

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

339



| | |
|---|---|
| Datum | 6 januari 2020 |
| Steller vragen | CDA-fractie – Bremmer / Van Oostrum |
| Over agendapunt | Cie WRG 7 januari 2021; ag.punt 5 Uitvoering vervanging bruggen Valkeweg |
| <p>Het college wordt verzocht de volgende vragen te beantwoorden:</p> <p>Korte context: In 2019 is 500 k beschikbaar gesteld voor vervanging van Valkewegbruggen. Hierbij is de verkeersklasse van de bruggen gewijzigd van 45 ton naar 60 ton, met onder meer als consequentie dat de investeringslast met 180 k stijgt (van 325 k naar 505 k). Het voorliggende voorstel stelt voor het investeringskrediet nog eens te verhogen met 190 k (van 500 k naar 690 k). Dit geeft ons aanleiding voor vervolgvragen.</p> <p><i>Vraag 1 – informatievoorziening raad.</i> **Het inspectierapport uit 2016, bijgevoegd bij het voorliggende raadsvoorstel, is eerder niet naar de raad gezonden. En nu, in 2021, wel. Wat vormt nu de aanleiding om dit rapport alsnog naar de raad te zenden en eerder niet ? ANTWOORD: de ambtenaar in kwestie wil volledig zijn.</p> <p><i>Vraag 2 - kwaliteit betonnen fundament Valkewegbruggen</i> Op blz. 6 van het inspectierapport uit 2016 wordt geconstateerd dat ‘de betonnen draagconstructie in goede staat verkeert en volgens tekening is ontworpen op klasse 45’. **Kan hieruit de conclusie worden getrokken dat er geen verband is tussen de door het college gesignaleerde toename van zwaar(der) verkeer over deze bruggen en de kwaliteit van het betonnen fundament van de bruggen met klasse 45 (die desondanks in goede staat verkeert)? ANTWOORD: de conclusie is dat ondanks de zwaardere belasting de fundatie in goede staat verkeert. Dit neemt niet weg dat de fundatie vanuit constructief oogpunt niet geschikt is voor een belasting als gebruikelijk in dit type weg (wijkontsluiting).</p> <p><i>Vraag 3 – kwaliteit houten hoofddraagconstructie</i> Op blz. 7 van het inspectierapport wordt geconstateerd dat ‘de houten langliggers die de hoofddraagconstructie vormen in redelijk tot goede staat zijn. Lokaal is aantasting van de balken waargenomen t.g.v. houtrot. Dit wordt veroorzaakt door vervuiling en de natte</p> | |



omgeving ter plaatse van de steunpunten’.

******Kan hieruit de conclusie worden getrokken dat er geen verband is tussen de door het college gesignaleerde toename van zwaar(der) verkeer over deze bruggen en de kwaliteit van het houten hoofddraagconstructie van de bruggen met klasse 45 (die desondanks in redelijk tot goede staat verkeert)? Alsook dat de beperkte aantasting van de houten draagconstructie door vervuiling en vocht wordt veroorzaakt i.p.v. door zwaar(der) verkeer?

ANTWOORD: de conclusie is dat de aantasting veroorzaakt is door vocht en vervuiling. Dit neemt niet weg dat de hoofddraagconstructie vanuit constructief oogpunt niet geschikt is voor een belasting als gebruikelijk in dit type weg (wijkontsluiting).

Vraag 4 – Kwaliteit vezelversterkt / composiet wegdek

Op blz. 9 van het inspectierapport wordt geconstateerd, geconcludeerd, dat ‘het composiet rijdek te mager is gedimensioneerd. De spanningen en vervormingen zullen in werkelijk flink afwijken en naar verwachting aanmerkelijk hoger uitvallen dan in eenvoudige benadering gesuggereerd. Het verschil in vulling van de normale kanalen en de kanalen waar de plaat wordt bevestigd, inclusief de harde bevestigingspunten’ kunnen aanleiding vormen tot de sterk repeterende scheurvorming’.

******Kan hieruit de conclusie worden getrokken dat er geen verband is tussen de door het college gesignaleerde toename van zwaar(der) verkeer over deze bruggen en de kwaliteit van het van het vezelversterkt / composiet wegdek van de bruggen met klasse 45 c.q. de scheurvorming daarvan? Als ook dat de scheurvorming in het wegdek wordt veroorzaakt door onderdimensionering van het wegdek en ontwerpfouten i.p.v. door zwaar(der) verkeer?

ANTWOORD: nee, deze conclusie kan niet worden getrokken. Bij ontwerp en aanleg voldeed de brug aan de normen. Echter, bij de onderhavige belasting (groter dan de ontwerpbelasting) treden deze schadebeelden op. Dus door het zwaardere verkeer.

Vraag 5 – advies inspectierapport

Op blz. 10 van het inspectierapport wordt geadviseerd / afgeconcludeerd dat ‘het verstandig is minimaal de bovenbouw (systeem van hoofdliggers en rijdepanelen in z’n geheel opnieuw te ontwerpen c.q. te vervangen’.

******Is onze conclusie juist dat het inspectierapport NIET adviseert de verkeerklasse van de bruggen te verzwaren van 45 ton naar 60 ton?

ANTWOORD: dat is juist, dit staat niet in het rapport.

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

339



**Zo ja, waarom de verkeersklasse van de bruggen dan toch verzwaren van 45 ton naar 60 ton?

ANTWOORD: het type weg (wijkontsluiting) dient geschikt te zijn voor de belasting die het te verduren krijgt. Zodoende het besluit deze brug te verzwaren, naast het financiële aspect (gehele vervanging en het oplossen van de schadebeelden geeft vergelijkbare kosten).

Vraag 6 – ombuiging overschrijding krediet 190 k

**Als

- de betonnen kwaliteit van het betonnen fundament goed is (vraag 2) en
- de staat van de houten draagconstructie (vraag 3) en composiet wegdek (vraag 4)

niet worden verklaard door zwaar(der) verkeer maar door respectievelijk vocht, onderdimensionering en ontwerpenfouten, ligt het dan niet in de rede de brug uit te voeren in oorspronkelijke verkeersklasse 45 (i.p.v. verkeersklasse 60)?

ANTWOORD: het type weg (wijkontsluiting) dient geschikt te zijn voor de belasting die het te verduren krijgt. Zodoende het besluit deze brug te verzwaren, naast het financiële aspect (gehele vervanging en het oplossen van de schadebeelden geeft vergelijkbare kosten).

** En de overschrijding van geraamde kosten met 190 k te dekken uit de daling van investeringslasten met 180 k die als gevolg daarvan intreedt, conform het verschil tussen scenario 1b en scenario 2 in informatiebrief 61?

** Zo nee, waarom niet ?

ANTWOORD: het type weg (wijkontsluiting) dient geschikt te zijn voor de belasting die het te verduren krijgt. Zodoende het besluit deze brug te verzwaren, naast het financiële aspect (gehele vervanging en het oplossen van de schadebeelden geeft vergelijkbare kosten).

Vraag 7 Slotconclusie/advies

De slotconclusie/advies uit 2016 inzake “Nadere constructieve beschouwing 02BV12 en 10BV05 “ onder punt 3.3., pg 10, stelt onder meer “Bij dit proces spelen de eisen/wensen van de eigenaar/beheerder een belangrijke rol”.

Ook wordt onder 3.3. gesteld dat het Verstandig is op korte termijn minimaal de bovenbouw (systeem van hoofdlijger en rijdekpanelen...in zijn geheel opnieuw te ontwerpen cq te vervangen

Vraag 7 a: op welk concrete eisen en wensen van de eigenaar/beheerder wordt hier geduid?



ANTWOORD: het type weg (wijkontsluiting) dient geschikt te zijn voor de belasting die het te verduren krijgt. Zodoende het besluit deze brug te verzwaren, naast het financiële aspect (gehele vervanging en het oplossen van de schadebeelden geeft vergelijkbare kosten).

Vraag 7 b: wat betekent in dit verband “een belangrijke rol”? Wordt hier meer populair gesteld een doorslaggevende rol bedoeld?

ANTWOORD: de beheerder weet welke types wegen er nodig zijn op de locaties binnen een gemeente.

Vraag 7c: deelt het College onze conclusie dat het huidige RV verder gaat dan het advies om minimaal de bovenbouw (systeem van hoofdligger en rijdepanelen)...in zijn geheel opnieuw te ontwerpen cq te vervangen. Zo ja, waarom werd dit advies ... om op korte termijn....tot actie over te gaan, niet opgevolgd? Met deze brug zijn nu ruim 4,5 jaar verder.

ANTWOORD: de mening dat de voorgestelde oplossing verder gaat dan het advies deelt het college. Echter, in overzicht op de gehele situatie met enerzijds de noodzaak tot een zwaardere verkeersklasse (wijkontsluiting) en anderzijds een financiële opsomming die nagenoeg hetzelfde beeld laat zien is vervanging de beste optie.

Vraag 8 “Een brug vs twee bruggen”

**Gelden de in het rapport genoemde redenen tot vervanging voor “ beide bruggen” in gelijke mate? Immers strikt genomen is er sprake van populair gezegd twee aparte brug (cq wegdek)onderdelen, een naar de zuid zijde – richting Starrenburg- en een naar de noordzijde, richting Bijdorp.

ANTWOORD: ja, deze gelden in gelijke mate.

Vraag 9 Herbestemming investeringskrediet ad € 57.500

9.a. Wat is de reden dat er een bedrag van bijna € 60 mille aan uitgaven voor bruggen in 2020 niet is uitgegeven? Terwijl uit het RV zelf blijkt dat als het om bruggen gaat er te laag geraamd is, nu “ineens” financiële ruimte resteert?

ANTWOORD: het betreffende bedrag is gereserveerd voor klein onverwacht onderhoud aan bruggen of onvoorziene schades aan bruggen, in principe niet voor vervangingsopgaves. Dit willen we eenmalig gebruiken om voldoende financiële dekking te verkrijgen, vooruitlopend op de programmering.

9.b. Is het “financieel-technisch volgens het boekje” om vooruitlopend op de jaarrekening 2020, een bedrag van € 57.500 te herbestemmen voor dit project?

ANTWOORD: het betreffende bedrag is voor klein onverwacht onderhoud aan bruggen of onvoorziene schades, in principe niet voor vervangingsopgaves. Dit willen we eenmalig gebruiken om voldoende financiële dekking te verkrijgen. Er is van deze post geen gebruik

Technische/informatieve vragen over lopende agendapunten

339



gemaakt in 2020, zodoende gebruiken we hem nu voor deze opgave.

Vraag 10. Wandelpaden onder bruggen

Wat cq waarom weegt het in cultuur-historisch opzicht zo zwaar dat het onwenselijk zou zijn, zoals het RV stelt, dat de wandelpaden onder de beide bruggen door zouden vervallen in geval van de onderzochte alternatieve optie van het plaatsen van een duikerconstructie? Temeer nu erin dit gebied bebouwing voorzien is, gegeven de plannen van "Huize Bijdorp"?

ANTWOORD: gemeente beschermt de cultuurhistorische aspecten van Voorschoten. Dit is beleid.

* Aangeven wat van toepassing is.

Toelichting (indien nodig):