



Rekenkamer Amsterdam

ONDERZOEKSOPZET

## **Beheer en onderhoud van bruggen**

30 oktober 2013

R a

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Aanleiding onderzoek</b>	<b>7</b>
2.1	Verkenning	7
2.2	Gemeentelijke verantwoordelijkheid	7
2.3	Invloed van beheer en onderhoud op de levensduur van een brug	8
2.4	Financieel belang	9
2.5	Van budget gestuurd naar planmatig beheer en onderhoud	10
<b>3</b>	<b>Doelstelling en onderzoeksaanpak</b>	<b>13</b>
3.1	Doelstelling uitgewerkt in onderzoeksvragen en normen	13
3.2	Onderzoeksaanpak	15
<b>4</b>	<b>Planning en organisatie</b>	<b>17</b>
4.1	Planning	17
4.2	Organisatie	17
	<b>Bijlage 1 - Geraadpleegde bronnen</b>	<b>19</b>
	<b>Bijlage 2 - Vier verschillende kwaliteitsniveaus beheer en onderhoud stedelijke infrastructuur gemeente Amsterdam</b>	<b>21</b>
	<b>Bijlage 3 - Algemene werkwijze rekenkameronderzoek</b>	<b>23</b>

R a

## 1 Inleiding

Goed functionerende infrastructuur zijn van cruciaal belang voor Amsterdam. Zij dragen, door goede weg-, spoor-, vaar- en ICT-verbindingen, bij aan een goede bereikbaarheid en daarmee aan de concurrentiepositie en welvaart van de stad. Tevens vormen zij de randvoorwaarden voor een aantrekkelijke stad om in te wonen, werken en recreëren. Zonder onder meer goed werkende rioleringen, waterleidingen en afvalinzameling en -verwerking verliest Amsterdam zijn aantrekkelijkheid op dit gebied. Het grote belang van goed functionerende infrastructuur was voor de rekenkamer aanleiding om in 2013 dit onderwerp te verkennen.

Op basis van onze verkenning hebben we besloten om nader onderzoek uit te voeren naar de infrastructuur die voor verbindingen zorgt in de 'waterstad' Amsterdam: *bruggen*.<sup>1</sup>

In ons onderzoek zullen we in kaart brengen welk beleid de gemeente Amsterdam op het gebied van beheer en onderhoud van bruggen heeft ontwikkeld, hoe zij het toezicht heeft ingevuld, hoe zij zich verantwoordt over de uitvoering van dit beleid en in hoeverre de beoogde prestaties en doelen worden bereikt. Hoe wij invulling geven aan dit onderzoek wordt in deze onderzoeksopzet toegelicht.

### *Leeswijzer*

Eerst gaan we in op de aanleiding voor het onderzoek naar het beheer en onderhoud van bruggen (hoofdstuk 2). Vervolgens komen de onderzoeksvragen, het beoordelingskader en de onderzoeksaanpak aan bod (hoofdstuk 3). Tot slot geven we inzicht in de planning en de organisatie van het onderzoek (hoofdstuk 4).

---

<sup>1</sup> We voeren momenteel ook een verkennend onderzoek uit naar de aanleg van de infrastructuur glasvezel in de gemeente Amsterdam en naar de renovatie van de Oostlijn van de metro in Amsterdam.

R a

## 2 Aanleiding onderzoek

### 2.1 Verkenning

Voor de verkenning hebben wij verschillende documenten geraadpleegd en gesprekken gevoerd met medewerkers van de gemeente. In bijlage 1 van deze onderzoeksopzet is een overzicht van geïnterviewde personen en geraadpleegde bronnen opgenomen. Tijdens onze verkenning hebben we verschillende fysieke infrastructuren<sup>2</sup> beoordeeld die in de gemeente Amsterdam liggen. Het ging hierbij onder meer om wegen, bruggen, tunnels, OV-rail, OV-bus, vaarwegen, sluizen, riolering, drinkwater, afvalwaterzuivering, glasvezelnet, afvalinzameling en – verwerking en stadswarmtenet.<sup>3</sup> Uit de veelheid aan infrastructuren hebben wij voor de infrastructuur *bruggen* gekozen om nader te onderzoeken. Daarbij zullen we ons in het bijzonder richten op aspecten van beheer en onderhoud. Bij de selectie van het onderwerp speelden de volgende criteria een rol:

- gemeentelijke verantwoordelijkheid;
- de invloed van beheer en onderhoud op de levensduur van een brug;
- het financiële belang;
- ontwikkeling van budget gestuurd naar planmatig beheer en onderhoud.

### 2.2 Gemeentelijke verantwoordelijkheid

Het beheer en onderhoud van de wegeninfrastructuur is een wettelijke overheidstaak die voortvloeit uit de Wegenwet, en voor waterkeringen uit de Waterwet. De beheerder van de bruggen draagt in civielrechtelijke zin de verantwoordelijkheid voor de staat waarin de infrastructuur zich bevindt. Indien Amsterdam niet voldoet aan de daaruit voortvloeiende zorg tot instandhouding van de infrastructuur, kan zij op grond van het Burgerlijk Wetboek voor de daaruit voortkomende schade verantwoordelijk worden gesteld. Bruggen spelen ook een belangrijke rol in het verkeer- en vervoersysteem. Zij leveren een bijdrage aan de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de stad. Adequaat beheer en onderhoud van de bruggen dragen bij aan het voldoen aan de gestelde kwaliteit- en veiligheidseisen. Als een brug door onvoldoende uitgevoerd beheer en onderhoud echter niet voldoet aan de eisen, kan dat leiden tot een verminderde bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de stad. De brug moet bijvoorbeeld afgesloten worden, er ontstaan files, omleidingen of stremmingen met bijbehorende mogelijke verkeersonveilige situaties of er is sprake van geluidsoverlast, vieze lucht of plak en klad.

---

<sup>2</sup> De term infrastructuur is een containerbegrip. Een infrastructuur is een (ondergrondse of bovengrondse) installatie of voorziening met als doel mensen of zaken te transporteren.

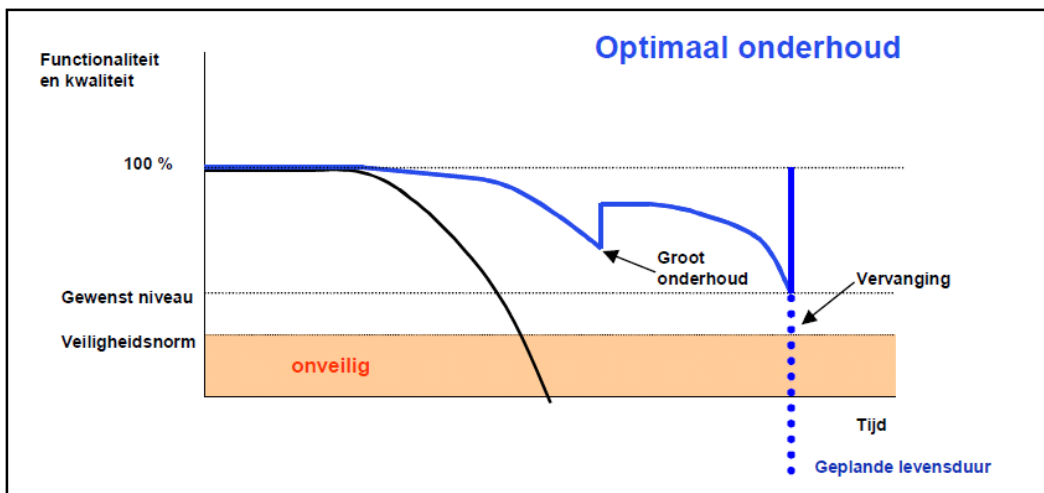
<sup>3</sup> Er zijn ook virtuele infrastructuren te onderscheiden maar die zijn door ons in de verkenning buiten beschouwing gelaten. Deze zijn bijvoorbeeld in opkomst in de ICT waarbij op basis van fysieke infrastructuren virtuele netwerken worden gebouwd.

### 2.3 Invloed van beheer en onderhoud op de levensduur van een brug

Een brug kan zich qua levensduur in drie verschillende fasen bevinden. Deze fasen zijn:

- De beginfase waarin een brug wordt aangelegd (fase 1).
- De middenfase waarin een brug zo goed mogelijk onderhouden wordt voor een zo optimaal mogelijke levensduur (fase 2). Als dit niet (op tijd) gebeurt, kan er achterstallig onderhoud ontstaan.
- De eindfase waarin vervanging, vernieuwing of reconstructie van een component nodig is omdat dit functioneel of technisch is afgeschreven (fase 3).

Figuur 1 - Optimaal beheer en onderhoud en levensfasen (blauwe lijn = optimaal onderhoud; zwarte lijn = geen onderhoud)<sup>4</sup>



Toelichting figuur 1:

De beginfase van de aanleg van de brug (fase 1) is in de bovenstaande figuur weergegeven als het beginpunt helemaal links op de x-as 'tijd'. De bijbehorende functionaliteit en kwaliteit op de y-as zijn dan '100%'.

De middenfase (fase 2), waarin het beheer en onderhoud plaatsvinden om de brug optimaal te onderhouden, betreft de periode direct na de aanleg tot het tijdstip waarop vervanging nodig is. Deze periode is weergegeven door de dalende blauwe lijn; de bijbehorende functionaliteit en kwaliteit dalen geleidelijk in de tijd. Alleen door groot onderhoud zullen functionaliteit en kwaliteit nog enigszins stijgen (de kleine verticale stijging van de blauwe lijn bij 'groot onderhoud'). De levensduur wordt daarmee verleng. Maar de functionaliteit en kwaliteit zullen niet meer het niveau '100%' op de y-as bereiken.

Op het punt 'geplande levensduur' op de x-as vindt vervanging van de brug plaats (fase 3) om er voor te zorgen dat de functionaliteit en kwaliteit niet onder het 'gewenst niveau' of de 'veiligheidsnorm' op de y-as uitkomen. Bij 'vervanging' kent de blauwe lijn een grote verticale stijging en komen functionaliteit en kwaliteit op de y-as weer uit op '100%' en begint de cyclus weer van voor af aan.

De zwarte lijn laat zien hoe functionaliteit en kwaliteit van de brug zich ontwikkelen als er geen beheer en onderhoud worden gepleegd. Functionaliteit en kwaliteit zakken veel sneller in de tijd (dat wil zeggen sneller dan in het geval er wel sprake is van beheer en onderhoud) onder het 'gewenst niveau' en de 'veiligheidsnorm'. Er ontstaat dan achterstallig onderhoud.

<sup>4</sup> Nota *Beheren op niveau*, gemeente Amsterdam, 2008.



Gedurende de gehele levensduur van een brug dienen er dus zo optimaal mogelijk beheer en onderhoud te worden uitgevoerd. Onder beheer verstaan we alle activiteiten en middelen om (een deel van) een infrastructuur gedurende de levensduur te kunnen laten functioneren. Hier vallen niet alleen het noodzakelijke technische onderhoud aan deze infrastructuur onder, maar ook het in goede banen leiden van het gebruik van infrastructuur. Daarbij dient bijvoorbeeld gedacht te worden aan het aanpassen van de infrastructuur aan gewijzigde omstandigheden of beleving van de gebruiker. Ook activiteiten als monitoring en inspecties behoren hiertoe.<sup>5</sup>

Onderhoud definiëren wij in dit onderzoek als alle activiteiten, diensten en middelen gedurende de levensduur van een object die gericht zijn op het behouden of terugbrengen daarvan in een gewenste staat waarin het haar functie naar behoren kan vervullen.<sup>6</sup> Volgens de gemeente Amsterdam veroorzaakt onderhoud gemiddeld 90% van de beheerkosten.<sup>7</sup>

Er kunnen globaal gezien verschillende soorten onderhoud worden onderscheiden:

- Klein onderhoud (dagelijks onderhoud, reparaties) levert geen bijdrage aan het bereiken van of verlengen van de verwachte structurele levensduur van een infrastructuur. Het is een tijdelijke bijdrage aan de functionele levensduur. Dit onderhoud vindt plaats op een klein deel van de brug.
- Groot onderhoud (planmatig onderhoud, preventief onderhoud) levert wel een bijdrage aan het bereiken of verlengen van de verwachte structurele levensduur. Het draagt bij aan het uitstellen van de herinrichting en voorkomt dat er teveel tijd en geld moet worden uitgegeven aan klein onderhoud. Groot onderhoud draagt ook bij aan het voorkomen van achterstallig onderhoud.
- Achterstallig onderhoud betreft onderhoud dat niet op tijd is uitgevoerd, waardoor een onderhoudsrichtlijn is overschreden en niet wordt voldaan aan het beoogde kwaliteitsniveau. Achterstallig onderhoud ontstaat doordat er minder budget is besteed dan noodzakelijk was. Het kan leiden tot kapitaalvernietiging omdat een brug bijvoorbeeld eerder dan gepland vervangen moet worden.<sup>8</sup>

Vervanging (reconstructie, vernieuwing, herinrichting) van een brug kan dus nodig zijn in het geval achterstallig onderhoud is ontstaan, maar ook aan het einde van de levensduur of bij veranderde functionele wensen of eisen.

## 2.4 Financieel belang

In de afgelopen jaren is er jaarlijks voor de centrale stad een structureel budget van circa € 6,5 miljoen voor het beheer en onderhoud van de circa 270 bruggen in de hoofdinfrastructuur in de begroting beschikbaar. Dit bedrag betreft alleen het beheer en onderhoud van de bruggen en niet de kapitaallasten van de aanleg of vervangingen. Alleen voor de infrastructuren openbare verlichting (jaarlijks circa €

<sup>5</sup> *Handboek Onderhoudinspecties*, ministerie van VROM, maart 2008; *Nota Beheren op niveau*, gemeente Amsterdam, 2008.

<sup>6</sup> *Handboek Onderhoudinspecties*, ministerie van VROM, maart 2008.

<sup>7</sup> *Nota Beheren op niveau*, gemeente Amsterdam, DIVV, 2008.

<sup>8</sup> *Meerjaren Onderhoudsplan Verhardingen Nieuw-West 2012 t/m 2015*, november 2011; *Onderhoud onderhouden Beheer en onderhoud kunstwerken Provincie Zuid-Holland*, Randstedelijke Rekenkamer, Amsterdam, juni 2009.

10,5 miljoen) en railinfrastructuur voor tram en metro (jaarlijks circa tussen de € 85 en € 100 miljoen), waarbij de centrale stad ook verantwoordelijk is voor het gehele beheer en onderhoud, gaat het om hogere jaarlijkse bedragen.<sup>9</sup>

De circa 270 bruggen waarvoor de centrale stad verantwoordelijk is vertegenwoordigen een boekwaarde van € 129.282.000 (peiljaar 2012) en een vervangingswaarde van € 681.000.000 (peiljaar 2012).<sup>10</sup>

In de nota *Beheren op niveau* uit 2008 gaf de gemeente aan dat in het programmakkoord niet was voorzien in een quotum voor investeringen voor vervangingen van bruggen waar dat in voorgaande collegeperiodes wel gebruikelijk was. De aanvragen voor deze investeringen waren daarom prioritair en daarmee concurrerend met andere aanvragen binnen en buiten de portefeuille verkeer en vervoer. De gemeente stelde vast dat er daardoor voor bruggen geen meerjarige zekerheid was en dat programmatisch werken daarmee nagenoeg onmogelijk werd.<sup>11</sup>

In de nota werd beoogd bij de begroting 2010 dit wel goed geregeld te hebben. De gemeente gaf in haar begroting 2012 echter aan dat de financiële ruimte daarvoor tot dan toe ontbrak en legde uit dat het vervangingsonderhoud nog steeds werd gefinancierd met kredieten waarvan een groot deel jaarlijks prioritair werd aangevraagd. Bij de kadernota 2012 is bijvoorbeeld een financiële ruimte toegekend van € 1,2 miljoen voor benodigde vervangingsinvesteringen.<sup>12</sup>

## 2.5 Van budget gestuurd naar planmatig beheer en onderhoud

De beleidsvorming van het beheer en onderhoud aan infrastructuren, waaronder bruggen, is de afgelopen jaren in ontwikkeling. In plaats van een vast budget of outputfrequentie van de beheer- en onderhoudsinspanningen<sup>13</sup> staat het beoogd kwaliteitsniveau en ambities op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid steeds meer centraal.

<sup>9</sup> Begrotingen en jaarrekeningen 2010, 2011, 2012 DIVV; Begroting 2014 gemeente Amsterdam, versie 1.

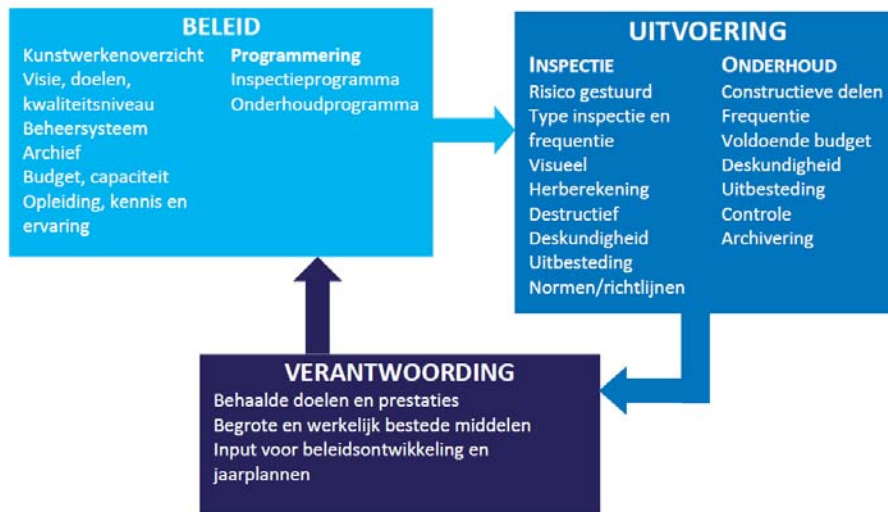
<sup>10</sup> Jaarrekening 2012 DIVV, 2013.

<sup>11</sup> In de nota wordt vermeld dat de meeste kosten voor stedelijke infrastructuur rompmatig worden gefinancierd. Alleen voor kunstwerken (waaronder bruggen) en wegen moeten voor renovaties, vervangingen en reconstructies elk jaar voor de geplande projecten een apart quotum aangevraagd worden als prioriteit bij de begroting. Elk quotum moet vervolgens weer als een bestuurlijk besluit van B&W omgezet worden in een krediet.

<sup>12</sup> *Begroting 2012 Gemeente Amsterdam*, gemeente Amsterdam, 2011. Dit bedrag is in de begroting 2012 niet bij het beoogde maatschappelijk effect 'Amsterdam is schoon en heel' verwerkt maar opgenomen bij de concerncontroller (stelpost voor toekomstige kapitaallasten).

<sup>13</sup> *Onderhoud onderbouw*: *Beheer en onderhoud kunstwerken Provincie Zuid-Holland*, Randstedelijke Rekenkamer, Amsterdam, juni 2009; *Beleidskader Beheer Basisprincipes en uitgangspunten voor het beheer van openbare ruimte in Zuidoost*, stadsdeel Zuidoost, september 2013; *Handreiking constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten*, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, januari 2011.

Figuur 2 - Beheer en onderhoud bruggen: beleid uitvoering en verantwoording<sup>14</sup>



In de nota *Beheren op niveau* (2008) zijn door de gemeente de verschillende mogelijke beheersniveaus 'minimum', 'sober', 'verzorgd' en 'top' en de bijbehorende inhoudelijke en financiële effecten inzichtelijk gemaakt. Zie bijlage 2 voor een uitgebreidere beschrijving van deze niveaus. In de nota is gekozen voor het onderhoudsniveau 'verzorgd' waarvoor geldt dat vanuit beheertechnisch oogpunt de infrastructuur bij dit niveau optimaal onderhouden wordt. Er is volgens de gemeente bij dit niveau geen kapitaalvernietiging, de uitval ligt acceptabel laag en er zijn bescheiden budgetten voor functieverandering als het gebruik daar om vraagt, aldus de gemeente. Het niveau 'verzorgd' is in de nota uitgewerkt naar de bijbehorende effecten op de onderdelen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid.<sup>15</sup>

De gemeente heeft bij het vaststellen van de begroting 2011 in december 2010 besloten om het beheerniveau 'verzorgd' per 1 januari 2012 te verlagen naar het beheerniveau 'sober'. De bijbehorende beoogde besparing was in totaal € 2,3 miljoen structureel vanaf 2012.<sup>16</sup> Alleen de OV-infrastructuur was hiervan uitgezonderd. Deze taakstelling was in 2012 gerealiseerd door een verschuiving van proactief beheer en preventief onderhoud naar een meer reactief en correctief onderhoud.<sup>17</sup>

Benodigde bezuinigen kunnen op gespannen voet komen te staan met het feit dat een groot deel van de bruggen in Nederland is gebouwd in de tweede helft van de vorige eeuw waarbij was uitgegaan van een lagere belasting door het wegverkeer dan momenteel daadwerkelijk het geval is. De mogelijkheid bestaat dat de oorspronkelijk

<sup>14</sup> *Handreiking constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten*, ministerie van Infrastructuur en Milieu: VROM-inspectie, 2011.

<sup>15</sup> *Nota Beheren op niveau*, gemeente Amsterdam, 2008.

<sup>16</sup> *Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma 2012-2016*, DIVV, 9 mei 2012, pag. 38.

<sup>17</sup> *Jaarrekening 2012 DIVV*, 2013.

beoogde levensduur verkort wordt.<sup>18</sup> Ook spelen hierbij een rol de recent vernieuwde wet- en regelgeving (Bouwbesluit 2012) en bijbehorende nieuwe normering vanuit het Rijk voor de constructieve veiligheid van alle bruggen.<sup>19</sup>

---

<sup>18</sup> *Handreiking constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten*, ministerie van Infrastructuur en Milieu: VROM-inspectie, 2011.

<sup>19</sup> *Begroting 2014 Gemeente Amsterdam*, gemeente Amsterdam, versie 1.

### **3 Doelstelling en onderzoeksaanpak**

#### **3.1 Doelstelling uitgewerkt in onderzoeksvragen en normen**

In deze paragraaf presenteren we het doel en de onderzoeksvragen met bijbehorende normen van het onderzoek naar het beheer en onderhoud van bruggen.

##### *Doelstelling*

Het onderzoek van de rekenkamer richt zich op het functioneren van de gemeente op het gebied van beheer en onderhoud van de infrastructuur bruggen waarvoor de centrale stad verantwoordelijk is. De focus ligt hierbij op het beoordelen van het beleid waaronder de inrichting van het toezicht op de onderhoudsituatie en de verantwoording daarover.

##### *Onderzoeksvragen*

De centrale onderzoeksvraag voor dit onderzoek hebben wij als volgt geformuleerd:

*In hoeverre is het beleid voor beheer en onderhoud van bruggen doelmatig en doeltreffend?*

De centrale onderzoeksvraag zullen we beantwoorden aan de hand van de volgende vier onderzoeksvragen.

Tabel 1 – Onderzoeksvragen en bijbehorende normen beheer en onderhoud bruggen

	Onderzoeksvragen	Normen
1.	In welke mate heeft de gemeente Amsterdam adequaat beleid geformuleerd voor het beheer en onderhoud aan haar bruggen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is een duidelijke probleemanalyse waarin risico's zijn benoemd en bijbehorende oorzaken geanalyseerd.</li> <li>- Er zijn beoogde maatschappelijke effecten aangegeven.</li> <li>- Er zijn beoogde beleidsdoelen geformuleerd.</li> <li>- Beoogde maatschappelijke effecten en beleidsdoelen zijn voorzien van indicatoren.</li> <li>- De inzet om de beoogde beleidsdoelen te bereiken is beschreven (prestatiedoelen, instrumenten, activiteiten, benodigde middelen).</li> <li>- De relatie tussen maatschappelijk effect, doelen, indicatoren en inzet moet duidelijk zijn en uitgewerkt zijn in jaarlijks geactualiseerde meerjarenonderhoudsplannen.</li> </ul>
2.	In hoeverre houdt de gemeente adequaat toezicht op de onderhoudsituatie van de bruggen?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er is een duidelijk overzicht van alle bruggen en bijbehorende belangrijke kenmerken.<sup>20</sup></li> <li>- Het systeem van monitoren is beschreven op basis waarvan de daadwerkelijke staat van onderhoud bekend is.<sup>21</sup></li> <li>- Vastgelegd is hoe de informatie uit dit systeem is te koppelen aan beoogde effecten, beleidsdoelen en prestatiedoelen.</li> </ul>
3.	In welke mate legt de gemeente duidelijk verantwoording af over de uitvoering van het beleid voor beheer en onderhoud aan bruggen?	<p>Er zijn voortgangsrapportages opgesteld waarin wordt ingegaan op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de behaalde effecten, beleidsdoelen en prestatiedoelen;</li> <li>- de daadwerkelijk ingezette instrumenten, activiteiten en middelen;</li> <li>- in hoeverre en waarom deze afwijken van de beoogde situatie;</li> <li>- welke risico's zich hierbij voordoen en welke acties worden voorgesteld.</li> </ul>
4.	In hoeverre geven drie geselecteerde casussen vertrouwen in de doelmatigheid en doeltreffendheid van het beleid?	Voor de drie geselecteerde bruggen geldt dat het uitgevoerde beheer en onderhoud aansluiten bij de beoogde effecten, beleidsdoelen en prestatiedoelen, de onderhoudskosten binnen het vastgestelde budget blijven en er voldoende oog is voor eventuele neveneffecten van het beleid.

<sup>20</sup> Hierbij valt te denken aan gegevens bouw, jaar aanleg, daadwerkelijke onderhoudskwaliteit, uitgevoerd onderhoud en reconstructie, risico's.

<sup>21</sup> Op basis van bijvoorbeeld inspecties, schouwen, onderzoeken en reactief reageren op klachten.

### 3.2 Onderzoeksaanpak

De onderzoeksactiviteiten zullen naar verwachting voornamelijk bestaan uit het houden van interviews, in ieder geval met deskundigen bij DIVV en een externe deskundige, het opvragen van informatie en documenten en het analyseren hiervan. Op het gebied van documenten valt te denken aan plannen voor beheer en onderhoud bruggen, beleid op het gebied van verkeer en vervoer, meerjaren programma's infrastructuur, beheerplannen, instandhoudingplannen, onderhoudsplannen, inspectieplannen, inspectieprogramma, voortgangsrapportages en jaarverslagen.

Om een selectie van drie bruggen voor nader onderzoek te kunnen maken zullen we een overzicht opvragen van de bruggen waarbij de centrale stad verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud met enkele relevante bijbehorende kenmerken. Voor de drie bruggen die we uiteindelijk selecteren zijn informatie en documenten benodigd op het gebied van basisgegevens, toegekende budgetten, inspectierapporten, monitoringsysteem, onderhoudsmaatregelen gepland en uitgevoerd onderhoud en bijbehorende kosten.

R a



## **4 Planning en organisatie**

### **4.1 Planning**

Dit onderzoek zal volgens de voorlopige planning plaatsvinden in de periode november 2013 tot en met mei 2014. De benodigde tijd en doorlooptijd voor dit onderzoek is mede afhankelijk van de beschikbare (openbare) informatie, de afspraken die wij met de gemeente (centrale stad) kunnen maken. Deze zijn bepalend voor de inhoud en planning van het onderzoek.

Aan het einde van onderzoek wordt de eindrapportage gepubliceerd. We streven ernaar de eindrapportage uit te brengen voor het zomerreces in 2014.

Het onderzoek betreft een middelgroot onderzoek. In totaal zijn ongeveer 80 dagen voor het onderzoek beschikbaar.

#### *Ambtelijk wederhoor*

Met het ambtelijk wederhoor worden de verantwoordelijke ambtenaren in de gelegenheid gesteld om feitelijke onjuistheden in het onderzoeksrapport (nota van bevindingen) aan te geven. Hierbij wordt aan de ambtenaren gevraagd om te verwijzen naar openbare schriftelijke documenten of om kopieën van niet openbare documenten bij de reactie mee te zenden. Het onderzoeksrapport zal in ieder geval voor ambtelijk wederhoor worden verzonden aan de dienst Infrastructuur en Verkeer en Vervoer (DIVV).

#### *Bestuurlijke reactie*

Het bestuurlijke rapport met daarin de belangrijkste conclusies en aanbevelingen zal aan het college van burgemeester en wethouders van de centrale stad worden toegezonden. Het college krijgt daarmee de gelegenheid om te reageren op de conclusies en aanbevelingen van de rekenkamer.

#### *Eindrapportage*

De bestuurlijke reacties worden integraal opgenomen in de te publiceren eindrapportage en voorzien van een nawoord door de rekenkamer. De eindrapportage wordt vervolgens aan de gemeenteraad aangeboden.

### **4.2 Organisatie**

Het onderzoek wordt uitgevoerd door:

- Carlos Cordeiro (projectleider);
- Wendy Hauwert (onderzoeker).

R a

## Bijlage 1 - Geraadpleegde bronnen

Geraadpleegde bronnen:

- *Nota Beheren op niveau*, gemeente Amsterdam, 2008.
- *Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma 2012-2016*, DIVV, 9 mei 2012, pag. 38.
- *Handreiking constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten*, ministerie van Infrastructuur en Milieu: VROM-inspectie, 2011.
- *Begroting 2014 Gemeente Amsterdam*, gemeente Amsterdam, versie 1, 2013.
- *Begroting 2012 Gemeente Amsterdam*, gemeente Amsterdam, 2011.
- *Onderhoud onderbouwd: Beheer en onderhoud kunstwerken Provincie Zuid-Holland*, Randstedelijke Rekenkamer, Amsterdam, juni 2009.
- *Beleidskader Beheer Basisprincipes en uitgangspunten voor het beheer van openbare ruimte in Zuidoost*, stadsdeel Zuidoost, september 2013.
- *Handboek Onderhoudinspecties*, ministerie van VROM, maart 2008.
- *Meerjaren Onderhoudsplan Verhardingen Nieuw-West 2012 t/m 2015*, november 2011.
- *Begrotingen en jaarrekeningen 2010, 2011, 2012* DIVV.

R a

## Bijlage 2 – Vier verschillende kwaliteitsniveaus beheer en onderhoud stedelijke infrastructuur gemeente Amsterdam

De verdeling van de verantwoordelijkheden rond het beheer en onderhoud van stedelijke infrastructuur in Amsterdam zijn vastgelegd in de nota *Stedelijke infrastructuur* (2006). In deze nota wordt aangegeven voor welke (delen van) infrastructuur de stadsdelen en voor welke de centrale stad verantwoordelijk is. Voor het beheer en onderhoud van de stedelijke infrastructuur is de nota *Beheren op niveau* (2008) vastgesteld door de gemeenteraad in november 2008. Daarin worden - vanuit het perspectief van de gebruiker - een viertal kwaliteitsniveaus ontwikkeld: minimum, sober, verzorgd en top. In de nota is per kwaliteitsniveau de mate van veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid beschreven die de stad van het betreffende niveau mag verwachten. De vier beheerniveaus die zijn uitgewerkt zijn in de onderstaande tabel samengevat naar hun effecten.

Tabel B2 – Vier kwaliteitsniveaus beheer en onderhoud stedelijke infrastructuur (waaronder bruggen): minimum, sober, verzorgd en top (2008)<sup>22</sup>

	Minimum	Sober	Verzorgd	Top
<b>Bereikbaarheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Omrijden door incidenten</li> <li>- Veel stremmingen door storingen</li> <li>- Geen afstemming</li> <li>- Doorstroming neemt af</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soms omrijden</li> <li>- Stremmingen door storingen</li> <li>- Beperkte afstemming</li> <li>- Doorstroming wordt op peil gehouden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nauwelijks omrijden</li> <li>- Klein aantal stremmingen door storingen</li> <li>- Goede afstemming</li> <li>- Doorstroming verbetert, met name op de belangrijkste verkeersaders</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zelden omrijden</li> <li>- Zelden stremmingen door storingen</li> <li>- Doorstroming verbetert op gehele hoofdnetten</li> </ul>
<b>Veiligheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veiligheid gewaarborgd</li> <li>- Verkeersveiligheid neemt af</li> <li>- Reële kans op aansprakelijkheidsstelling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheid blijft constant</li> <li>- Enige kans op aansprakelijkheidsstelling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheid neemt toe,</li> <li>- Nauwelijks kans op aansprakelijkheidsstelling</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verkeersveiligheid neemt fors toe,</li> <li>- Minimale kans op aansprakelijkheidsstelling</li> </ul>
<b>Leefbaarheid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overlast geluid en lucht</li> <li>- Slecht beheer is zichtbaar</li> <li>- Veel 'klad en plak'</li> <li>- Geen stadsilluminatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Soms overlast geluid/lucht</li> <li>- Aanzien op sober niveau</li> <li>- Veel klad en plak, alleen aanstootgevende teksten snel verwijderd</li> <li>- Veel standaardmateriaal,</li> <li>- Monumentale bruggen en sluizen zien er niet mooi uit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overlast geluid/lucht neemt af</li> <li>- Toegankelijkheid OV verbetert</li> <li>- Monumentale bruggen en sluizen zien er mooi uit.</li> <li>- Materiaal passend in omgeving</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geen overlast geluid/lucht door slechte staat/doorstroming</li> <li>- Toegankelijkheid OV verbetert fors</li> <li>- Snelle aanpak klad en plak overal</li> <li>- Stadsilluminatie breidt uit, ook naar grootstedelijke evenementen</li> </ul>

<sup>22</sup> Bron: nota *Beheren op niveau, gemeente Amsterdam*, 2008

R a

## Bijlage 3 - Algemene werkwijze rekenkameronderzoek

### Taak rekenkamer

De rekenkamer heeft de in de *gemeentewet* vastgelegde taak om onderzoek te doen naar de doeltreffendheid, doelmatigheid en rechtmatigheid van het door het gemeentebestuur gevoerde bestuur.

### Missie

- Verbeteren kwaliteit openbaar lokaal bestuur
- Stimuleren van een open debat over de kwaliteit in commissie en raad

- Na de verkenning kan worden afgezien van onderzoek of de start worden uitgesteld.
- Soms zullen de resultaten van een verkenning zelfstandig worden gepubliceerd.

- Als er in tussentijdse publicaties conclusies en oordelen staan, zal ook om een reactie worden gevraagd.

### Werkwijze



### Spelregels

#### Vooraf

- De rekenkamer mag alle documenten onderzoeken (*gemeentewet art 183<sup>1</sup>*) en het gemeentebestuur moet alle inlichtingen verstrekken die de rekenkamer nodig heeft (*idem art 183<sup>2</sup>*).
- De raad, het bestuur en de betrokken ambtenaren worden vooraf geïnformeerd over de opzet van het onderzoek.

#### Gesprekken tijdens het onderzoek

- Voor een afspraak wordt aangegeven of het om een oriënterend gesprek of een interview gaat.
- Bij een interview krijgt de geïnterviewde de gelegenheid om aan de hand van een schriftelijk verslag de weergave van uitspraken te corrigeren.

#### Volg de onderzoeken op twitter

<http://twitter.com/RekenkamerMA>

#### Bevindingen & ambtelijke wederhoor

- De datum van oplevering van de nota van bevindingen wordt één maand van te voren gemeld.
- Bij het wederhoor wordt de ambtelijke organisatie gevraagd om feitelijk onjuistheden en relevante feitelijke omissies te melden. Deze informatie wordt binnen twee weken verwacht.
- De rekenkamer geeft schriftelijk aan of en zo ja op welke wijze opmerkingen van de ambtelijke organisatie worden verwerkt.

#### Bestuurlijke reactie & eindrapport

- Er wordt gevraagd om een bestuurlijke reactie op het eindrapport, waarin commentaar kan worden gegeven bij analyse en aanbevelingen. De reactie wordt binnen twee weken verwacht.
- De rekenkamer schrijft vervolgens nog een nawoord waarin wordt gereageerd op de bestuurlijke reactie.
- De raad en het bestuur krijgen het eindrapport (inclusief bestuurlijke reactie en nawoord) onder embargo voor de publicatiedatum.
- De wijze van behandeling van het rapport wordt in overleg met de raad geregeld.

De rekenkamer kan als een onderzoeksproject dat mogelijk en nodig maakt gemotiveerd afwijken van de standaardprocedure

R a



Frederiksplein 1  
1017 XK Amsterdam  
telefoon 020 552 2897  
fax 020 552 2943  
email [info@rekenkamer.amsterdam.nl](mailto:info@rekenkamer.amsterdam.nl)

