

# Rekenkameronderzoek Bruggen en viaducten



Brug tussen Halfweg en Zwanenburg

## Samenstelling Rekenkamercommissie

B. Graal  
A. Kuijper  
F.J.M. Duits  
H. Koelman (extern lid)  
M.J. van der Laan  
M. Tjallema (extern lid)

Datum: juni 2011  
Status: definitief

## 1 Inleiding

De Rekenkamercommissie (RKC) heeft in januari 2011 besloten om een onderzoek uit te voeren naar borging van de constructieve veiligheid van 'bruggen en viaducten' in onze gemeente.

Aanleiding voor dit onderzoek was het resultaat van een onderzoek dat door VROM is uitgevoerd. Dit onderzoek had als onderwerp 'Borging constructieve veiligheid bruggen en viaducten'. De samenvatting van dit onderzoek is als bijlage opgenomen.

Een groot deel van de bruggen en viaducten is gebouwd in de 2<sup>e</sup> helft van de vorige eeuw. Hierbij is uitgegaan van een belasting door het wegverkeer gebaseerd op gebruik en gewicht van de voertuigen uit die periode. Door ouderdom en veranderd gebruik – zoals toename intensiteit en gewicht – neemt de kans op schade en onveiligheid toe.

De wijze waarop het beheer en onderhoud van deze kunstwerken is ingericht en wordt uitgevoerd is van belang voor een goede bereikbaarheid en doorstroming. Immers, als bruggen of viaducten niet voldoen en vaak moeten worden onderhouden en afgezet, leidt dit tot files en overlast voor de weggebruiker.

Een bekend voorbeeld is de Hollandse Brug in de A6, die in 2007 en 2008 voor het vrachtverkeer afgesloten is geweest. Daarnaast leiden de veroudering van bruggen en viaducten en de toename van het wegverkeer tot een verhoging van de onderhoudskosten.

## 2 Opzet onderzoek

De conclusie van het VROM onderzoek is dat de borging van de veiligheid onvoldoende is. De RKC stelde zich naar aanleiding van de conclusie de vraag in hoeverre onze gemeente voldoet aan de borging van constructieve veiligheid rondom bruggen en viaducten. De gemeente is betrokken als:

- Handhavende instantie bij het verstrekken van een bouwvergunning;
- Handhavende instantie ten aanzien van de veiligheid van constructies;
- Eigenaar/beheerder van diverse bruggen en viaducten;
- Handhavende instantie ten aanzien van de veiligheid van derden (RWS, Spoorweg).

## 3 Uitvoering

De RKC heeft verschillende bruggen en viaducten in onze gemeente bekeken en vastgelegd met als doel het opstellen van 5 te bestuderen constructies (bruggen en viaducten). De objecten zijn opgenomen in dit rapport. Bij de keuze van objecten is getracht uit onderstaande categorieën objecten op te nemen:

- Gemeentelijke objecten in het publiek domein;
- Objecten van andere beheerders in het publiek domein;
- Private objecten, niet in het publiek domein.



Houten brug tussen Ringweg en Westhoffbos

#### 4 Doelstelling onderzoek

Het onderzoek zou bestaan uit het naar de gemeentelijke bemoeienis (inspanning) en inzicht ten aanzien van de constructieve veiligheid van deze bruggen en viaducten. In eerste instantie zou het een dossieronderzoek zijn met de volgende hoofdkernvragen:

- 4.1 Is er een actueel overzicht van alle bruggen en viaducten binnen onze gemeente;
- 4.2 Worden er geregeld inspecties uitgevoerd binnen onze gemeente en door wie?
- 4.3 Leiden inspecties tot handhavings acties?
- 4.4 Is er een gemeentelijk beleid t.a.v. de borging van de constructieve veiligheid van bruggen en viaducten?
- 4.5 Zijn er in de meerjarenbegroting ambtelijke uren opgenomen voor inspecties, controles en onderhoud?



Betonnen brug tussen Spaarndammerdijk en Houtrakkerweg

## 5 Bevindingen

De RKC heeft besloten om de vragen uit punt 4 via dossiers opvraging bij de ambtelijke organisatie te beantwoorden. Van Hoofd afdeling Ruimte is vernomen dat er geen dossiers aanwezig zijn maar er door de gemeente wel inspecties en onderhoud wordt uitgevoerd aan de door de gemeente beheerde objecten.

Op basis van de aangeleverde informatie van Hoofd afdeling Ruimte heeft de RKC nagedacht over de voortgang van dit onderzoek. Het was duidelijk dat er wel onderhoud en beheer plaatsvond aan de gemeentelijke objecten maar dit zeker niet gepland, gestructureerd en gebudgetteerd plaatsvond.

Ten aanzien van het beheer van bruggen en viaducten van derden, zijn geen handhavende acties bekend.

De RKC heeft besloten om op basis van voorgaande informatie geen verdere informatie op te vragen bij de gemeente omdat veel van de detailvragen niet bevestigend konden worden beantwoord.



Brug bij Polanenkade



spoorbrug Halfweg Noord



De 4 hoofdvragen kunnen als volgt worden beantwoord:

- 5.1 Er is geen actueel overzicht van alle bruggen en viaducten die in eigendom en/of in beheer zijn;
- 5.2 Inspecties van gemeentelijke bruggen en viaducten worden niet geregeld (planmatig) uitgevoerd. Voor zover bekend geldt dit ook voor bruggen en viaducten in beheer van derden;
- 5.3 Er is geen sprake van geregeld (planmatig) klein/groot onderhoud van bruggen en viaducten;
- 5.4 Er is geen beleid op het gebied van onderhoud en beheer van gemeentelijke bruggen en viaducten. De veronderstelling is dat dit ook geldt voor bruggen en viaducten in beheer van derden;
- 5.5 Er is geen specifiek budget voor onderhoud en beheer van gemeentelijke bruggen en viaducten in de begroting aanwezig. Waarschijnlijk geldt dit ook voor bruggen en viaducten in beheer van derden.



## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Binnen onze gemeente is er geen actueel overzicht van bruggen en viaducten aanwezig. De gemeente heeft niet in beeld voor welke gemeentelijke bruggen en viaducten zij verantwoordelijk is.

Er vindt geen gepland beheer en onderhoud van gemeentelijke bruggen en viaducten plaats. Het is onbekend in hoeverre er achterstallig onderhoud is en welke kosten en risico's de gemeente hierdoor loopt.

De technische status van bruggen en viaducten is niet bekend, hierdoor kan de gemeente risico's lopen qua veiligheid.

In de begroting is geen specifiek bedrag opgenomen voor de borging van de constructieve veiligheid van gemeentelijke bruggen en viaducten. De kosten voor constructieve veiligheid kunnen hierdoor tot aanzienlijke overschrijdingen in de begroting leiden.



## 6.2 aanbeveling

B & W is verantwoordelijk voor de borging van de constructieve veiligheid van alle bruggen en viaducten in onze gemeente.

Beheer en onderhoud dienen onderdeel te zijn van de beleidscyclus. Beleid en planning zijn de randvoorwaarden voor een goede uitvoering. Zonder beleid berust de uitvoering meestal op toeval (signalen en incidenten). En zonder planning schiet de uitvoering er vaak bij in (geen plan, geen budget) of berust alleen op interesse en betrokkenheid van de uitvoerder.

Voor een constructief verantwoord en veilig in stand houden van bruggen en viaducten is structuur een belangrijke voorwaarde.

### **De RKC doet de volgende aanbevelingen:**

Opstellen van een jaarverslag bij de jaarrekening;

Geplande inspecties per 3 jaar;

Opstellen beheer en onderhoudsplanning voor bruggen en viaducten in gemeentelijk beheer;

In meerjarenbegroting uren/kosten opnemen;

Opnemen in nota handhaving.

Formuleren van beleid te aanzien van de borging van de constructieve veiligheid van bruggen en viaducten van derden (voorbeeld: het verplichten dat eigenaren ééns per 5 jaar een inspectieverslag + technische beoordeling inleveren)

## 1 Samenvatting

### Aanleiding

De VROM-Inspectie heeft onderzoek gedaan naar de borging van constructieve veiligheid bij bestaande bruggen en viaducten. Diverse incidenten waaronder het sluiten van de Hollandse brug nabij Almere voor zwaar vrachtverkeer en het accuut sluiten van de Sebastiaansbrug in Delft vormen de aanleidingen voor dit onderzoek.

### Onderzoeksopzet

Bij de voorbereidingen van dit indicatieve onderzoek is samengewerkt met experts van Rijkswaterstaat, ProRail, de gemeenten Rotterdam en Utrecht, de Provincie Zuid-Holland en het Platform Constructieve Veiligheid (CUR).

Het onderzoek bestond uit drie fases, namelijk:

1. Een digitale enquête bij gemeenten en provincies;
2. Een deskundigen bijeenkomst;
3. Een interview bij 12 verschillende overheidsorganisaties.

### Bevindingen

Er valt nog veel te verbeteren bij gemeenten en provincies, in de rol van eigenaar, als het gaat om naleving van de regelgeving en risicobeheersing van de constructieve veiligheid.

#### -Naleving regelgeving

Bij het begin van de levenscyclus gaat het al mis omdat veel eigenaren aangeven dat er niet voor iedere brug en viaduct een bouwvergunning is verleend.

#### -Beheer en onderhoud

Het kan een stuk beter in de beheer en onderhoudsfase omdat archieven vaak niet compleet zijn, beleid ontbreekt of slechts gedeeltelijk en verspreid over de organisatie aanwezig is. Een grote meerderheid van de eigenaren voert ad-hoc inspecties uit maar meestal is dat alleen een visuele controle en is de controle frequentie laag. Met de onderhoudsfrequentie is het iets beter gesteld maar de kans is groot dat men daarbij belangrijke niet visueel waarneembare constructieve tekortkomingen overslaat.

#### -Incidenten

De respondenten geven aan dat er in de laatste 5 jaar diverse incidenten hebben plaats gevonden. In 69 gevallen ging het om constructieve schade.

#### -Borging kennis

Organisaties hebben te maken met een gebrek aan en een snelle achteruitgang van kennis als gevolg van het vertrek van ervaren krachten en door uitbesteding van werkzaamheden, zo blijkt uit het onderzoek.

#### -Handreiking

Er is behoefte aan een handreiking met o.a. aandacht voor archivering en risico gestuurd inspecteren en onderhoud plegen.

### Conclusies

De voornaamste conclusie uit het onderzoek is dat de constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten in onvoldoende mate is geborgd. Dit geldt met name voor gemeenten.

Bij Rijkswaterstaat en Pro-Rail is dit beter geborgd.