

ANTWOORD

VAN GEDEPUTEERDE STATEN

OP VRAGEN VAN

J. Heuvelink (D66)

(d.d. 4 juni 2020)

Nummer

3628

Onderwerp

Hefbrug Boskoop

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

In de Commissie BE van 10 juni a.s. staat het rapport van de EAA Hefbrug Boskoop geagendeerd. D66 heeft dit rapport met interesse gelezen en heeft daardoor een aantal specifieke vragen. D66 wil het debat in de commissie graag op hoofdlijnen houden en verzoekt het college dan ook vriendelijk om de vragen te beantwoorden voorafgaand aan de commissievergadering.

Gelet op artikel 54 van het reglement van orde stel ik de volgende vragen aan het College van Gedeputeerde Staten.

1. *Heeft de hefbrug tussen 2012 en 2019 de gehele periode niet voldaan aan de minimale wettelijke veiligheidsvereisten?*

Antwoord

De provincie voert risico-gestuurd onderhoud uit. Dit wil zeggen dat elke brug voortdurend en tijdig getoetst wordt om de eventuele risico's in beeld te brengen. Ook de hefbrug Boskoop werd gedurende de periode 2012-2019 getoetst aan de hand van 2 beoordelingen, net als andere bruggen. Ten eerste wordt een brug getoetst aan de op dat moment geldende normen. Ten tweede worden er regelmatig inspecties uitgevoerd aan bruggen. De resultaten van deze 2 beoordelingen worden eerst afgewogen. Uit deze afweging volgen mogelijk te nemen maatregelen. Als uit de afweging blijkt dat een object onveilig is, wordt het gebruik ervan beperkt. In de periode 2012-2019 is de conclusie dat de hefbrug niet aan de minimale veiligheidseisen voldeed niet getrokken.

De eerste van die beoordelingen betreft de constructieve veiligheid. Een brug wordt zodanig ontworpen en gebouwd dat deze de verwachte belastingen ruimschoots kan dragen. Om er vervolgens richting de toekomst zeker van te zijn dat, bijvoorbeeld door toename van de intensiteit en het gewicht van het verkeer, op lange termijn geen overbelasting gaat ontstaan, wordt het effect van toegenomen belastingen geïnventariseerd. In het feitenrelaas van EAA staat beschreven dat hiervoor het wettelijke minimumniveau van de constructieve veiligheid conform de NEN8700 is gehanteerd (de op dat moment geldende norm). Uit de herberekening van Oranjewoud blijkt dat door veranderd gebruik van de heftorenconstructie versterking

noodzakelijk was. In het verleden zijn deze versterkingen ten onrechte niet aangebracht.

De tweede van die beoordelingen betreft de onderhoudsstaat. In het begin van 2019 is roestvorming geconstateerd. Dit gaf aanleiding tot verdergaande inspecties en onderzoek door de onderhoudsaannemer.

Vanwege de complexiteit van de brug heeft de provincie bij de risico-afweging om een second opinion gevraagd op de resultaten van de twee beoordelingen aan een onafhankelijk ingenieursbureau. Op 10 oktober 2019 is naar aanleiding van de second opinion geconstateerd dat de hefbrug Boskoop zonder het nemen van aanvullende maatregelen op dat moment constructief niet veilig was. Op basis hiervan is de brug afgesloten.

2. *Gezien de verschillende conclusies van Oranjewoud: was de hefbrug tussen 2012-2019 nou wel veilig of niet veilig?*

Antwoord

Uit het feitenrelaas wordt niet duidelijk dat Oranjewoud verschillende conclusies trekt. Zie verder het antwoord op vraag 4.

3. *Aan welk gevaar hebben de inwoners van Boskoop tussen 2012 en 2019 bloot gestaan?*

Antwoord

Een onveilige situatie geeft aanleiding het gebruik van de brug te beperken. Met de afsluiting van de brug op 10 oktober 2019 is dat gebruik beperkt. Daarvoor is in 2019 door middel van verschillende inspecties de actuele onderhoudsstaat in beeld gebracht en beoordeeld. Die bleek in de jaren na het groot onderhoud van 2013 te zijn verslechterd. Uit de herberekening van Oranjewoud in 2012 blijkt dat door veranderd gebruik van de heftorenconstructie versterking van de heftorens noodzakelijk was. In het verleden zijn deze versterkingen ten onrechte niet aangebracht. Door het uitblijven van deze maatregelen kon de constructieve veiligheid niet worden gegarandeerd.

4. *Oranjewoud constateert op 16 januari 2014 dat de brug wel veilig is, terwijl zij op 12 februari 2012 constateerde dat de brug niet voldeed aan de minimale wettelijke vereisten. Er zijn in de tussentijd geen versterkende werkzaamheden uitgevoerd. Waar was dat verschil van inzicht dan op gebaseerd?*

Antwoord

De constatering van Oranjewoud van 16 januari 2014 betreft de beoordeling van het beweegbare deel van de brug, het val (verkeersbelasting). De constatering van 24 februari 2012 betreft de beoordeling van de heftorens (belasting door het val en de ballastblokken). De beide constateringen hebben daarmee betrekking op verschillende constructiedelen van de brug.

5. *In de voortgangsrapportage van 6 mei 2014 wordt geconstateerd dat de brug binnen de norm is. Naar welke norm wordt hier verwezen en waarop is deze conclusie gebaseerd?*

Antwoord

U refereert aan een passage uit het feitenrelaas van de EAA die ingaat op het risicomangement van het project. Het genoemde risico verwijst naar het projectrisico. "Binnen de norm" verwijst in dit geval naar de grootte van het projectrisico voor de projectbeheersing (blijft het project beheerst wat betreft geld, organisatie, kwaliteit, informatie en tijd).

6. *Welke motivatie ligt ten grondslag aan het niet meer benoemen van het risico van de hefbrug in de voortgangsrapportage vanaf februari 2015?*

Antwoord

Uit het feitenrelaas wordt niet duidelijk wat de motivatie is voor het niet meer benoemen van het risico van de hefbrug.

7. *Hoe moeten we de constatering van het IBR in 2019 dat de brug "op dit moment" niet constructief veilig is interpreteren: daarvoor was hij wel veilig of over andere momenten wil het IBR geen uitspraak doen?*

Antwoord

Het ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam heeft een second opinion uitgevoerd op de risico-afweging zoals beschreven bij vraag 1. Ter toelichting beschrijft het feitenrelaas van de EAA het op bladzijde 36 als volgt: "Het ingenieursbureau van de Gemeente Rotterdam (IBR) heeft in 2019 op verzoek van de provincie op basis van expert judgement en eerder opgestelde herberekeningen (rapport Oranjewoud uit 2012 [68]) een beoordeling van de constructieve veiligheid uitgevoerd van de waargenomen schadelocatie van de stalen hoofdconstructie (Inspectierapport Hollandia 2019, 171) alsmede van de ontbrekende versterkingen in relatie tot de constructieve veiligheid van de hoofdconstructie van de heftorens. De provincie wil maximale zekerheid hebben over de hoofdconstructie van de hefbrug Boskoop."

8. *Veel van de feiten uit het rapport voltrokken zich voor het aantreden van de huidige gedeputeerde. Wanneer wist de huidige gedeputeerde van de constatering van Oranjewoud uit 2012 dat de brug niet voldeed aan de minimale wettelijke veiligheidsvereiste?*

Antwoord

Het feitenrelaas van EAA geeft op bladzijde 3 hierover het volgende aan: "De verantwoordelijke gedeputeerde heeft op 10 oktober 2019 kennisgenomen van de eerste bevindingen. Daaruit blijkt dat versterkingsmaatregelen noodzakelijk zijn om de constructieve veiligheid van de hefbrug Boskoop te verbeteren."

9. *Welke acties heeft hij toen in gang gezet?*

Antwoord

Het feitenrelaas van EAA geeft hierover op bladzijde 3 het volgende aan: "De verantwoordelijke gedeputeerde heeft op 10 oktober 2019 kennisgenomen van de eerste bevindingen. Daaruit blijkt dat versterkingsmaatregelen noodzakelijk zijn om de constructieve veiligheid van de hefbrug Boskoop te verbeteren. De gedeputeerde heeft daarop het besluit genomen om de hefbrug Boskoop per direct te stremmen, werkzaamheden voor versterking van de constructie met spoed uit te laten voeren en

