



Schriftelijke statenvragen van de Statenfractie van de ChristenUnie over doorstroming en technische gebreken bruggen, ingediend op 11 september 2020, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 29 september 2020 (2673710).

1. *Op 4 september kwam in het nieuws dat de Elburgerbrug na werkzaamheden weer open is gegaan. Er werd op Omroep Flevoland echter geconstateerd dat er sprake was van "grotere schade dan verwacht". Kan het college aangeven waar deze schade door komt?*

Antwoord: De werkzaamheden die uitgevoerd zouden worden betroffen het opnieuw aanbrengen van asfalt. Na het verwijderen van het asfalt bleek dat de onderliggende betonmortel, evenals het asfalt, los liet. Bij proefboringen voorafgaand aan het project was dit niet naar voren gekomen. Naar nu blijkt, zijn bij het aanbrengen van de betonmortel in de zomer van 2018 zeer waarschijnlijk niet de verwerkingsvoorschriften van de fabrikant nageleefd. De buitentemperatuur was bij het verwerken extreem hoog namelijk meer dan 30°C. Vermoedelijk is de asfaltslijtlaag aangebracht terwijl de betonmortel nog onvoldoende was uitgehard.

In bijlage 1 nadere technische informatie over de bijzondere omstandigheden van de Elburgerbrug.

2. *Verwacht het college dat de werkzaamheden die hervat worden op 21 september ook daadwerkelijk 10 oktober zijn afgerond?*

Antwoord: Ja, wij verwachten dat de werkzaamheden 10 oktober zijn afgerond.

3. *Hoe gaat het college zorgen dat de verkeershinder in die periode tot het minimale wordt beperkt?*

Antwoord: Door te kiezen voor een halve afsluiting, waardoor één rijbaan beschikbaar blijft, is omrijden niet nodig, wat een hele belangrijke beperking van de hinder is. Tijdens de spits zijn er verkeersregelaars aanwezig om het verkeer te regelen. Het verkeer wordt buiten spijstijden geregeld met verkeerslichten. Als blijkt dat overdag de verkeersregelinstallatie het aanbod niet kan verwerken zal er over de gehele dag inzet gedaan worden door verkeersregelaars.

4. *Denkt het college ook na over mogelijke alternatieven in de toekomst zoals bijvoorbeeld een Naviduct? Zo nee, waarom niet?*

Antwoord: Het college acht een alternatief in de vorm van een naviduct (eigenlijk aquaduct, want zonder sluis) geen verantwoorde investering mede in relatie tot de verkeersintensiteiten op de Elburgerbrug. De kosten van een aquaduct zijn vele malen hoger dan de investeringen die nu gedaan worden en die binnenkort gedaan worden in het kader van het programma groot onderhoud bruggen en sluisen (GOBS). Na deze investeringen kan de brug weer lang mee.

5. *Ons bereikte ook vandaag het nieuws dat de Tollebekerbrug is gestremd. Wat is daar de oorzaak van?*

Antwoord: De stremming is veroorzaakt door een aanvaring met een schip. Deze is tegen de dichte brugval aangevaren.

6. *Hoe lang verwacht het college dat deze stremming zal duren aangezien dit een alternatief was voor de route naar Lelystad?*

Antwoord: De weg is binnen 24 uur weer vrijgegeven. Deze tijd was nodig om de schade vast te stellen en maatregelen te nemen om het verkeer weer veilig over de brug te laten gaan.

De aannemer is verschillende scenario's aan het uitwerken voor het herstellen van de schade aan de brug. Hoe lang de stremming t.b.v. de definitieve reparatie gaat duren is pas te zeggen als er voor een scenario is gekozen. Zo mogelijk wordt deze reparatie gecombineerd met groot onderhoud in het kader van het GOBS (voorzien voor januari 2021) om verkeershinder zoveel mogelijk te beperken.



PROVINCIE FLEVOLAND

7. Was deze stremming bij de Tollebekerbrug te voorkomen of is er sprake van achterstallig onderhoud?

Antwoord: Uit inspectie van experts bleek dat de brug in dichte stand was aangevaren. Hierdoor is de schade ontstaan. De stremming van de Tollebekerbrug was dus niet te voorkomen en er was ook geen sprake van achterstallig onderhoud.

8. Wat doet het college aan de verkeerssituatie bij de Arie de Witbrug op Urk waarbij er ook veel ergernis is onder de Urker bevolking over de locatie en de inzet van de verkeersregelaars?

Antwoord: De stremming van de Arie de Witbrug is samen met de gemeente Urk en de aannemer zeer zorgvuldig voorbereid en gecommuniceerd met de lokale bevolking. De verkeersregelaars zijn op uitdrukkelijk verzoek van de gemeente Urk ingezet.

9. Is het college hierover in gesprek met de het college van Urk? Zo nee, waarom niet?

Antwoord: Op bestuurlijk niveau heeft overleg plaats gevonden. Daarnaast is er op ambtelijk niveau intensief contact geweest tussen de gemeente Urk en de provincie Flevoland.

10. Het lijkt dat er op dit moment wel erg veel overlast is bij bruggen en sluizen, is deze constatering juist? Zo nee, in hoeverre betreft het hier regulier en gepland onderhoud?

Antwoord: Er is inderdaad sprake van overlast bij onze bruggen en sluizen. Gedeeltelijk wordt deze overlast veroorzaakt door regulier en gepland onderhoud. De overlast door gepland onderhoud zal overigens duren tot en met 2022. Zoals bekend zijn wij sinds 2019 bezig met de uitvoering van het programma Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen (GOBS). Ongeveer 75 jaar naar het droogvallen van de Noordoostpolder is het duidelijk dat het opknappen en vernieuwen van de bruggen en sluizen echt nodig is. Dit betekent dat we de komende jaren intensief aan het werk zijn om onze bruggen en sluizen te renoveren. Het valt dan ook niet uit te sluiten dat er de komende tijd vaker storingen voorkomen. Na 2022 is ons areaal weer helemaal up to date. De laatste voortgangsrapportage is aangeboden aan PS, te vinden via deze link: https://stateninformatie.flevoland.nl/Documenten/ingekomen-stukken/2020/6/pagina_3

Zoals hiervoor aangegeven speelden bij de Elburgerbrug en de Tollebekerbrug andere problemen.

11. Is het college bereid de staten te informeren over de ontwikkelingen en knelpunten rond het onderhoud van de bruggen en sluizen in Flevoland?

Antwoord: Zoals gebruikelijk bij alle grote projecten rapporteert het college regelmatig aan PS middels voortgangsrapportages over de voortgang van het GOBS. Verder zijn we van plan om op korte termijn een werkbezoek voor de staten te organiseren aan een reeds gerenoveerde brug-sluisc combinatie en een locatie, waar op dat moment gerenoveerd wordt. Tijdens dit werkzaamheden geven we een toelichting op de brede problematiek van het onderhoud van de bruggen en de sluizen in de provincie en kunnen we hierover volop in gesprek gaan.

Ter informatie kunt u hier de persberichten vinden die over deze onderwerpen zijn uitgegaan:

Persberichten Elburgerbrug

<https://flevowegen.nl/alle-nieuws/werkzaamheden-elburgerbrug/> (Persbericht: De Elburgerbrug is door werkzaamheden afgesloten van maandag 31 augustus 06.00 uur tot en met vrijdag 4 september 2020 06.00 uur.

<https://flevowegen.nl/alle-nieuws/elburgerbrug-weer-open-voor-wegverkeer-nieuwe-werkzaamheden-noodzakelijk/> (Persbericht Elburgerbrug Elburgerbrug weer open voor wegverkeer, nieuwe werkzaamheden noodzakelijk)

<https://flevowegen.nl/alle-nieuws/start-aanvullende-werkzaamheden-elburgerbrug/> (Persbericht Elburgerbrug Start aanvullende werkzaamheden 21 sept - 10 okt)



PROVINCIE FLEVOLAND

Persbericht Tollebekerbrug

<https://flevowegen.nl/alle-nieuws/beschadigde-tollebekerbrug-weer-open-voor-wegverkeer/>
(Beschadigde Tollebekerbrug weer open voor wegverkeer)

Persbericht Arie de Witbrug

<https://flevowegen.nl/alle-nieuws/werkzaamheden-arie-de-witbrug/> (Werkzaamheden Arie de Witbrug Maandag 31 augustus 2020 starten de werkzaamheden bij de Arie de Witbrug. Als alles volgens planning verloopt zijn ze zaterdag 17 oktober 2020 klaar.)



Bijlage 1 Technische uitleg bijzondere situatie Elburgerbrug

In 2015 is de composietbrugval voor de Elburgerbrug gefabriceerd en geplaatst. Al snel na plaatsing bleek dat de ronding van de brugval in lengterichting te hoog was. Voertuigen die met 80 km/h eroverheen reden ondervonden veel discomfort waarop, vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, is besloten om de snelheid terug te brengen naar 50 km/h.

Met de hoofdaannemer zijn meerdere verbetervoorstellen besproken om het discomfort op te heffen. Hierbij is gekozen voor de volgende oplossing: om een vloeiende aansluiting op de brugval te kunnen maken is de asfaltconstructie aan beide zijden van de brugval over een afstand van 20 m verwijderd. Hierdoor kon op sommige plekken maar een beperkte dikte verharding terugkomen variërend van 2 tot 5 cm. Dit kon niet meer in asfalt, omdat je hiervoor een minimale dikte nodig hebt van 4 tot 5 cm. Daarom is ervoor gekozen om in plaats van asfalt een betonmortellaag aan te brengen. Deze mortel is vervolgens afgedicht met een asfaltslijtlaag. Hierdoor kon de snelheidsbeperking van 50 km/h weer worden opgeheven.

Dit voorjaar bleek dat de asfalt laag los liet. De werkzaamheden die we zouden uitvoeren waren dus het opnieuw aanbrengen van asfalt. Na het verwijderen van het asfalt bleek dat de onderliggende betonmortel, evenals het asfalt, los liet. Bij proefboringen voorafgaand aan het project was dit niet naar voren gekomen.

Naar nu blijkt zijn bij het aanbrengen van de betonmortel in de zomer van 2018 zeer waarschijnlijk niet de verwerkingsvoorschriften van de fabrikant nageleefd. De buitentemperatuur was bij het verwerken extreem hoog namelijk meer dan 30°C. Vermoedelijk is de asfaltslijtlaag aangebracht terwijl de betonmortel nog onvoldoende was uitgehard. Een zo kort mogelijke stremming van het wegverkeer heeft hieraan mogelijk ook bijgedragen.