



Beantwoording schriftelijke vragen

Zaaknummer:	Z/18/022729
Nummer:	105759
Datum:	dinsdag 20 november 2018
Datum ontvangst:	dinsdag 30 oktober 2018
Vragenstellers	Mark van Oostrum

Geachte Raad,

Door de fractie van het CDA zijn op 30 oktober vragen gesteld over de bruggen Valkeweg.

Onderstaand treft u de antwoorden aan op de door u gestelde schriftelijke vragen.

1. In 2016 zijn nieuwe beheerplannen vastgesteld, ook voor bruggen. Zijn er in dat beheerplan beleidsstandpunten ingenomen over de verkeerklasse van bruggen op calamiteitsroutes en de condities waaronder deze bruggen worden vervangen of gerenoveerd? Zo ja, welke?

Antwoord vraag 1:

In het beheerplan bruggen zijn geen beleidsstandpunten over de verkeersklasse opgenomen. Het uitgangspunt voor het onderhoud van de gemeentelijke kunstwerken is het veilig in stand houden, tegen maatschappelijk verantwoorde kosten. Wanneer de onderhoudskosten hoger zijn dan circa 30% van de vervangingswaarde wordt in relatie met de restlevensduur het vervangen van het kunstwerk overwogen (beheerplan bruggen 2016-2020).

Als nadere toelichting op de vraag over verkeersklassen. In 2000 is in de verkeersnotitie de categorisering van wegen en de aanpak knelpunten vastgesteld. Daarin is de Valkeweg als wijkontsluitingsweg gecategoriseerd. Dit is in het verkeersplan 2009 en in het verkeersplan 2016 door de gemeenteraad bekrachtigd. In de verkeersplannen is geen onderscheid gemaakt over de toegestane verkeersklassen op wegen, gekoppeld aan de verschillende wegcategorieën. Verkeersdeelnemers kunnen er van uitgaan dat alle hoofd- en wijkontsluitingswegen geschikt zijn voor alle verkeersklassen.

De huidige Valkewegbruggen kunnen niet meer dan 25 ton dragen. Uit tellingen blijkt dat er dagelijks meerdere zwaardere voertuigen gebruik maken van deze bruggen, waardoor de schades aan de bruggen steeds verder toenemen en de veiligheid van de bruggen in het geding komt. Om het huidige en toekomstige gebruik van de weg te blijven faciliteren is over gehele levensduur van de kunstwerken bekeken wat de maatschappelijk meest verantwoordelijke keuze is.

2. In het beheerplan bruggen (2016 – 2020) is in jaarschijf 2018 een investering opgenomen van € 343.390 in 3 kunstwerken. Zie blz. 25.

- Om welke 3 kunstwerken gaat het hier?

Antwoord vraag 2a:

Brug Hofweg

Brug van Beethovenlaan

Brug Rossinidreef

- Welke beleidsuitgangpunten zijn gehanteerd bij de bepaling van het betreffende investeringsvolume in de 3 kunstwerken?

Antwoord vraag 2b: Zie antwoord vraag 1.

3. In het investeringsplanning van de begroting 2018 is een bedrag van € 343 k opgenomen voor (vervangings)investeringen in bruggen in jaarschijf 2019.

- Betreft het hier het (doorgeschoven) investeringskrediet van 3 kunstwerken uit 2018, dus zoals opgenomen in beheerplan bruggen 2016 – 2020?

Antwoord vraag 3:

Bij het opstellen van de begroting van 2018 is vanwege de potentiële gebiedsontwikkeling nabij de Hofwegbrug het investeringsbedrag voor die brug, met een omvang van € 285.000, naar 2019 verschoven. Bij de investeringsaanvraag in de kadernota 2019 is aangegeven dat er onderhoudsmaatregelen bij de Hofwegbrug zijn uitgevoerd waardoor de vervanging met circa 5 jaar kan worden uitgesteld. In afwachting van de gebiedsontwikkeling. Vanwege het benodigde krediet voor de twee Valkewegbruggen is toen voorgesteld dit krediet hiervoor in te zetten.

4. In 2009 is het houten brugdek van beide bruggen aan de Valkeweg vervangen. Als gevolg daarvan is de verkeersklasse van die bruggen reeds in 2009 verlaagd van 45 ton naar 30 ton. In uw informatiebrief van 9 oktober 2018 geeft het college aan dat de Valkeweg als een wijkontsluitingsweg en als calamiteitenweg fungeert.

- Volgt hieruit dat een verkeersklasse van 30 ton van beide bruggen (op een calamiteitenroute en wijkontsluitingsweg) reeds vanaf 2009 vigerend beleid is?

Antwoord vraag 4a:

Nee, vanaf de aanleg van de bruggen was er geen lastbeperking en konden zware voertuigen over de bruggen rijden. Er is in 2009 een lastbeperking van 30 ton ingesteld vanwege de fysieke gesteldheid van de brug die sterk achteruitging. Toen is alleen het brugdek vervangen, niet de gehele brug. Na onderzoek in 2016 bleek de kwaliteit van de brug vanwege te zware belasting wederom slechter te zijn geworden waardoor er een lastbeperking van 25 ton is ingesteld.

Voortschrijdend inzicht laat zien dat de genomen maatregel uit 2009 onvoldoende is geweest om de bruggen duurzaam in stand te houden. Met de nog steeds verdere toename van belasting door wegverkeer in de vorm van meer en zwaarder verkeer zijn ingrijpendere maatregelen nodig.

Mochten de bruggen niet vervangen worden of een lastbeperking op de bruggen van kracht blijven, dan is het noodzakelijk om het voor zwaar verkeer fysiek onmogelijk te maken om over deze bruggen te rijden om de veiligheid van de bruggen te waarborgen. Door die fysieke maatregelen kunnen de hulpdiensten alleen van deze route gebruik blijven maken als daarvoor speciale voorzieningen worden gerealiseerd.

- Is een brug met een verkeersklasse van 30 ton op een calamiteitenroute in de regel afdoende?

Antwoord vraag 4b:

Als calamiteitenroute voor de hulpdiensten is 30 ton afdoende. In het geval van stremming op de Veurseweg is de route Starrenburglaan/Middelgeestlaan/Valkeweg/Zwaluwweg een belangrijke alternatieve route voor alle verkeer.

5. Vanaf 2016 is op beide bruggen op de Valkeweg een verkeersklasse van 25 ton van toepassing. In 2019 worden deze bruggen vervangen door betonnen bruggen met een verkeersklasse van 60 ton (indien de begroting 2019 c.q. het investeringsplan 2019 onverkort wordt vastgesteld).

- Waarom zijn de houten bruggen / brugdekken niet in 2009 al vervangen in betonnen of stalen bruggen c.q. brugdekken?

Antwoord vraag 5a:

Destijds is de fysieke gesteldheid van de brug als maatgevend aangehouden. Echter is gebleken dat ondanks het verbod om met zwaardere voertuigen over deze bruggen te rijden dit alsnog dagelijks gebeurd, met schade aan de bruggen tot gevolg. Bij de voorgestelde vervanging is de functie van de weg als maatgevend aangehouden en niet meer de fysieke gesteldheid van de brug.

- Is de veiligheid van Starrenburg en Bijdorp reeds vanaf 2016 in het geding nu beide bruggen een verkeersklasse hebben van 25 ton (indien de Veurseweg gestremd is)?

Antwoord vraag 5b:

Nee, deze wijken zijn bereikbaar voor hulpdiensten.

6. De primaire aanleiding voor het instellen van het provinciale toezicht betrof de verhoogde kosten van het de beheerplannen met ingang van 2017 (structureel een plus van € 1.5 mio in de exploitatiebegroting). Als gevolg hiervan heeft de provincie de beheerplannen uitgebreid tegen het licht gehouden. Dat heeft, kort samengevat, onder meer geresulteerd in verlaging van het onderhoudsniveau van B naar C en, in aanvulling daarop, het bijstellen van de dotaties (respectievelijk 670 k en 180 k structureel). Voorts: in de begrotingsscan van de provincie staat dat alle beheerplannen op orde waren / zijn, behoudens het beheerplan voor gebouwen.

- Het komt de CDA-fractie daarom bijzonder voor dat er nu om extra geld wordt gevraagd voor bruggen, gezien de recente actualisatie en doorlichting van de beheerplannen, respectievelijk in 2016 en 2017. Graag ziet de CDA-fractie een reactie van het college tegemoet.

- Waarom is niet eerder melding gemaakt, bijv. in de begrotingsscan, of in de begroting 2018, of in de beheerplannen 2016 – 2020 van de financiële risico's verbonden aan de tanende kwaliteit of renovatie dan wel de upgradering van beide bruggen?

Antwoord vraag 6:

Inspectiegegevens uit 2015 vormen de basis van het beheerplan bruggen. Uit die (visuele) inspectie zijn geen noodzakelijke maatregelen naar voren gekomen. Medio 2016 zijn er schades geconstateerd, waardoor er nader onderzoek is uitgevoerd. Uit dit onderzoek bleek dat de fysieke gesteldheid van de bruggen verslechterd was waardoor in 2016 een lastbeperking is ingesteld van 25 ton.

In 2017 is onderzocht waardoor de schades zijn ontstaan en welke maatregelen genomen moeten worden om tot een duurzame oplossing te komen. Eind 2017 waren de verschillende scenario's en de kosten in beeld. Het eerste moment om dit te melden was in de kadernota voor de begroting 2019.

7. In de begroting 2018, vastgesteld in 2017, is besloten de kwaliteit van het beheer openbare ruimte - waar onder ook uitdrukkelijk bruggen - te verlagen van b naar c. Op dit niveau vindt nog net geen kapitaalvernietiging plaats als gevolg van een te laag onderhoudsniveau.

Past de vervanging/aanpassing van bruggen met een verkeersklasse van 30 ton (vanaf 2009 van toepassing) naar 60 ton binnen dit (actuele) beleidskader?

Antwoord vraag 7:

De kwaliteitsverlaging van B naar C gaat over het onderhoudsniveau. Deze voorgestelde vervanging gaat over de functie die de brug moet vervullen. Vanwege kwaliteitseisen is het financieel effect van de kwaliteitsverlaging bij bruggen beperkt. Daarbij is gekeken naar de kosten over de gehele levensduur van de bruggen.

8. In uw informatiebrief van 9 oktober 2018 geeft uw college onder meer aan dat 'het wenselijk [is] om op deze ontwikkelingen in te spelen en te zorgen dat de bruggen geschikt worden voor alle verkeersklassen'.

- Hoeveel bruggen met een verkeersklasse van 30 ton of 45 ton liggen in Voorschoten op wijkontsluitingswegen met een calamiteitenfunctie?

Antwoord vraag 8a: Geen.

- Worden in 2020 of 2021 bruggen in Voorschoten om deze reden vervangen of gerenoveerd?

Antwoord vraag 8b: n.v.t.

Zo ja, leidt dit tot (nieuwe) overschrijdingen in de investeringsplanning?

9. Wordt het aangehaalde beleidsprincipe voor vervanging of renovatie van bruggen opgenomen in het nieuwe beheerplan bruggen (2021 – 2025)?

Antwoord vraag 9:

Ja, bruggen op gebieds- en wijkontsluitingswegen moeten geschikt zijn voor alle verkeersklassen.

10. Waarom vallen investeringen in bruggen onder het investeringsplafond en investeringen binnen het 'gesloten systeem' niet?

Antwoord vraag 10:

Investerings binnen het gesloten systeem worden gedekt door de afval- en rioolheffing. De hoogte van deze heffingen bewegen mee met de kosten. De begroting wordt hierdoor niet direct beïnvloed.

Met vriendelijke groet,
het college van burgemeester en wethouders,

A. R. de Graaf,
gemeentesecretaris

P.J. Bouvy-Koene,
burgemeester

Deze brief is digitaal vastgesteld. Hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.

