

Beantwoording technische vragen

D/22/061659
Z/22/037558



Vragen gesteld door: De heer Griffioen
Van de Fractie(s) : VVD
Op datum: 30 mei 2022
Naar aanleiding van: Raadsvoorstel renovatie Hoenkoopsebrug
Datum beantwoording: 31 mei 2022
Opsteller: Ronald van der Marel

Beantwoording van de vragen:

Vragen VVD Oudewater omtrent Renovatie Hoenkoopsebrug

Uit recent technisch onderzoek is onderstaande algemene conclusie gebleken:

- De constructieve veiligheid van de brugdek (stalen val) is niet geborgd;
- De mechanische uitrusting (o.a. het bewegingswerk) voldoet niet aan de machinerichtlijn;
- Diverse voorzieningen op en rondom de brug voldoen niet aan de Arbowetgeving;
- De gebruikersveiligheid komt in het geding door het uitstellen van regulier onderhoud.

Vraag 1: Wat waren de bevindingen tijdens het vorige technische onderzoek en wanneer heeft dit onderzoek plaatsgevonden?

Antwoord 1: De diverse onderzoeken hebben plaats gevonden in de periode 2013 tot 2016. Conclusie was, dat de brug op dat moment civieltechnisch ook al in een matige staat verkeerde en aan (groot) onderhoud toe was. De herstelkosten werden op dat moment ingeschat op € 800k (bouwsom).

Vraag 2: Een aantal bevindingen hebben betrekking op wet- en regelgeving (Arbo en machineveiligheid), zijn er wijzigingen die binnen de wet- en regelgeving die onderliggend zijn aan de conclusies?

Antwoord 2: Nee, de regelgeving was bij aanleg beperkt/ niet aanwezig en de brug is hier nadien ook nooit op getoetst.

Vraag 3: Wanneer is gestart met het uitstellen van regulier onderhoud?

Antwoord 3: Vanaf het moment dat duidelijk was dat de brug gerenoveerd moest worden, medio 2013. Dit geldt overigens niet voor de maatregelen die in het kader van veiligheid nodig waren. Deze zijn in de afgelopen periode gewoon uitgevoerd.

Geconstateerd is dat het brugdek rekenkundig niet geschikt is om alle verkeersbelasting op te nemen. Via een verkeersbesluit is een beperking van het voertuiggewicht van 40 Ton en een maximale aslast van 9 Ton ingesteld.

Vraag 4: Wat betekent dit voor voertuigen die zwaarder zijn en hier regelmatig overheen rijden?

Antwoord 4: Dat de brug voor hen niet beschikbaar is en dat zij een alternatief moeten zoeken, bijvoorbeeld omrijden of meerdere transporten met minder gewicht laten rijden.

Vraag 5: Worden er uitzonderingen gemaakt voor bedrijven uit Oudewater en kunnen er ontheffingen verleend worden?

Antwoord 5: Ontheffingen zijn alleen mogelijk voor incidenteel transport (dus met een zeer lage frequentie), bijvoorbeeld voor speciale voertuigen van nood- en hulpdiensten. De problematiek van de ondernemers heeft veelal een structureel karakter, de brug wordt dagelijks door hen gebruikt.

Vraag 6: Heeft er een inventarisatie plaatsgevonden welke bedrijvigheid hiermee geraakt wordt (type voertuigen en aantallen)? Heeft deze maatregel ook consequenties voor de buslijn en de bushalte aan de Johan J. Vierbergenweg?

Antwoord 6: Nee, er heeft nog geen inventarisatie plaats gevonden. Voor wat betreft de buslijn heeft de beperking geen consequenties.

Vraag 7: Komt er een alternatieve route voor deze vrachtwagens en wat betekent dit voor het overige verkeer?

Antwoord 7: Alternatieve route voor het regulier zware verkeer is mogelijk via Papekop richting de A12. Voor het zware transport wat geen gebruik kan maken van deze route is vooralsnog geen oplossing beschikbaar. Met deze ondernemers wordt in gesprek gegaan.

Vraag 8: Wat zijn de opties om de brug op korte termijn weer toegankelijk te maken voor zwaar vrachtverkeer?

Antwoord 8: Volgens de adviseur is het 'het onderzoeken waard' of de brug lokaal en tijdelijk versterkt kan worden, zodat mogelijk 'zwaar verkeer' (weer) toegelaten kan worden. De haalbaarheid hiervan kan echter niet zonder meer snel vastgesteld worden en de mogelijkheden voor de korte termijn worden hiermee nog onderzocht.

Vraag 9: Hoe worden de chauffeurs erop gewezen dat zijn niet meer over de brug mogen rijden?

Antwoord 9: Via bebording.

Vraag 10: Hoe gaat er gehandhaafd worden op dit verkeersbesluit?

Antwoord 10: De politie is o.a. belast met de handhaving van verkeersmaatregelen. Gezien de enorme hoeveelheid werk, ligt er slechts een lage prioriteit bij het handhaven op aslast-/gewichtbeperking. Ook de Boa heeft een wettelijke bevoegdheid tot handhaven, indien sprake is van een juridische sluitende grondslag (beleid en bebording). Er wordt nog onderzocht in hoeverre de Boa's een bijdrage kunnen leveren in de handhaving van het besluit en wat hier dan voor nodig is (bv. weegbrug).

Het onderzoek naar de bereidheid van medeoverheden om een bijdrage te leveren in het (toekomstig) beheer van de verbindingsweg tussen A12 en de N228, (Zwier Regelingstraat/ J.J. Vierbergenweg en de Verlengde Tuurluur) is uitlegbaar.

Vraag 11: Welke medeoverheid heeft er financieel en functioneel bijgedragen bij de aanleg van de Hoenkoopsebrug en wat betrof deze bijdrage?

Antwoord 11: Dit wordt nog onderzocht. De bevindingen worden vastgelegd in de genoemde notitie uit vraag 12.

Vraag 12: Zie er al gesprekken met medeoverheden, welke zijn dit en hoe verlopen die gesprekken?

Antwoord 12: De zaak is reeds aangekaart in de uitnodigingsbrief aan GS d.d. 23 juni 2020 en vervolgens ambtelijk en bestuurlijk warm gehouden. De zaak is globaal aangekaart bij de provincie Utrecht en met belangstelling aangehoord. Een meer inhoudelijk gemotiveerde notitie is in voorbereiding.

Vraag 13: Wat is er nodig om renovatie en toekomstig beheer in zijn geheel over te dragen?

Antwoord 13: De bereidheid van een ontvangende partij.

Vraag 14: Er volgen binnenkort Waterschapsverkiezingen en Provinciale Staten verkiezingen, welke invloed gaat het College hierop uitoefenen?

Antwoord 14: College en raad kunnen beiden hiervoor een lobby traject starten

Vraag 15: Hoe kunnen de lokale fracties welke deel uitmaken van een landelijke partij hier hun invloed uitoefenen en hoe voorziet het college hen van eenduidige informatie?

Antwoord 15: Het is aan de fracties zelf om hiervoor strategieën te ontwikkelen en het college is graag bereid hiervoor argumentatie aan te leveren (zie de notitie bij vraag 12)

Vraag 16: Welke maatregelen zijn er nodig als je zou besluiten om de brug haar brugfunctie te ontnemen (sec open voor wegverkeer en niet langer de mogelijkheid om de brug te openen) en wie heeft deze bevoegdheid?

Antwoord 16: Gemeente is bevoegd gezag ten aanzien van de rijweg en de bijbehorende brug. Provincie Utrecht is kaderstellend voor het gebruik van de vaarweg. Het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden is verantwoordelijk voor het vaarwegbeheer (nautisch beheer).

Wanneer de veiligheid van de brug in het geding is ligt de bevoegdheid bij de gemeente en kan zij de vaarweg (tijdelijk) stremmen, waarbij zij gemotiveerd de vaarwegbeheerder informeert.

Echter als gemeente plannen heeft om voor langere periode de vaarweg te beperken, zal dit in overleg met de vaarwegbeheerder en wellicht de Provincie Utrecht moeten, omdat er op dat moment afgeweken wordt van de Waterverordening Provincie Utrecht 2009 (Besluit minimaal benodigde doorvaarthoogten)

Vernieuwen van het brugwachtersverblijf is noodzakelijk om aan de Arbowetgeving (werkomstandigheden en veiligheid) te voldoen (een wettelijke taak) en voor de komende 30 jaar geschikt te maken voor deze functie.

Vraag 17: Welke ARBO aanpassingen zijn er noodzakelijk die zo'n materiële investering (90K) vragen?

Antwoord 17: Het brugwachtersverblijf verkeert in een deplorabele staat en zal vanaf het metselwerk vervangen moeten worden inclusief aanwezige voorzieningen.

Vraag 18: Waarom wordt er vooruitlopend op het te nemen scenario een besluit genomen om het brugwachtersverblijf verbouwen?

Antwoord 18: Het is een noodzakelijke, 'no-regret' maatregel.

Bijlagen:

1) Technische vragen VVD - Raadsvoorstel renovatie Hoenkoopsebrug