Gemeente Amsterdam
Verkeer & Openbare Ruimte

Annotatie

Gegevens

Aan	Wethouder S. Dijksma
Van	
Opstellers	
Datum	1 november 2018
Onderwerp	Kademuren en bruggen
Vergadering d.d.	8 november 2018
Meegezonden stukken	1: Sheets "Stand van zaken programmatische aanpak bruggen en kademuren"

Korte toelichting

Bespreekpunten

Aan de wethouder wordt gevraagd
1) Kennis te nemen van de stand van zaken van de programmatische aanpak van de opgave voor bruggen en kademuren.

2) In te stemmen met de voorbereiding van een collegebesluit met als belangrijkste punten:

I. In te stemmen met de programmatische aanpak van kademuren en bruggen.
II. Opdracht te geven onderzoek te doen naar uitbreiding van de 7,5 tonszone buiten de binnenring (S100), uitbreiding van de beheertoets naar al het verkeer boven 7,5 ton en handhaving hierop.
III. In te stemmen met het uitvoeringsbesluit voor het uitvoeringsprogramma, waar binnen ruimte is voor prioritering, vooruitlopend op een financieel model (fonds), conform voorstel in coalitieakkoord.
IV. In te stemmen met de opdracht tot uitwerking van het nieuwe financieringsmodel, conform coalitieakkoord.

Bestuurlijke geschiedenis

- Brief 'Voortgang renovaties IJ-tunnel en Piet Heintunnel en stand van zaken overige wegtunnels' d.d. 12 april 2018
- Rapportage onderhoud kapitaalgoederen d.d. 20 april 2018
- Coalitieakkoord mei 2018
- Memo "Nieuwe financiële systematiek voor de instandhouding van alle infrastructurele assets" tbv de retraite B&W (september)
- Begrotingsbehandeling d.d. 18 oktober 2018

Gemeente Amsterdam
Verkeer & Openbare Ruimte

Annotatie

Toelichting

Ad 1) Kennis te nemen van de stand van zaken van de programmatische aanpak van de opgave voor bruggen en kademuren.

Het programma stuurt op drie doelen middels een pakket aan maatregelen:

1. Veiligheid waarborgen. Het voorkomen van en snel en adequaat acteren bij calamiteiten heeft prioriteit. We bewaken de risicovolle constructies en indien noodzakelijk nemen we tijdelijke maatregelen om de veiligheid te waarborgen. We zijn een professionele calamiteitenorganisatie.

2. Realiseerbare programmering. We bouwen aan een robuust archief en voeren waar nodig aanvullend technisch onderzoek uit om de totale opgave in beeld te krijgen en zo de voorspelbaarheid van de vervangingsopgave te vergroten. Door, samen met onze partners (o.a. Vervoersregio, GVB, Waternet) slim te programmeren, te prioriteren op functie en risico's voor bereikbaarheid en leefbaarheid, werken we aan een realiseerbare programmering. Ook zetten we in op levensduurverlenging om de opgave beter te kunnen spreiden.

3. Optimaliseren en innoveren. Grootschalige aanpak van bruggen en kademuren biedt kansen om te optimaliseren en te innoveren in processen, uitvoeringsmethodiek, randvoorwaarden en procedures, verduurzaming en het implementeren van maatregelen voor klimaatbestendigheid en multifunctioneel ruimtegebruik. Participatie en samenwerking zijn hierbij een uitgangspunt.

In bijgevoegde presentatie worden deze doelen en maatregelen nader toegelicht.

Ad 2) In te stemmen met de voorbereiding van een collegebesluit met als belangrijkste punten:

I. **In te stemmen met de programmatische aanpak van kademuren en bruggen.**

De programmatische aanpak wordt in lijn met de afspraken in het coalitieakkoord en het advies van commissie Cloo uitgewerkt en toegelicht aan het college.

II. **Opdracht te geven onderzoek te doen naar uitbreiding van de 7,5 tonszone buiten de binnenring (S100), uitbreiding van de beheertoets naar al het verkeer boven 7,5 ton en handhaving hierop.**

Op 7 augustus 1996 heeft het college van B en W door middel van een verkeersbesluit (2884/BS/OR) de 7,5 tonzone aangewezen. In dit verkeersbesluit is beschreven dat in de binnenstad vrachtroutes zijn vastgesteld, via welke distributie plaats kan vinden met alle type voertuigen. Buiten deze routes is een verbod van kracht voor voertuigen zwaarder dan 7,5 ton.

Sinds 1 september 2018 is het nieuwe beleid m.b.t. de tijdelijke ontheffing voor transport zwaarder dan 45 ton van kracht. Vervoerders die na 1 oktober met zwaar transport de binnenstad (7,5 ton zone) in willen, moeten hiervoor een nieuwe ontheffing aanvragen. Om de overlast van het zwaar transport te beperken wordt de route die het zwaar transport door de 7,5 ton zone rijdt beoordeeld.

De vrachtroutes zijn vooral bedacht op de doorstroming van doorgaand verkeer. Vanaf 2002 is daar ook het luchtkwaliteitsaspect bijgekomen. Het is dus niet gezegd dat de bruggen op de vrachtroutes 'sterker' zijn dan bruggen buiten die vrachtroutes die wel onder het ontheffingen beleid vallen. Een groot deel van de bruggen voldoet bijvoorbeeld niet bij belasting van een volgeladen betonwagen. Er wordt dan ook aanbevolen om het beleid hierop aan te gaan passen.

Op dit moment kunnen er op basis van het beleid geen aanvragen worden afgewezen. Omdat voertuigen van 45 ton in veel gevallen ook nog voor een te grote belasting op zwakke constructies zorgen, wordt voorgesteld om de 7,5 tonzone uit te breiden naar alle voertuigen boven de 7,5 ton (groter dan een bestelbusje), de zone te vergroten naar de Milieuzonegrenzen en handhaving hierop te organiseren. Onderzocht moet worden of de Milieuzone-camera's hiervoor ingezet kunnen worden.

Dit betekent concreet dat er een beheertoets uitgevoerd moet worden bij aanvraag van Tijdelijke Verkeersmaatregelen, WIOR, objectvergunning, RVV ontheffing, watervergunningen (aan/afmeren, baggeren), vergunning exceptioneel transport en een bouwvergunning. Om het beleid te kunnen bekrachtigen dient er handhaving plaats te vinden. Immers, er moet wel worden gecontroleerd of er voor het plaatsen van een kraan op de openbare weg of het opheffen van een parkeerplaats voor opslag van bouwmaterialen een ontheffing is afgegeven.

Omdat het uitbreiden van de 7,5 tonzone consequenties heeft voor de bouwactiviteiten, bevoorrading en bedrijvigheid van de stad, moet onderzoek gedaan worden naar de haalbaarheid, consequenties en alternatieven. Gesprekken en convenanten met vervoerders, bouwers en belanghebbenden zijn hier onderdeel van.

III. In te stemmen met het uitvoeringsbesluit voor het uitvoeringsprogramma, waar binnen ruimte is voor prioritering, vooruitlopend op een financieel model (fonds), conform voorstel in coalitieakkoord.

We hebben de productie verhoogd ten opzichte van de voorgaande jaren, zowel qua onderzoek naar de technische staat als qua uitvoering, en we werken toe naar een realiseerbare programmering waarmee we achterstanden gaan inlopen. Dit is een opgave van tientallen jaren.

Momenteel staan er 16 bruggen en 15 km kademuur op de vernieuwingslijst. De komende jaren zal een verdere intensivering van de onderzoeken plaatsvinden, waardoor de vernieuwingslijst zal toenemen in omvang. Conform het afwegingskader zullen maatregelen getroffen worden om het uitvoeringsprogramma realiseerbaar te houden.

Om waar nodig versneld tijdelijke maatregelen of vervanging uit te kunnen voeren wordt vooruitlopend op de instelling van het nieuwe structurele financieringsmodel een uitvoeringsbesluit gevraagd voor een uitvoeringsprogramma. Binnen dit programma is ruimte voor prioritering tussen opgave, risico's en impact.

IV. In te stemmen met de opdracht tot uitwerking van het nieuwe financieringsmodel, conform coalitieakkoord.

Begin september is het college ten behoeve van de retraite geïnformeerd over de aanleiding, het doel, de reikwijdte en de lijn van uitwerking van een nieuwe financiële systematiek voor de instandhouding van alle infrastructurele assets, waaronder de kademuren en bruggen. Het voorstel voor een nieuwe financiële systematiek wordt in lijn met het verder op orde krijgen van het assetmanagement vormgegeven. Onderdeel hiervan zal een afwegingskader voor investeringen worden en structurele financiering voor de grootschalige verbeter-, innovatie en onderzoeksprogramma's.

Aan het college wordt de aangescherpte bestuursopdracht voorgelegd. De uitwerking van deze bestuursopdracht zal bij de Voorjaarsnota 2019 aan het college en de raad worden voorgelegd.