

Beleidsplan bruggen

Periode: 2013 t/m 2017
Auteur: Bert Dwarshuis,

Versie: Definitief
datum: 13 november2013



Inhoud

Voorwoord	3
Inleiding	4
Visie en Doel	5
Archief	6
Beheersysteem	6
Areaal	7
Herwaarderen van bruggen	8
Gewenst onderhoudsniveau	10
Huidige onderhoudsniveau	11
Onderhoudscyclus	13
Inspecties	14
Sterkteberekeningen	15
Risicoanalyse	16
Benodigde financiën	17
Beschikbare financiën	18
Van beleid naar uitvoering	19
Verantwoording	21
Bediening beweegbare bruggen	22
Organisatie en opleiding	23
Communicatie	25
Samenvatting beleid 2013- 2017	27
Bijlagen	28
Bijlage 1: bediening beweegbare bruggen	
Bijlage 2: Wettelijk kader en normen	
Bijlage 3: Overzichtstekening slechte en zeer slechte bruggen	
Bijlage 4: Top-downlijst risicoanalyse slechte en zeer slechte bruggen	

Voorwoord

Dit is het eerste “beleidsplan bruggen” van de gemeente Hollands Kroon.

Het geeft een beeld van:

- te verwachten kosten in de komende 10 jaar.
- te behalen resultaten in de komende 5 jaar.

In 2012 zijn alle bruggen in Hollands Kroon visueel geïnspecteerd. Hierna zijn een aantal vervolgonderzoeken en analyses gedaan. De resultaten waren zodanig dat niet gewacht kon worden op dit beleidsplan om richting te geven aan het beheer en onderhoud van bruggen. Er zijn direct een aantal maatregelen getroffen:

- Het college en de gemeenteraad is uitgebreid geïnformeerd over de zorgelijke toestand van de bruggen, onderbouwd met de volgende rapportages:
 - o Rapport “meerjarenplanning bruggen 2012-2022”.
 - o Kosten per kunstwerk Wieringermeer (Oranjewoud).
 - o Risicoanalyse 7 zeer slechte bruggen (Sophia Engineering).
 - o Sterkteberekening brug 26 in de Flevoweg (Sophia Engineering).
 - o Rapportage Westfriesesluisbrug (Evenboer).
 - o Second Opinion en advies Westfriesesluisbrug (Sophia Engineering).
 - o Gebrekenlijst mechanisch onderhoud (Evenboer).
 - o NEN 3140 inspectie (Osnabrugge Elektrotechniek).
 - o Brief zorgelijke onderhoudstoestand bruggen Wieringermeer (Oranjewoud).
- De gemeenteraad heeft geld beschikbaar gesteld voor het vervangen van bruggen en het uitvoeren van achterstallig onderhoud.
- Er is een noodbrug over de Westfriesesluisbrug aangebracht.
- Op 2 bruggen zijn beperkingen ingesteld.

Hierna zijn de volgende onderzoeken uitgevoerd:

- Risicoanalyse 10 slechte bruggen Wieringermeer (De brug over de Westfriesesluis en de brug in de Flevoweg zijn niet meegenomen in de analyse).
- Nader onderzoek schadebeelden brug Heerenweg-Mieldijk Barsingerhorn.

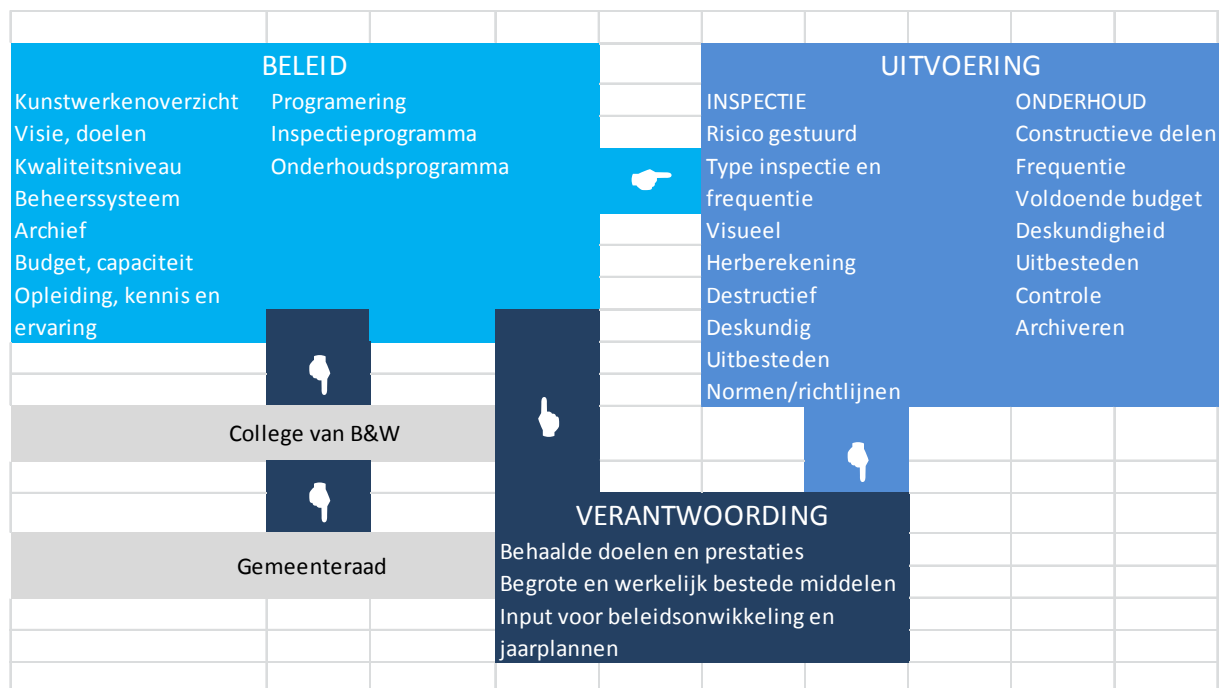
Uit de inspecties en onderzoeken blijkt dat er heel veel werk verzet moet worden voordat we kunnen zeggen dat de “zaak” onder controle is. Daarvoor is er te veel aan de hand. De tekortkomingen zijn niet in een jaar ontstaan. Dit is een gevolg van te weinig onderhoud over een lange periode in het verleden. We hebben een aantal jaren nodig om de grootste risico's weg te nemen.

We lopen dus de komende jaren een (verhoogd) risico op calamiteiten. Bij ongevallen is er kans dat we aansprakelijk gesteld worden voor de ontstane schade.

Inleiding

In 2009 heeft de VROM inspectie van het ministerie van infrastructuur en milieu onderzoek gedaan naar borging van de constructieve veiligheid van bruggen en viaducten in Nederland. De conclusie was dat het te kort schoot. De risico's bij vooral de oudere kunstwerken zijn niet bekend. Het beheer en onderhoud is niet altijd op orde. Dit heeft geresulteerd in de "handreiking constructieve veiligheid bestaande bruggen en viaducten". Deze handreiking is de leidraad bij het op orde brengen van het beleid en beheer van de bruggen in de gemeente Hollands Kroon.

Hieronder is schematisch aangegeven hoe we het beleid, de uitvoering en de verantwoording vorm willen gaan geven.





Visie en Doel

Als eigenaar van de bruggen zijn we verplicht om deze te onderhouden.

We willen dat de brug:

- veilig is.
- bedrijfszeker is (heel).
- lang meegaat (het voorkomen van kapitaalsvernietiging).
- schoon is (beeldkwaliteit).

Daarvoor is het nodig dat:

- we kennis hebben van het ontwerp: We brengen het archief op orde.
- het reguliere onderhoud gestructureerd wordt uitgevoerd: Het beheerprogramma Obsurv wordt gevuld met de aanwezige informatie. Het onderhoudsprogramma wordt van hier uit opgesteld.
- het achterstallig onderhoud wordt uitgevoerd.
- de zeer slechte en slechte bruggen snel worden vervangen.

Hierbij willen we:

- verantwoord omgaan met het milieu.
- streven naar duurzaamheid.



Archief

Het is van groot belang om historische kennis van de bruggen te hebben en te kunnen raadplegen. Daarvoor is het nodig dat het archief op orde is:

- Een actueel overzicht van alle bruggen.
- De ontwerpuitgangspunten en ontwerpbelastingen.
- Het bestek.
- De bouwtekeningen.
- De berekeningen.

Het ontbreken van deze gegevens levert risico's voor het beheer. Het archief moet zo zijn ingericht dat alle relevante documenten gemakkelijk toegankelijk zijn. Per kunstwerk moet er één dossier zijn.

We gaan het archief op orde brengen.

Elk dossier wordt aangevuld met:

- Schademeldingen.
- Inspectierapporten.
- Onderhoudsprogramma's.
- Herstel- en onderhoudswerkzaamheden.

Beheersysteem

De gemeente Hollands Kroon gaat de openbare ruimte, waaronder bruggen, beheren met behulp van het beheerpakket Obsurv. Obsurv is de opvolger van dg Dialog. Alle informatie, die betrekking heeft op bruggen, wordt vertaald naar inzichten, adviezen en plannen om deze optimaal te kunnen beheren.

Het is de verwachting dat de beschikbare informatie van bruggen in 2013 ingebracht is in Obsurv.

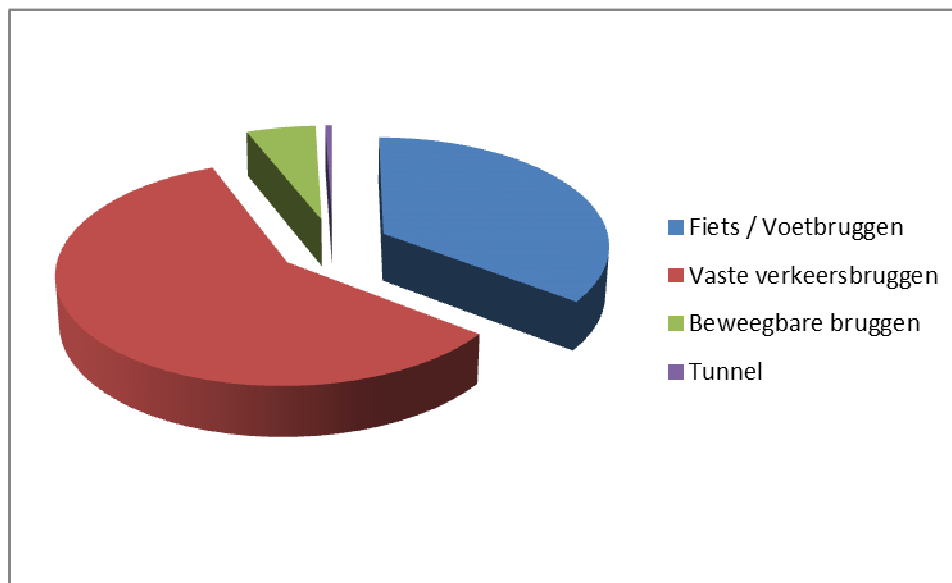
Areaal

In de gemeente zijn in 2012 176 bruggen en 1 tunnel geïnspecteerd. Het areaal is in 2012 jaar met 1 brug toegenomen (Kruiswijk- station Anna Paulowna). In 2013 zijn 3 voet-fietsbruggen geplaatst in Den Oever en in Winkel.

Onderverdeling:

	Totaal
Fiets / voetbruggen	64
Vaste verkeersbruggen	106
Beweegbare bruggen	10
Tunnel *	1
Totaal	181

* de tunnel is eigendom van de provincie Noord-Holland. De gemeente voert het klein onderhoud uit.





Herwaarderen van bruggen

De openbare ruimte verandert. Objecten worden gesloopt, er wordt gebouwd. Er worden bedrijventerreinen aangelegd, woonwijken, scholen. Sommige ontwikkelingen hebben een grote impact op wegen en bruggen zoals het bouwen van windmolens.

Medio 2014 wordt de structuurvisie vastgesteld. Vanuit deze visie wordt het verkeersplan gemaakt. Aan de hand van de structuurvisie en het verkeersplan kan het beleid worden geformuleerd voor het geheel of gedeeltelijk afsluiten van bruggen.

Afwegingen:

De meeste verkeersbruggen en sommige voet/fietsbruggen hebben een belangrijke functie voor de ontsluiting van een gebied of voor de bereikbaarheid van voorzieningen. Veel voet/fietsbruggen hebben uitsluitend een recreatieve functie.

Per brug moet een afweging gemaakt worden:

- Wat is gemeentelijk beleid (bijvoorbeeld onderwijs, recreatie en toerisme)
- Wat is het nut en de noodzaak?
 - o Zijn er aanliggende erven / adressen?
 - o Zijn er aanliggende landerijen (alleen landbouwverkeer?)
 - o Wat is het economische belang / gevolg?
 - o Hoeveel wordt de route gebruikt?
 - o Is er een alternatieve route op redelijke afstand? Is het tijdsverlies acceptabel?

Agriport:

Agriport is een grootschalig glastuinbouwgebied met bedrijventerreinen voor agribusiness en logistiek. Het gebied heeft een goede ontsluiting op de N239 en bij Middenmeer. De agrarische bedrijven zijn verdwenen.

De bruggen aan de oostzijde van het gebied hebben voor de ontsluiting van Agriport geen betekenis. De bruggen zijn wel van belang als 2^e aanrijroute voor hulpverlening. Sommige bruggen hebben nog een functie voor het (Oost – West) landbouwverkeer.

Windplan:

Het is bijna zeker dat de komende jaren windmolens in de voormalige gemeente Wieringermeer gebouwd worden. Deze windmolens worden 100 tot 120 meter hoog met een rotorbladdiameter van 126 meter.

Voor de bouw zijn extreem lange en zware transporten nodig. De transportroutes moeten worden vastgelegd en verkend. Het is denkbaar dat door de transporten een brug eerder vervangen moet worden dan nu gepland. De brug moet misschien een vlakker lengteprofiel krijgen om lange transporten mogelijk te maken. Eventuele (meer) kosten kunnen mogelijk worden verhaald op de ontwikkelaar.

Bouw scholen:

Het gemeentelijk beleid is om verlies van onderwijstijd (lopen naar de gymzaal) zo veel mogelijk te beperken. Ook streven we naar veilige loop en fietsroutes voor scholieren. Door de bouw van scholen in het afgelopen jaar zijn 2 voet/fietsbruggen gebouwd in Winkel en is het gebruik van de fietsbrug in het Terppad in Wieringerwerf geïntensiveerd. De laatst genoemde brug is in slechte staat, reden om de brug zo snel mogelijk te vervangen.

Optie afwaardering:

De volgende bruggen, die op korte termijn worden vervangen, komen in aanmerking voor herwaardering.

brug	adres	Optie herwaardering	Geschatte besparing
19	Klieverweg	Bij het afwaarderen van het noordelijk deel van de Friese weg tot fietspad kan deze brug als fietsbrug, geschikt voor hulpverlening, worden gemaakt.	€ 150.000
37	Zuiderkwelweg	Deze brug wordt minimaal gebruikt. (Eén bedrijfspand aan de zuidzijde, één woning aan de noordzijde). Omleiding is aanwezig. Afwaarderen tot fietsbrug.	€ 110.000
21	Wierweg	Er is al een hoogtebeperking bij de onderdoorgang A7. Afwaarderen tot brug, uitsluitend bestemd voor fietsers, personenauto's en hulpverlening.	€ 175.000
28	Tussenweg	Nieuwe gebiedsontwikkeling: Glastuinbouw. Voor aan- en afvoer heeft de brug geen betekenis. Agrarische bedrijven zijn verdwenen. Voor hulpverlening is de brug wel heel belangrijk. Afwaarderen tot fietsbrug, geschikt voor hulpverlening.	€ 150.000
		Geschatte te behalen besparing	€ 585.000

De uiteindelijke besparing is mee afhankelijk van de structuurvisie en het verkeersplan. De besparing heeft een marginaal effect op de totaalkosten en op de kapitaalslasten, die daardoor ontstaan.

Gewenst onderhoudsniveau

In eerste instantie moeten bruggen veilig zijn voor de weggebruiker en voor de vaarweggebruiker. Ze moeten bedrijfszeker zijn. De technische levensduur moet gehaald worden.

Daarna is het beheer op basis van beeldkwaliteit aan de orde.

Om de bruggen op een gewenst onderhoudsniveau te krijgen zal eerst het achterstallig onderhoud uitgevoerd moeten worden. Daarna kan door het uitvoeren van cyclisch onderhoud het gewenste onderhoudsniveau gehouden worden.

Het onderhoud moet er op gericht zijn om de levensduur zo lang mogelijk te houden. Het onderhoudsniveau moet zo hoog zijn dat de functionaliteit en de veiligheid geborgd is.

De CROW beoordelingssystematiek die we gebruiken voor het onderhoud van de openbare ruimte is zeer beperkt te gebruiken voor bruggen.

De systematiek kent vijf niveaus en zou voor de bruggen als volgt omschreven kunnen worden:

Niveau A+ (zeer hoog):	de bruggen zijn in “showroom” staat. Er zijn geen krasjes, roest of loslatende verf. Onderdelen worden vervangen voordat ze versleten zijn. Ze worden regelmatig schoongemaakt.
Niveau A (hoog):	De bruggen zijn in een technisch goede staat. Kleine onvolkomenheden worden geaccepteerd. De bruggen worden 1 keer per jaar gereinigd.
Niveau B (basis):	De brug wordt in redelijke staat gehouden. Het onderhoud is gericht op het bereiken van de theoretische levensduur. Kleine schades komen voor zonder dat de bedrijfszekerheid of de veiligheid in geding is. De bruggen worden om de twee jaar gereinigd.
Niveau C (laag):	Er wordt zo weinig onderhoud gepleegd dat onderdelen eerder vervangen moeten worden dan de theoretisch levensduur. De theoretische levensduur van de brug wordt niet gehaald. Er is sprake van kapitaalvernietiging. Er wordt vaker onderhoud gepleegd na een storing of schade.
Niveau D (zeer laag):	Er wordt alleen onderhoud gepleegd als er een storing of schade is. Er moet rekening gehouden worden dat het gebruik van de brug (op termijn) beperkt moet worden of dat de brug moet worden afgesloten. Er is kans op ongevallen doordat onderdelen van de brug kunnen bezwijken.

We willen de bruggen op niveau B (basis) onderhouden.

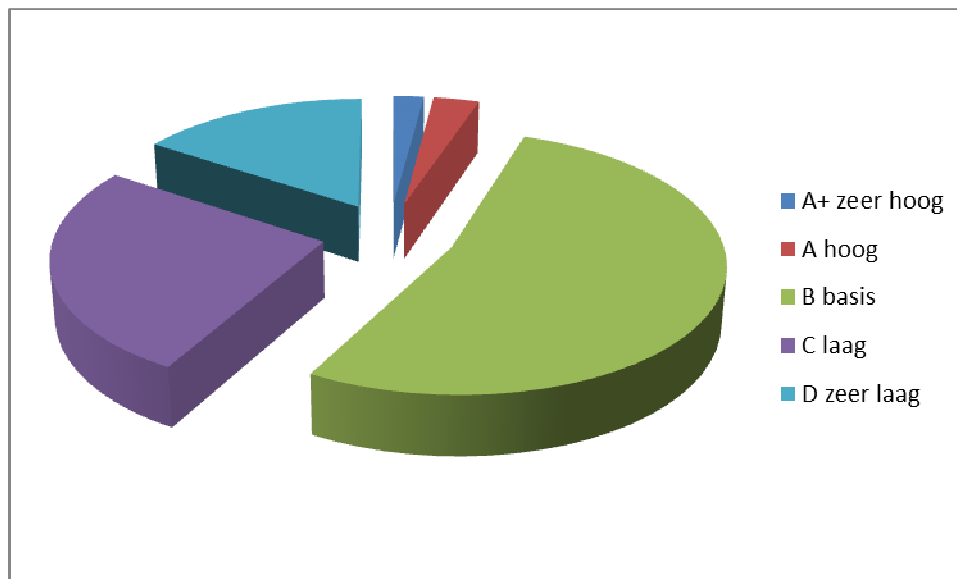


Huidige onderhoudsniveau

Uit de visuele inspecties blijkt dat veel bruggen achterstallig onderhoud hebben.

Op 20 bruggen zijn in de loop van de tijd beperkingen van de aslast ingesteld. In 2013 zijn op nog 2 bruggen beperkingen ingesteld. 1 beweegbare brug wordt sinds augustus 2012 niet meer bediend voor de scheepvaart. De reden is de slechte staat waarin de bruggen verkeren.

Ongeveer de helft van de bruggen heeft het onderhoudsniveau B. Een paar (nieuwe) bruggen scoren hoger. De rest van de bruggen hebben een te laag onderhoudsniveau.



Door de ingestelde beperkingen zijn veel panden en landerijen moeilijker bereikbaar via soms lange omrijroutes. De 8 panden en de landerijen tussen twee bruggen aan de Kolhornerweg zijn niet bereikbaar voor zwaar verkeer. De hier gevestigde bedrijven worden compleet belemmerd in de bedrijfsvoering.

De kans dat de beperkingen genegeerd worden is groot met alle mogelijke gevolgen van dien.

Bij de inspecties werden 7 bruggen bouwkundig als zeer slecht en 12 als slecht beoordeeld. Deze bruggen moeten op korte termijn worden vervangen.

Alternatief is het deels of geheel afsluiten van de bruggen. Als we dat niet doen zal dit zorgen voor ernstige problemen en gevaarlijke situaties. 9 bruggen zijn bouwkundig matig.

Daarnaast is tijdens de inspecties veel achterstallig onderhoud geconstateerd, waardoor de levensduur van het kunstwerk verder verkort wordt.

Naar aanleiding van schadebeelden van de brug Heerenweg-Mieldijk in Barsingerhorn is er nader onderzoek gedaan: Binnenkort moet de fundering worden gerenoveerd en het dek worden vervangen. Zodra de gebruiksveiligheid en de sterkte-eigenschappen in het geding zijn moeten beperkende maatregelen getroffen worden.

De overige bruggen zijn redelijk tot goed. Hoewel sommige bruggen aan het einde zijn van de theoretische levensduur is vervanging de komende jaren niet aan de orde.

Van de 10 beweegbare bruggen zijn er 4 bruggen die in (redelijk) goede onderhoudsstaat verkeren:

- De van Ewijcksluisbrug
- De Kerkwegbrug in Anna Paulowna
- De Weelbrug.
- De Ulkersluisbrug

Bij de overige bruggen zijn tekortkomingen en achterstallig onderhoud geconstateerd aan de conservering, het centrale bewegingswerk, de elektrische installaties, de hydraulische installaties, de afsluitbomen en de seinen.

De algehele conditie van de Westfriesesluisbrug is zodanig slecht beoordeeld dat het niet meer verantwoord is dat deze wordt bediend. Het college van B&W heeft op 7 augustus besloten de brug niet meer voor de scheepvaart te bedienen en voor het wegverkeer een aslastbeperking in te stellen. Inmiddels is een noodbrug over de bestaande brug aangelegd, waardoor de aslastbeperking wordt opgeheven. De noodbrug heeft een breedtebeperking van 3,5 meter en kan met gemak een vrachtauto van 50 ton dragen.

Bij de Slootsluisbrug is geconstateerd dat de brug tordeert. Dit geeft veel overmatige slijtage aan de constructie. Vermoedelijke oorzaak is dat de brug niet in balans is. Dit kan ontstaan zijn doordat in het verleden een fietsbrug aan de bestaande brug is gehangen. Hier wordt de komende periode verder onderzoek naar gedaan.

De algehele conditie van de twee beweegbare bruggen in Middenmeer is slecht.

Onderhoudscyclus

Om veiligheid en de bedrijfszekerheid te garanderen wordt in principe de volgende onderhoudscyclus aangehouden. Uit de onderhoud/functionering inspectie blijkt of de werkzaamheden eerder moeten worden uitgevoerd of kunnen worden uitgesteld.

Alle bruggen	
(Aanrij) schades en klein onderhoud uitvoeren schouwinspectie	Ad hoc
Rondom de brug (vegen, groen)	1 jaar
Reinigen brug	1 jaar
Uitvoeren technische inspectie	2 jaar
Conserveren houten leuning	5 jaar
Houtreparaties	5 jaar
Vernieuwen slijtlaag	5 jaar
Conserveren stalen leuning	8 jaar
Betonreparaties	8 jaar
Reparatie metselwerk	10 jaar
Herstel remmingwerken	10 jaar
	15 jaar
Extra bij beweegbare bruggen:	
Onderhoud M/E/H (bewegingswerken)	0,5 jaar
Onderhoud en inspectie bovenbouw	1 jaar
Vervangen lampen signaalverlichting	3 jaar
Conservering slagbomen en kasten	5 jaar
Herstel slijtlaag op val	5 jaar
herstel conservering val en bovenbouw	5 jaar
Conserveren val en bovenbouw	10 jaar
Reviseren mechanische delen (M)	15 jaar
Reviseren elektrische delen (E)	15 jaar
Reviseren hydraulische delen (H)	15 jaar



Inspecties

De inspecties worden opgedeeld in bouwkundige inspecties en inspecties van de beweegbare delen (mechanisch, elektrisch en hydraulisch).

Voor de inspecties houden we de volgende intervallen aan:

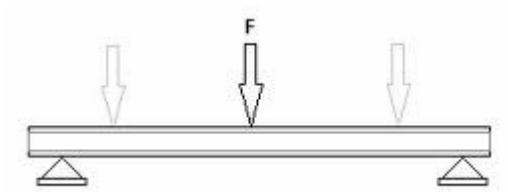
BOUWKUNDIG:

- Nul-inspectie: Bij overdracht van nieuwbouw aan de beheerder en bij afronden van groot onderhoud moet een 0-inspectie plaatsvinden. Hierbij wordt de nieuwe uitgangssituatie vastgelegd ten behoeve van de onderhoudsprognose.
- Systematische technische inspecties: Om de 5 jaar vindt deze (instandhouding)inspectie plaats. De inspectie vindt in principe plaats door een extern bureau. De inspecteur moet de juiste en voldoende opleiding en ervaring hebben om de inspectie goed te kunnen uitvoeren. Bij de eindvalidatie van de inspectierapporten is een constructeur betrokken.
- Globale inspecties: Om de 1 tot 3 jaar vindt deze (onderhoud/functionering)inspectie plaats. De inspectie vindt in principe plaats door eigen medewerkers. Deze medewerkers moeten voldoende kennis hebben om gebreken en schades te kunnen beoordelen. De inspectie is gericht op het opsporen van gebreken die direct of op korte termijn een goed en veilig functioneren van het object kunnen belemmeren. Voor de inspectie wordt een checklist gemaakt.

MECHANISCH, HYDRAULISCH EN ELEKTRISCH:

- | | |
|---|----------------|
| - Balansconstructie: | 1 x per jaar |
| - Mechanische, elektrische en hydraulische delen: | 2 x per jaar |
| - NEN 3140 inspectie: | 1 x per 5 jaar |

Het inspecteren van de beweegbare delen van de bruggen is werk voor specialisten. Dat besteden we uit. De inspecties vinden plaats tijdens de reguliere onderhoudsbeurten en worden door het uitvoerende bedrijf jaarlijks gerapporteerd.



Sterkteberekeningen

We moeten inzichtelijk hebben wat de constructieve sterkte is van de bruggen. Als bij een calamiteit blijkt dat de gemeente niet op de hoogte is van de toelaatbare draagkracht van de brug is er mogelijk sprake van schuldaansprakelijkheid.

Als blijkt dat de ontwerppunten en ontwerpbelastingen niet bekend zijn gaan we onderzoek doen naar de sterkte van de brug.

In 2012 is een sterkteberekening uitgevoerd van de brug in de Flevoweg. (brug 26). Veel bruggen zijn in dezelfde periode gebouwd (1930) en zijn constructief vergelijkbaar. De berekening geeft de indicatie dat de sterkte van alle bruggen van die bouwperiode onder de maat is, zelfs als deze in een uitstekende onderhoudsstaat zou zijn.



Risicoanalyse

Risico's voor afname van de constructieve veiligheid kunnen zijn:

- Gewijzigd gebruik.
- Schades.
- Einde levensduur.
- Vermoeiing (bij staal).
- Scheurvorming bij oplegging in beton.
- Gewijzigde normen - nieuw en verbeterd inzicht.

Van de zeer slechte en slechte bruggen zijn risicoanalyses gemaakt. Onder andere op basis van de grootste risico's moeten de bruggen worden vervangen.

Veel bruggen moeten eigenlijk dit jaar al vervangen worden. We hebben een aantal jaren nodig om dit uit te voeren. Dat betekent dat we de komende jaren een verhoogd risico op schades en ongevallen (en aansprakelijkheidsstelling) lopen.

Om de risico's te verminderen van de bruggen, die niet direct vervangen kunnen worden, moeten we:

- draagvlak omgeving creëren door:
 - o contact op te nemen met aanwonenden.
 - o publicaties op de website.
 - o publicaties in de CTR Hollands Kroon.
- zorgen dat de beperkingen worden nageleefd:
 - o gerichte politiecontrole.
 - o plaatsen obstakels.
- tijdelijke reparaties uitvoeren, bijvoorbeeld:
 - o een brugleuning vervangen omdat deze niet meer veilig is.
 - o een slijtlaag op een houten dek aanbrengen omdat het dek glad is.



Benodigde financiën

Op basis van de uitgevoerde visuele inspecties zijn de kosten voor onderhoud en vervanging geraamd. Hiermee wordt het onderhoudsniveau B (basis) bereikt:

Vervanging en groot onderhoud:

Voor vervanging van het bouwkundig deel van de slechte en zeer slechte bruggen is op korte termijn (2013) nodig:	€ 6.882.000
Voor het vervangen van de beweegbare delen van de Westfriesesluisbrug is daarnaast nodig (2013):	€ 250.000
Voor het uitvoeren van achterstallig bouwkundig onderhoud is op korte termijn (2013) nodig:	€ 1.534.000
Voor het uitvoeren van achterstallig mechanisch, elektrisch en hydraulisch onderhoud van de beweegbare bruggen is op korte termijn (2013) nodig:	€ 365.000
Totaal vervanging en achterstallig onderhoud	€ 9.031.000

Regulier onderhoud per jaar:

Bouwkundig onderhoud: 113 bruggen á € 700,00	€ 79.000
Bouwkundig onderhoud: 64 bruggen á € 2050,00	€ 131.200
Onderhoud en storingsdienst mechanisch, elektrisch en hydraulisch deel beweegbare bruggen: 10 bruggen á € 15.000,00	€ 150.000
Groot onderhoud beweegbare bruggen: 10 bruggen á € 4.100,00	€ 41.000
Totaal onderhoud per jaar	€ 401.200

Opbouwen bestemmingsreserve per jaar

Om in de toekomst voldoende middelen te hebben voor het vervangen van bruggen is het gewenst om een bestemmingsreserve op te bouwen, voorlopig op basis van een areaal van 177 bruggen met een levensduur van 35 tot 60 jaar en met een totale waarde van € 47.000.000.	€ 800.000
---	------------------



Beschikbare financiën

In de begroting is voor 2013 opgenomen voor het onderdeel bruggen	€ 355.000
Er is een taakstellende bezuiniging opgelegd	€ 27.750
Er is een fout hersteld in de samenvoeging van de 4 begrotingen van de voormalige gemeenten.	€ 50.753
Totaal beschikbaar voor onderhoud en vervanging in 2013	€ 276.622
Hiervan is bestemd voor onderhoud	€ 180.822
En bestemd voor vervanging	€ 95.880
Er is een bestemmingsreserve opgebouwd. De reserve bedraagt	€ 2.044.984

In de vergadering van 28 april 2013 heeft de gemeenteraad besloten:

De bestemmingsreserve geheel in te zetten om in 2013 en 2014 bruggen te vervangen, dit geprioriteerd op basis van bereikbaarheid, gebruik en op basis van een risicoanalyse van alle slechte bruggen en zeer slechte bruggen.	€ 2.044.984
Een incidenteel budget beschikbaar te stellen voor het uitvoeren van achterstallig onderhoud en deze dekken door te beschikken over de algemene reserve variabel deel	€ 1.899.000
In 2015 een krediet beschikbaar te stellen voor vervanging van bruggen; de kapitaallasten die daar uit voorkomen opnemen in de begroting van 2016 en verder	€ 5.000.000
Een integrale afweging te maken bij het vaststellen van de begroting van 2014 om:	
Een extra structureel budget beschikbaar te stellen voor onderhoud van bruggen	€ 220.378
Jaarlijks toe te voegen aan een voorziening voor vervanging van bruggen nadat de achterstand is weggewerkt	€ 800.000



Van beleid naar uitvoering

Beleid en planning zijn de randvoorwaarden voor een goede uitvoering. Zonder beleid wordt onderhoud uitgevoerd op basis van signalen en incidenten. Zonder programmering of planning schiet de uitvoering er vaak bij in (geen plan, geen budget).

Achterstallig onderhoud:

De visuele inspecties geven een globaal beeld van de onderhoudstoestand. Per object moet het achterstallig onderhoud gedetailleerd worden uitgewerkt voordat het kan worden aanbesteed (staat van hoeveelheden en kostenraming). Dit is een tijdrovende klus. In samenspraak met de inkoopadviseur wordt een aanbestedingsvorm gekozen waarbij rekening gehouden wordt met:

- het aanbestedingsbeleid.
- een vlotte voorbereiding.
- relatief lage kosten en hoge kwaliteit.
- plaatselijke en regionale werkgelegenheid.

Cyclisch onderhoud:

Zodra het achterstallig onderhoud is weggewerkt en Obsurv operationeel is wordt het onderhoud cyclisch aangepakt.

Vervanging:

Vervanging van de zeer slechte en slechte bruggen gebeurt op basis van de risicoanalyse, de sterkteberekening (brug 26) de bereikbaarheid en het gebruik.

Brug 26: Uit de sterkteberekening blijkt dat de brug in de Flevoweg weinig kan dragen. Door de gemeente Wieringermeer was al een bestek gemaakt. Dit bestek is aangepast aan de huidige normen en regelgeving. De (meervoudig onderhandse) aanbesteding vindt in 2013 plaats.

Brug 64: De fiets/voetbrug in het Terppad wordt door de nieuwbouw van de RSG intensiever gebruikt. Het gemeentelijk beleid is om verlies van onderwijstijd (lopen naar de gymzaal) zo veel mogelijk te beperken. Ook streven we naar veilige loop en fietsroutes voor scholieren.

Het past binnen het aanbestedingsbeleid om te kiezen voor een enkelvoudig onderhandse aanbestedingsvorm (design and build).

Brug 43: Sinds augustus 2012 wordt de brug over de Westfriesesluis niet meer bediend door de slechte toestand waarin de brug verkeerd. Er is een tijdelijke noodbrug geplaatst. De huurkosten zijn relatief hoog.

Een mogelijke aanbestedingswijze is een geïntegreerde contractvorm (UAVgc).

Vanaf 2014 moeten de overige zeer slechte en slechte bruggen worden vervangen. De volgorde van vervanging wordt bepaald op basis van bereikbaarheid, gebruik en risico's.

brug	adres	Risico score	Optie herwaardering
6	Kolhornerweg	56	
15	Schelpenbolweg	56	
27	Westenmiddenmeerweg	56	
30	Sluitgatweg	56	
34	Schervenweg	56	
35	Oostenmiddenmeerweg	56	
39	Schervenweg	56	
19	Klieverweg	48	Ja
37	Zuiderkwelweg	48	Ja
21	Wierweg	45	Ja
28	Tussenweg	45	Ja
29	Wagenpad	45	
51	Frieseweg	39	
2	Molenweg	33	
7	Oudelandeweg	33	
18	Hippolytushoeverweg	33	

Het is het plan meerdere bruggen in één opdracht te laten voorbereiden. Hiervoor vragen we meerdere ingenieursbureaus om een offerte. Het is de verwachting dat hiermee financieel voordeel te behalen valt: 1 keer vooronderzoek en veldwerk, 1 x sonderen, 1 x rekenwerk, bestekken kopiëren en plakken, 1 x vergunningen aanvragen, enz..

De meervoudig onderhandse aanbesteding van de bruggen vindt vervolgens per brug plaats, waarbij een keuze gemaakt wordt uit gespecialiseerde regionale bedrijven met zo nu en dan "een vreemde eend" ertussen.



Verantwoording

Dit beleidsplan geeft een beeld van de te behalen resultaten in de komende 5 jaar. Tussentijdse inspecties leveren de komende jaren input voor verdere beleidsontwikkeling en jaarplannen.

Jaarlijks wordt het college en de gemeenteraad geïnformeerd over:

- behaalde doelen en prestaties.
- begrote en werkelijk bestede middelen.

Uiterlijk in 2018 wordt het beleidsplan bruggen geëvalueerd.



Bediening beweegbare bruggen

De meeste bruggen in Hollands Kroon worden door eigen personeel bediend.

Tegen vergoeding:

- bedienden we de Slootsluis voor het HHNK
- bedient de provincie de brug over de Westfriesesluis.
- bedient de watersportvereniging de van Ewijcksluisbrug en de Kerkwegbrug.

In een bijlage zijn de bedieningstijden en bedieningswijze van de beweegbare bruggen aangegeven.

Een paar aandachtspunten:

- Bedieningstijden:** Er heeft nog geen harmonisatie van de bedieningstijden plaatsgevonden. De bruggen worden nu op verschillende dagen en tijden bediend.
- Kosten:** We betalen relatief veel aan de provincie voor het bedienen van de Westfriesesluisbrug (Momenteel is de brug defect, dus nu geen kosten).
- Opleiding:** Er worden geen wettelijke opleidingseisen gesteld aan brug- en sluiswachters. Het HHNK (en ook de provincie) stelt als eis dat de brugwachter de nautische opleiding NAUTOP II heeft gevolgd en in het bezit is van het EHBO diploma. Een bedrijf als Prorail stelt veel hogere eisen.

Beleid:

- In overleg met provincie en HHNK worden de bedieningstijden van de beweegbare bruggen geharmoniseerd.
- De eigen brugwachter, die ook de sluis van het HHNK bedient, moet voldoen aan de opleidingseisen van het HHNK.
- De kosten van bediening van de Westfriesesluisbrug moet lager. Er worden nieuwe afspraken gemaakt met de provincie. Alternatief is dat we de brug zelf gaan bedienen op afroep.



Organisatie en opleiding

Organisatie:

De komende jaren gaan we € 10.000.000 uitgeven aan het onderhoud en vervangen van bruggen. Het is één van de grootste projecten in de gemeente Hollands Kroon. Ook moet veel werk verzet worden om het archief op orde te krijgen en het beheersysteem te vullen en bij te houden.

Om de werkzaamheden gestructureerd uit te voeren is een projectmatige aanpak gewenst. Een mogelijkheid is om hiervoor een om een zelfsturend team samen te stellen, bestaande uit:

- Beleidsmedewerker bruggen.
- Inkoopadviseur.
- Directievoerder.
- Communicatiemedewerker.
- Specialist UAVgc contracten.
- Beleidsmedewerker wegen.
- Beleidsmedewerker verkeer.
- Toezichthouder.
- Medewerker gegevensbeheer.
- Medewerker buitendienst, belast met de jaarlijkse inspectie en het (klein) onderhoud van bruggen.
- Medewerker archief.

Opleiding:

De “technische” medewerkers, betrokken bij onderhoud en vervanging van bruggen, moeten over voldoende kennis beschikken om:

- de oorzaak en het gevolg van schades te beoordelen.
- de juiste onderhoudsmaatregelen te nemen.
- de bouw van een brug te begeleiden.

Hiervoor:

- kijkt de directievoerder / toezichthouder mee “over de schouder” van de (in te huren) specialistisch toezichthouder.
- moeten alle betrokken technische medewerkers een cursus volgen die inzicht geeft in beheer- en onderhoudsstrategieën en inspectiemethoden.

Daarnaast inventariseren we de kennis en opleiding van onze eigen brugwachters. Zo nodig volgen zij de opleiding EHBO, NAUTOP I en/of II.



Communicatie

Bij vervanging en (grootschalig) onderhoud hebben diverse instanties belang bij informatie en overleg:

LTO: De LTO is een organisatie die de belangen behartigt van agrarische ondernemers. De planning van (groot) onderhoud en vervanging moet in overleg met de LTO worden gemaakt om te voorkomen dat er problemen ontstaan in de bedrijfsvoering van de agrarische bedrijven.

Provincie: Regio Regie Wegen: Regioregie is een initiatief van de provincie Noord-Holland. Binnen Regioregie komen Rijkswaterstaat, gemeenten, waterschappen en provincie bijeen om wegwerkzaamheden zo in te plannen dat de verkeershinder voor de weggebruiker minimaal is. Contactpersoon voor de gemeente Hollands Kroon is de beleidsmedewerker Verkeer.

Regio Regie Water: Water beheerders en vertegenwoordigers van gebruikers (Schuttevaer, Hiswa, ANWB en vele andere) komen 2 x per jaar bij elkaar om de knelpunten te bespreken. Initiatiefnemer is de provincie Noord-Holland (regioregie@arcadis.nl). Contactpersoon voor de gemeente Hollands Kroon is de beleidsmedewerker bruggen.

Provincie: De Westfriesesluis is eigendom van de provincie. De brug is eigendom van de gemeente. In het verleden zijn afspraken gemaakt door de gemeente Wieringermeer en de provincie over de bediening. De provincie bedient de sluis en de brug. Momenteel wordt de brug niet bediend. Er vindt overleg plaats met de provincie over het vervangen van de brug en de kosten van bediening.

Rijkswaterstaat: Stremmingen in het Waardkanaal (Nieuwesluizerbrug) worden doorgegeven aan Rijkswaterstaat, afdeling Crisismanagement en Informatievoorziening Water: waterkamer@rws.nl De ANWB verzorgt

vervolgens de scheepvaartberichten en stremmingen voor heel Nederland:

- HHNK:** De Slootsluis is eigendom van HHNK. De brug over de Slootsluis is eigendom van de gemeente Hollands Kroon. De gemeente Hollands Kroon bedient de sluis en de brug. De kosten hiervan worden gedeeld.
- Gebruikers:** Via de website en via CTR Hollands Kroon houden we de gebruikers / de bevolking op de hoogte van de werkzaamheden. Zo nodig nemen we contact op met de gebruikers om:
- draagvlak te creëren voor de ingestelde beperkingen
 - het tijdspad van vervanging van de bruggen.
- Hulpverlening:** Hulpverleningsinstanties worden via de beleidsmedewerker Verkeer geïnformeerd over afsluitingen van bruggen.
- Politie:** Met de politie Noord-Holland-Noord wordt zo nodig overleg gepleegd over het oneigenlijk gebruik van bruggen en het handhaven van de ingestelde beperkingen.

Samenvatting beleid 2013- 2017

Analyse	Beleid	Maatregel
Het archief is niet op orde.	We willen dat het archief op orde is.	Van elke brug wordt een dossier gemaakt. Het dossier is digitaal te raadplegen.
We kennen de ontwerpuitgangspunten niet van alle bruggen.	We willen weten wat de constructieve sterkte van de bruggen is.	Als de ontwerpuitgangspunten niet bekend zijn gaan we herberekeningen uitvoeren.
Er is veel achterstallig onderhoud.	We willen in 2013 en 2014 het achterstallig onderhoud uitvoeren.	Per object wordt de onderhoudsmaatregel uitgewerkt. In overleg met de inkoopadviseur wordt een aanbestedingsvorm gekozen.
Onderhoud wordt uitgevoerd op basis van signalen en incidenten.	We willen het onderhoud systematisch (cyclisch) uitvoeren. Het onderhoud is gericht op het bereiken van de theoretische levensduur (niveau B).	We gaan de bruggen beheren met behulp van het beheersysteem Obsurv. Alle informatie wordt vertaald naar inzichten, adviezen en plannen.
We hebben veel slechte en zeer slechte bruggen	We willen de slechte en zeer slechte bruggen vervangen.	We hebben een risicoanalyse gemaakt van de slechte en zeer slechte bruggen. O.a. op basis van de grootste risico's gaan we de bruggen vervangen.
Er is de komende jaren een verhoogd risico op schade en ongevallen	We willen de risico's verminderen	<ul style="list-style-type: none"> - We gaan draagvlak creëren. - We zorgen dat beperkingen worden nageleefd. - Er worden tijdelijke reparaties uitgevoerd aan bruggen die niet direct vervangen (kunnen) worden.

Bijlagen

Bijlage 1: bediening beweegbare bruggen

Bijlage 2: Wettelijk kader en normen

Bijlage 3: Overzichtstekening slechte en zeer slechte bruggen

Bijlage 4: Top-downlijst risicoanalyse slechte en zeer slechte bruggen