einde van het eerste kwartaal van 2027 ontvangt u de volgende rapportage en de financiële verantwoording over heel 2026. In de tussentijd blijft u op de hoogte via de website. Informatie over de omvang en voortgang van de opgave staat op het dashboard. Informatie over afzonderlijke projecten en de voortgang daarvan vindt u op amsterdam.nl. Zoekt u context bij onze aanpak? Die vindt u op ons verhalenplatform Aan de Amsterdamse grachten. Op het verhalenplatform staan achtergrondartikelen over de aanpak en de keuzes die gemaakt moeten worden, de innovaties die ontwikkeld worden en hoe rekening gehouden wordt met leefbaarheid, bereikbaarheid, duurzaamheid, het behoud van bomen en de bevordering van groen en biodiversiteit in de stad.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Elise Moeskops
Wethouder openbare ruimte