



Aan: De leden van de gemeenteraad van Amsterdam  
Datum: 23 mei 2024  
Portefeuille(s): Verkeer en vervoer en luchtkwaliteit  
Portefeuillehouder(s): Melanie van der Horst  
Behandeld door: Programma bruggen en kademuren, [j.bolscher@amsterdam.nl](mailto:j.bolscher@amsterdam.nl)  
Onderwerp: Voortgang programma bruggen en kademuren

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief en de bijgevoegde voortgangsrapportage (bijlage 1) informeer ik u over de belangrijkste resultaten van het Programma Bruggen en Kademuren in 2023 en de eerste maanden van 2024. Ruim een jaar geleden is met het vaststellen van het Actieplan 2023-2026 een nieuwe fase gestart waarin de programmatische aanpak haar vruchten begint af te werpen. Investerings in innovatie, onderzoek en kennis betalen zich meer en meer uit. De productie opschalen met factor 20 bleek niet nodig, het gefundeerd herstellen van onze bruggen en kademuren des te meer. Gelukkig maar, want de bouwkosten blijven stijgen, dus we moeten onze schaarse middelen slim inzetten.

#### *De resultaten in het kort*

Van januari 2023 tot en met maart 2024 zijn zes kademuren opgeleverd en twee bruggen. In totaal is 1.176 meter kademuur vervangen. Dit is een record waar we trots op zijn. Om dit productietempo door te zetten, zijn in 2023 zes kademuurprojecten (1.041 meter) in uitvoering gegaan. Er zijn echter ook een aantal projecten uitgesteld. Soms bewust, zoals het herstel van de Leidsegracht. Hier wordt de afronding van projecten in de nabije omgeving afgewacht, zodat de buurt bereikbaar blijft. Maar soms ook noodgedwongen omdat de voorbereiding meer tijd vergt, zoals op de Da Costakade. De consequentie van het uitstel is dat met name in 2025 een dip te zien is in het aantal opgeleverde meters kademuur.

In 2023 zijn twee bruggen hersteld. Naast de Bullebakbrug, waarover u in de vorige brief geïnformeerd bent, is de Berlagebrug hersteld. Op 1 november 2023 heb ik aan u gemeld dat het tramspoor niet paste. Hierdoor kan het tramverkeer tot op heden nog niet over de Berlagebrug rijden. Naar verwachting zijn de problemen met het tramspoor voor het einde van de zomer opgelost. Door middel van de inzet van bestaande buslijnen, tijdelijke taxibusjes en het verlengen van buslijn 40 blijft het Amstelstation bereikbaar.

Door te investeren in onderzoek, gebaseerd op de nieuwe kennis uit ons innovatieprogramma, weten we dat de bruggen op de corridor van het project Oranje Loper sterker zijn dan we oorspronkelijk dachten. Het blijkt dat zeven van de negen bruggen enkel gerenoveerd hoeven te worden in plaats van volledig vervangen. Het voorkomen van deze onnodige vervanging levert een besparing van tientallen miljoenen euro's aan meerkosten én duurzaamheidswinst op.

Op dit moment staan nog vijf bruggen geprogrammeerd voor vervanging. Dit jaar start het herstel van brug 627 (tussen de Antony Moddermandstraat en de Ruys de Beerenbrouckstraat) en bereiden we het herstel van vier bruggen in de binnenstad voor.

#### *Innovatieve methoden voor vervanging en renovatie*

Omdat reguliere herstelprojecten van kademuren een grote impact hebben op de omgeving, is de markt uitgedaagd om efficiëntere en goedkopere methoden voor kadeherstel te ontwikkelen. In het innovatiepartnerschap kademuren hebben drie bouwcombinaties innovatieve methoden ontwikkeld om kademuren te vervangen. Het eerste project dat is afgerond, de vervanging van een rak op het Singel, was een succes. Bouwcombinatie G-Kracht heeft bewezen kademuren snel te kunnen herstellen tegen lagere kosten met minder hinder voor de omgeving en zoveel mogelijk boombehoud. Om deze innovatieve methode op meerdere projecten te kunnen toepassen, is een raamovereenkomst met G-Kracht afgesloten. De twee overige bouwcombinaties worden later dit jaar beoordeeld.

Nog duurzamer en goedkoper dan vervanging is natuurlijk het renoveren van kademuren. Eind 2023 is de renovatie van een deel van de Waalseilandsgracht gestart. De kademuur wordt versterkt met groutinjectiepalen, een soort beton. Hierdoor gaat de kademuur naar verwachting weer minimaal 30 jaar mee. Dit jaar start in ieder geval nog een proef aan de Kostverlorenvaart. Door holle ruimte onder een kademuur op te vullen met buoycrete, een soort betonmengsel, wordt naar verwachting de gehele constructie van de kademuur sterker en gaat deze ook minimaal 30 jaar langer mee.

Door in de ontwikkeling van verschillende methoden van vervanging en renovatie te investeren, wordt het instrumentarium voor kadeherstel steeds breder. Per kade wordt vervolgens de afweging gemaakt welke methode het best toegepast kan worden. Uiteindelijk profiteert de Amsterdammer hiervan omdat de kosten lager zijn en de impact op de omgeving kleiner.

#### *De bruggen en kademuren blijven kwetsbaar*

We weten beter hoe sterk de bruggen en kademuren zijn, maar het areaal blijft kwetsbaar. In 2023 werden we geconfronteerd met een aantal zinkgaten, hierover heeft u in de vorige voortgangsrapportage kunnen lezen. Ook zijn op basis van de toegenomen monitoringsgegevens veiligheidsmaatregelen getroffen. Op de Kloveniersburgwal is de gewichtsbepanking aangescherpt en zijn we die gaan handhaven. Dit bleek onvoldoende effect te hebben gehad, daarom is begin dit jaar besloten met spoed twee overhellende bomen te kappen. We blijven het rak monitoren. Op een deel van de Da Costakade zijn ook veiligheidsmaatregelen genomen omdat het rak blijft bewegen. Daarom is dit deel in december 2023 afgesloten voor alle verkeer en zijn de woonboten met spoed verplaatst.

We hebben inmiddels de meest kwetsbare bruggen en kademuren in beeld, maar we zien door de uitgebreidere monitoring op meer plekken beweging. De verwachting is dan ook dat dit niet de laatste veiligheidsmaatregelen zijn die getroffen moeten worden. Het areaal blijft oud en kwetsbaar en sommige rakken bewegen sneller dan dat ze hersteld kunnen worden. In lijn met het coalitieakkoord wordt hierbij eerder voor afsluiting gekozen, dan voor veiligheidsconstructies. Het

budget is beperkt en veiligheidsconstructies zijn tijdelijk, duur en niet duurzaam. Dit zal gevolgen hebben voor de bereikbaarheid en daardoor resulteren in ongemak voor bewoners en bezoekers.

#### *Budget*

Met het actieplan 'Gefundeerd Herstellen' is gekozen voor een andere aanpak waarbij ook een kleinere organisatie past. Hierbij stond het programma ook voor de opgave het exploitatiebudget te halveren. De transitie naar de kleinere organisatie en de halvering van het exploitatiebudget ligt op koers maar er zijn nog een paar stappen te nemen.

Bij de investeringen speelt zoals eerder gemeld, de prijsontwikkeling ons parten. We kunnen minder doen met het budget en dat knelt met de meerjarencontracten die we met onze partners hebben afgesloten. Bij de voorjaarsnota 2024 wordt voorgesteld het investeringsbudget voor het programma gedeeltelijk te corrigeren voor deze prijsontwikkeling zodat het productieniveau op het benodigde peil kan worden gehouden. Dit wordt bij behandeling van de begroting 2025 ter besluitvorming aan u voorgelegd.

#### *Ten slotte*

Over deze mijlpalen, over wat er goed ging, over wat er beter had gekund en over de financiële verantwoording leest u in de bijgevoegde voortgangsrapportage. Als u niet nog een jaar wil wachten tot de volgende rapportage raad ik u aan in de tussentijd een kijkje te nemen op het platform [Aan de Amsterdamse grachten](#). Dit interactieve platform is eind 2023 gelanceerd en is in de plaats gekomen van themabijlage bij de voortgangsrapportage. Hier leest u verhalen die context geven bij het werk aan de bruggen en kademuren.

Ik vertrouw erop dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

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



Melanie van der Horst  
Wethouder Verkeer, Vervoer, Water en Luchtkwaliteit