Begin doorgestuurd bericht:

Van: [redacted] - CITG
<[redacted]>
Datum: 3 september 2020 om 18:47:14 CEST
Aan: [redacted] <[redacted]
[redacted]>, [redacted]
<[redacted]>
Onderwerp: Fw: Tekst[redacted]ter inzage

Hoi [redacted],

Onderstaand de tekst. Het is een compilatie van drie interviews zie ik nu. Ik heb alleen het eerste stukje gecorrigeerd uiteraard. De doorhalingen en de rode tekst zijn van mij.

Zoals je ziet wil[redacted]de tekst zsm terug hebben.

Ik hoor/zie het wel.

Bij voorbaat dank.

vr.gr.

[redacted]

From: [redacted]
<[redacted]>
Sent: 03 September 2020 15:47
To: [redacted] - CITG
Subject: Tekst[redacted]ter inzage

Beste [redacted],

Bijgaand als afgesproken de voorlopige tekst ter inzage.

Als er iets niet klopt, dan pas ik dat natuurlijk aan. Mocht je nog aanvullingen hebben, dan is daar nog enige ruimte voor: ik sta open voor op- en aanmerkingen.

Zou het je lukken vandaag nog te reageren (mag ook vanavond)?

Alvast dank!

Vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]
AMSTERDAM

Het gecontroleerd laten instorten van een kademuur. Het klinkt als een bizar experiment, maar [redacted], civiel ingenieur, onderzoeker bij ~~van~~ de TU Delft en verbonden aan het Amsterdamse onderzoeksinstituut AMS, is met de gemeente in gesprek over het uitvoeren van een dergelijke test. "We hopen dat we dat kunnen gaan doen, want we willen meer weten over wat gebeurt in kademuren. Het kan ons helpen bij het verzinnen van oplossingen bij de aanpak van het enorme probleem waarvoor Amsterdam zich gesteld ziet."

Het waar en hoe van een mogelijk experiment houdt [redacted] nog even voor zich, maar dat erover wordt nagedacht toont aan dat inmiddels is doorgedrongen dat de staat van de kades ~~een~~ dusdanig problematisch is dat een orthodoxe aanpak niet meer voldoet.

Amsterdam heeft ruim 600 kilometer kademuur, waarvan, voor zover bekend, 200 kilometer in slechte staat is. Van die 200 kilometer ligt 50 kilometer er héél slecht bij: daar moeten in veel gevallen maatregelen worden getroffen. Massaal vernieuwen en herstellen is gezien de omvang niet meer realistisch.

De gemeente kondigde eerder dit jaar aan het tempo waarin kades worden vernieuwd te gaan opvoeren van drie kilometer kade per jaar naar

tien. Dat wil zeggen dat ook wanneer de snelheid van werken omhoog gaat, de stad nog ten minste twintig jaar bezig zou zijn met werkzaamheden. De instorting van een volledige kademuur op de Grimburgwal deze week laat zien dat Amsterdam zoveel tijd niet heeft.

Als het over ~~puur~~ alternatieve technische oplossingen gaat: pas bijvoorbeeld de bestrating aan, zegt [redacted]. "Laat wegen rusten op lange funderingspalen. Die zorgen ervoor dat de kracht die zwaar verkeer nu uitoefent op de kades wordt afgevoerd naar diep onder de grond."

[redacted] is stellig: je moet af van het idee ~~dat als iets slecht is,~~ dat je alles rigoureus moet vervangen. "Dat kan de stad niet aan, Amsterdam kan zich dat niet permitteren en dat hoeft ook niet. Ons onderzoek is erop gericht om vast te stellen onder welke condities je veel kades kan behouden. Je moet differentiëren in je aanpak: sommige plekken zul je wel helemaal opnieuw moeten aanleggen, op andere plekken kan je slimme dingen verzinnen om de problemen op te lossen. Alles hangt af van de staat waarin de kade zich bevindt en de condities waaraan deze wordt blootgesteld."

~~Laten we niet vergeten dat een~~ Een deel van de kademuren is wel degelijk te behouden ~~is~~, indien het zo kan worden georganiseerd dat de belasting en bijvoorbeeld de waterdiepte niet anders is dan tijdens de aanleg van de kade, zegt [redacted] "Maar wanneer bijvoorbeeld palen niet goed meer zijn, wanneer die bijvoorbeeld verrot zijn, dan moet je de kade versterken of vervangen. ~~werken aan de condities waaronder die nog wel gebruikt kan worden.~~"

Je moet vooral slimmer zijn, zegt [redacted] van Amstel, deskundige op het gebied van stadslogistiek. Want alle vrachtwagens weren uit de stad is een illusie. "Je kan veel vrachtverkeer verbieden in de stad te komen, maar er zijn nu eenmaal winkels die bevoorraad moeten worden. Eén grote vrachtwagen weigeren, betekent dat die lading wordt overgenomen door twaalf bestelauto's. Voor sommige supermarkten betekent dat dat er dagelijks honderd

bestelauto's langs moeten. Dat kan natuurlijk niet."

De slimme oplossing zit 'm erin dat je zwaar verkeer dat er nu eenmaal moet zijn, veel beter disciplineert en controleert. "Veel zwaar verkeer rijdt veel te hard, een vrachtwagen van vier ton die dertig kilometer per uur over een kade rijdt, of tegen een brug op, die rijdt de boel aan gort. En dat gebeurt. Dwing transportbedrijven hun gegevens af te staan, het gewicht van de auto en de snelheid. Dat is bekend, ze weten het allemaal. Daar kan je als gemeente dan eisen aan stellen: op die plek mag je dertig rijden, in dat straatje maar elf. En als ze zich er niet aan houden: bekeuringen uitschrijven. Dat kan allemaal digitaal, de gegevens zijn er al."

Ook de continue druk op de kades kan verminderd worden, door bijvoorbeeld één keer een volle vrachtwagen te gebruiken, in plaats van drie een matig gevulde, zegt [redacted] "Dwing als gemeente transportbedrijven daar beter over na te denken. Ze zullen misschien zeggen: dat is lastig, maar het kan gewoon. De gemeente moet die eisen ook stellen: de gemeente is de baas over de infrastructuur, over de kades, dan mag je ook de spelregels bepalen. Dat lijkt me logisch."

Kwetsbare kades kunnen worden ontzien door er verstandiger en efficiënter mee om te springen, zegt [redacted] "We weten wat de belangrijke routes zijn voor transport: beprijs die gewoon. Zwaar verkeer rijdt de stad aan stukken, laat ze er dan ten minste voor betalen."

Denk vooral aan het water, zegt architect [redacted]. Hij wijst op een bouwproject waarbij hij vorig jaar betrokken was. Twee keer in de week, iedere dinsdag- en donderdagochtend vroeg, stak toen een volgeladen diepe schuit het IJ over, van Noord naar de Geldersekade. Met de regelmaat van een pontveer ging het. Heen lagen de bouwmaterialen zo hoog als mogelijk opgetast, voor de terugweg werd de elektrisch aangedreven boot gevuld met bouwafval.

Gedoe? Ach, zegt [redacted], die als architect verantwoordelijk was voor de bouw

van … hotel op de Geldersekade: “Je moet beter nadenken hoe je je werk organiseert. Maar we hebben het maar mooi gedaan. Er was weerstand, bouwers dachten: met de boot? Hoezo? Wij laten onze bouwmaterialen liever aanleveren per vrachtauto. Zo doen we het toch altijd? Ik zei: dit is een kwetsbaar stukje stad, hier moeten we het anders doen.”

Over het water dus. Het was [redacted] al langer een doorn in het oog: het gemak en de vanzelfsprekendheid waarmee bouwers in de stad kiezen voor vervoer over deze overbelaste infrastructuur. Dus toen hij opdracht kreeg op de Geldersekade een hotel te bouwen met 83 kamers besloot hij de materialen die daarvoor nodig waren zoveel als mogelijk aan te leveren over de gracht.

Helemaal vanzelf ging het niet: de bouwer wilde het na veel vijven en zessen we proberen, maar eiste ook dat de bouwsom moest worden verhoogd met 50.000 euro. “Ik ben daar toen maar mee akkoord gegaan, op een totaal van acht miljoen euro vind ik dat bedrag te overzien. De opdrachtgever vond het bovendien belangrijk om uit de buurt, waar hij zelf vandaan komt, ook zoveel mogelijk zwaar verkeer weg te houden.”

Het was een behoorlijke ontdekkingstocht voor de aannemer, zegt [redacted]. Die moest het hele bouwproces nog meer dan normaal tot in het kleinste detail voorbereiden. Bouwmaterialen moesten worden afgeleverd bij een bedrijf in Noord vanwaar het twee keer in de week per boot richting binnenstad ging. “Hoe stapel je je containers, wanneer lever je wat? Dat was puzzelen. Maar dat leverde ook wat op: er werd veel efficiënter gewerkt, bouwmaterialen die voorlopig nog niet nodig waren stonden niet in de weg. Al met al denk ik dat je tijdens dit soort projecten de bouw een maand sneller kan doen.”

[redacted] schat in dat 85 tot 90 procent van de bouwmaterialen over het water is aangevoerd. “Soms ontkom je er niet aan, er zijn materialen die te groot zijn om onder de brug door te varen. En we hebben een kraan in de binnentuin moeten neerzetten om de materialen uit de schuit naar binnen te kunnen takelen. Die

hebben we trouwens aangevoerd via de Zeedijk, niet over de kade zelf. En dat heb je nog kleinere leveringen, schroeven en moeren die zijn vergeten en die met een klein autootje worden nabezorgd. Mijn indruk: dit gaf rust, zorgde voor beduidend minder hinder in de buurt. En we hebben de kademuren ontzien."

En dan is er nog de rol van de gemeente zelf, zegt [redacted] "De helft van het totale gewicht aan bouwmaterialen die de stad doorgaan, zijn van de gemeente zelf. Beton, baksteen, zand. De stad zal zelf het voortouw moeten nemen."