Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

Leden van de raad

Datum 29 september 2020
Behandeld door [redacted]
Bijlage(n) 1 - Voortgangsrapportage programma Bruggen en Kademuren september 2020
Onderwerp Voortgang bruggen en kademuren

Geachte leden van de raad,

Ons inzicht in de staat van de bruggen en kademuren neemt toe. Daarover heb ik u voor de zomer geïnformeerd. Ondanks dat we meer kennis opbouwen en daar waar we veiligheidsrisico's constateren maatregelen nemen, blijft de kans op incidenten reëel. De instorting van de kademuur bij de Grimburgwal begin deze maand bevestigt dat en onderstreept nogmaals de enorme urgentie die er is om achterstallig onderhoud aan te pakken. Amsterdam investeert daar, ook in de huidige tijd, flink in. In deze brief ga ik in op de situatie bij de Grimburgwal, de inspraak op de aanscherping van de 7,5t-zone en de ambities van het college om deze fysieke opgave van de stad te koppelen aan de sociale en economische opgaven. Bijgevoegd bij deze brief stuur ik u de eerste integrale voortgangsrapportage van het programma Bruggen en Kademuren.

1. Grimburgwal
Onderzoek calamiteit
Een flink stuk van de kademuur aan de Grimburgwal, naast een gebouw van de Universiteit van Amsterdam, is op 1 september het water ingeschoven. Hierbij zijn gelukkig geen gewonden gevallen. Wij zijn in goed overleg met de Universiteit van Amsterdam, de eigenaar van de kade, over het veiligstellen van de situatie. De UvA laat een onderzoek uitvoeren naar de oorzaak. Vermoedelijk heeft een combinatie van factoren een rol gespeeld in het uiteindelijk bezwijken van de constructie. Meespeelt is dat de kade uit 1870 vrij licht ontworpen is, er mogelijk overbelasting heeft plaatsgevonden op het terrein achter de kade tijdens werkzaamheden en dat de smalle bocht die de schepen hier moeten maken heeft geleid tot schade aan het metselwerk en het opwoelen van de bodem. Ondertussen kijken we als gemeente met deskundigen en kennisinstellingen welke lessen we kunnen leren voor de rest van het areaal.

Snel gehandeld
Onze organisatie is ingericht om snel te kunnen handelen bij calamiteiten zoals deze, ook in een situatie waarin het geen "eigen" kademuur betreft. Het calamiteitenteam was snel aanwezig om te inventariseren welke acties nodig waren om de situatie te stabiliseren en vervolgschade te

voorkomen. De omgeving van de kademuur is direct afgezet, nutsbedrijven hebben kabels en leidingen gecontroleerd en afgesloten, en de druk bevaren vaarroute via de Grimburgwal is afgesloten. De verwachting is dat deze afsluiting voor langere tijd van kracht zal zijn. Daags na het incident hebben duikers de nabije kades onder water geïnspecteerd en de bodem van de gracht opgeschoond. Ook is het instabiele deel van de kade verwijderd. Langs de kade wordt op korte termijn een veiligheidsconstructie geplaatst. We zien nu geen aanleiding voor verder ingrijpen, maar houden de situatie scherp in de gaten door frequentere monitoring van de omliggende kademuren en bruggen.

300 km kades en oevers in eigendom en/ of beheer van derden
Binnen de circa 900 km kades en oevers in Amsterdam is circa 300 km in eigendom of beheer van derden. Een deel van de kades die niet in bezit zijn van de gemeente, is in handen van andere partijen. Hoewel het beeld nog niet volledig is, kunnen we grofweg een aantal grotere partijen onderscheiden, zoals het Havenbedrijf Amsterdam, waterschappen en provincie. Ook partijen als de Marine en woningbouwcorporaties hebben kades in bezit. Een ander deel is in eigendom van particulieren. Vaak gaat het om niet openbaar toegankelijke kades, vergelijkbaar met de kade langs de Grimburgwal. We werken aan het preciezer in beeld krijgen van eigendomssituaties.

De eigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het onderhoud en de kosten daarvan. Het toezicht op bouwwerken is deels belegd bij de stadsdelen en deels, waar het gaat om grootstedelijke gebieden zoals bijvoorbeeld de Zuidas en het Stationsgebied, bij de Omgevingsdienst. Er vindt afstemming plaats over de handhavingsinstrumenten voor kades tussen gemeente Amsterdam (stadsdelen en Omgevingsdienst) en de beheerders van het water, zoals de waterschappen. Daarnaast gaan we met de andere eigenaren in gesprek om te kijken welke acties nodig zijn om samen te zorgen voor een veilig en functioneel gebruik van die kades. De gemeente neemt daar het initiatief in. Ook verkennen we in overleg met deze partijen de mogelijkheid van een onderhoudsmeldplicht voor eigenaren.
Ondertussen roepen we Amsterdammers actief op om signalen aan ons door te geven, die duiden op kwetsbare kades of bruggen. Dit kan via de reguliere kanalen van de gemeente. Binnen het programma vereenvoudigen en stroomlijnen we het meldingenproces. En we brengen de mogelijkheid van het doen van meldingen breder onder de aandacht.

2. Aanscherping 7,5t-zone
Het college ziet het weren van zwaar verkeer als een belangrijk instrument om kwetsbare constructies te beschermen. Na het herfstreces kom ik met een voorstel voor aanscherping van het huidige beleid en start de inspraak hierop. De beoogde startdatum van het nieuwe beleid is mei 2021. De eerste stap is een flinke aanscherping van de huidige 7,5t-zone, het gebied binnen de S100. In deze zone worden we extra streng op voertuigen zwaarder dan 30 ton totaalmassa en 10 ton aslast. Deze beperkingen gaan ook gelden op de nu nog vrijgestelde vrachtroutes. Hiermee wordt invulling gegeven aan motie 554' van lid van Soest betreft het weren van zwaar vrachtverkeer in het centrum. Een uitbreiding buiten de centrumring is nu geen onderdeel van dit nieuwe beleid. Daarvoor moet meer onderzoek worden gedaan naar de effecten hiervan en de constructieve draagkracht van de bruggen en kades. Naast de inzet van boa's op naleving, wordt ook een pilot met camerahandhaving gestart.

3. Effect op leefbaarheid en bereikbaarheid
We maken nu langjarige afspraken met onze partners en marktpartijen, zodat we op de lange termijn een hogere efficiency bereiken. Dit is een essentiële voorwaarde om de stap te kunnen maken van ad hoc werken aan veiligheid, naar gestructureerd werken aan vernieuwing. De veiligheidsmaatregelen zijn de afgelopen maanden meer en meer zichtbaar geworden in de stad en zullen nodig blijven. Bij de Kloveniersburgwal worden momenteel drie veiligheidsconstructies geplaats over een lengte van circa 400 meter. Niet alleen om te zorgen dat de kades veilig gebruikt kunnen blijven worden, maar juist ook om de leefbaarheid en bereikbaarheid in dit gebied te borgen.

Het opschalen van de vernieuwingsopgave wordt ondertussen voorbereid en leidt over een paar jaar tot een veelvoud van werkzaamheden in de stad. Met name de werkzaamheden aan bruggen hebben een groot effect op de bereikbaarheid. De programmering van de vernieuwing van de bruggen wordt nauwgezet vormgegeven, zodat er niet tegelijkertijd verschillende belangrijke routes openliggen. Desondanks is er sprake van druk op de bereikbaarheid, zowel op stedelijk als op lokaal niveau. We geven bij uitvoering van de werkzaamheden extra aandacht aan toegankelijkheid en inclusiviteit en daarmee invulling aan motie 553 van lid Vroege. Op een aantal plekken in de stad wordt al gewerkt aan vernieuwing en merken we wat voor impact dit heeft op de omgeving en de bereikbaarheid. Zoals bijvoorbeeld de bruggen in de Vijzelstraat, onderdeel van het project Rode loper. U heeft recent ingestemd met een aanpassing van de scope van de vernieuwing van monumentale Herengrachtbrug, waardoor we nu de hele brug aanpakken en de corridor straks voor decennia is veiliggesteld.

4. Sociaal opdrachtgeverschap
De langjarige en continue stroom werk vanuit deze opgave, biedt ook kansen voor het creëren van sociale impact voor de stad en haar inwoners. De gemeente Amsterdam werkt met een social return verplichting voor contractpartners. Als onderdeel van het Programma Bruggen en Kademuren verkent het college de mogelijkheden om een stap verder te gaan door het sociaal opdrachtgeverschap uit te breiden. Zo verbinden we de fysieke opgave van de stad aan de sociale en economische. Op dit moment werkt het Programma samen met Bureau Social Return het idee van een 'PBK Academy' uit.
Met de gemeente als initiator en mogelijk in partnerschap met onderwijsinstellingen in de stad, kan er daarbinnen een breed palet aan opleidings- en scholingsactiviteiten ontstaan. Natuurlijk maken we daarbij gebruik van de instrumenten die er al zijn, zoals van Amsterdam Werkt en House of Skills. De ontwikkeling van de PBK Academy staat aan het begin. De komende maanden verkennen we wat er mogelijk en wenselijk is.

5. Voortgangsrapportage en dashboard
Vanaf nu rapporteren we, als onderdeel van de Regeling Risicovolle Projecten, twee keer per jaar over de voortgang. In september over de periode januari tot en met juni en in maart over de periode juli tot en met december. U leest hierin wat de vorderingen zijn op de programmadoelen en op de sturings- en beheersingsaspecten, zoals financiën, risico's en het continu leren door middel van evalueren en tegenspraak. Een overzicht van wat we doen en weten, wordt vanaf nu ook in een digitaal dashboard weergegeven. Dit is een invulling van motie 1320.19 van lid [redacted], en vervangt de eerder opgestelde pdf-versie, die u onder andere in april bij het programmaplan hebt ontvangen. U vindt de link naar het dashboard in de rapportage.

Deze eerste digitale versie van het dashboard is nog in ontwikkeling en voldoet nog niet aan alle eisen die we als gemeente stellen aan een digitale webtool. Op enkele plekken ontbreekt nog informatie of is deze nog niet volledig. Deze versie is wel voldoende goed om alvast met u te delen. Het dashboard wordt de komende periode verder doorontwikkeld en voorlopig eens per kwartaal geactualiseerd.

Ik vertrouw erop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Wethouder Verkeer en Vervoer, Water en Luchtkwaliteit