

Technische vraag

Door	F. van Lanen (GBM)	Portefeuillehouder	J. van Burgsteden
Kopie aan	Raad (via griffie)		
Volgnummer	24-076		
Zaaknummer	2731480		
Datum	Datum antwoord	Bijlage(n)	
16 december 2024	20 december 2024		
Onderwerp	Koos van Schaikbrug in Sint-Oedenrode		

Beste mevrouw Van Lanen,

Uw vragen van 16 december 2024 kunnen wij als volgt beantwoorden:

Een aantal vragen naar aanleiding van de drievoudige enkelbreuk rondom de Koos van Schaikbrug in Sint-Oedenrode.

1. Heeft de gemeente dit BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) geëist in de vergunning?
2. Indien bovenstaande vraag met nee beantwoord, waarom heeft de gemeente dit niet geëist?
3. Indien bovenstaande vraag met nee beantwoord, wie is dan verantwoordelijk van het gebeuren van dit ongeluk?
4. Indien bovenstaande vraag met ja beantwoord, heeft de uitvoerende aannemer een BLVC plan gemaakt en ingediend voor start van het werk.
5. Welke BLVC maatregelen zijn getroffen rondom de Koost van Schaikbrug en zijn deze maatregelen in het BLVC-plan juist uitgevoerd?
6. Had de manier van werken, zeker in planning, niet anders uitgevoerd kunnen worden zodat deze gevaarlijke situaties niet kunnen ontstaan. Denkend aan eerst de ene aansluiting inclusief fietspad geheel afronden voor een andere burg afgesloten wordt.
7. Welke maatregelen zijn nu genomen om een ongeluk als deze in de toekomst te voorkomen.
8. Hoe worden aanvullende maatregelen dan geborgd in het BLVC-plan?
9. Indien de situatie niet aangepast is, kan de Gemeente toezeggen hier op te handhaven en direct actie te ondernemen om de brug plus aansluiting per direct veiliger te maken.

Antwoord:

1. Heeft de gemeente dit BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) geëist in de vergunning?

In de vergunning is geen BLVC-plan geëist. In de uitvoeringsovereenkomst Klimaat Robuust Sint-Oedenrode zijn, aan de aannemer, verschillende plannen gevraagd en opgesteld in het kader van Bereikbaarheid / Leefbaarheid / Veiligheid en Communicatie die dezelfde inhoud en doel hebben als een BLVC-plan.

Dit zijn:

- Het projectkwaliteitsplan: hierin zijn de taken en verantwoordelijkheden beschreven, evenals omgevingsmanager, communicatie, projectbeheersing, veiligheid en kwaliteit.
- Voorafgaand aan het project is een V&G-plan ontwerpfase opgesteld waarin ook samenloop van werkzaamheden en wisselwerking met de omgeving is geïnventariseerd. Op basis hiervan heeft de aannemer een Veiligheids- en gezondheidsplan uitvoeringsfase: met een risico-inventarisatie en beheersmaatregelen waarin ook de het raakvlak met de omgeving is meegenomen.
- Ten aanzien van de wegafsluitingen en bouwverkeerroutes zijn verkeersplannen en omleidingsroutes opgesteld.
- Voor de sloop van de Neulbrug en het aanbrengen van de Koos van Schaikbrug is een uitvoeringsplan opgesteld.

2. Indien bovenstaande vraag met nee beantwoord, waarom heeft de gemeente dit niet geëist?
N.v.t.

3. Indien bovenstaande vraag met nee beantwoord, wie is dan verantwoordelijk van het gebeuren van dit ongeluk?

In het geval van een aansprakelijkheidsstelling wordt altijd onderzocht wie verantwoordelijk is; normaliter is dat een zaak tussen verzekeraars

4. Indien bovenstaande vraag met ja beantwoord, heeft de uitvoerende aannemer een BLVC plan gemaakt en ingediend voor start van het werk.

Zie het antwoord op vraag 1.

5. Welke BLVC maatregelen zijn getroffen rondom de Koos van Schaikbrug en zijn deze maatregelen in het BLVC-plan juist uitgevoerd?

Bij de openstelling van de brug zijn, met name in de aansluiting van de bestaande weg naar de brug, de volgende maatregelen getroffen: aanbrengen tijdelijke verharding van stroeve/ruwe betonplaten, plaatsing van bouwhekken (ten behoeve van snelheidsremming fietsverkeer bij kruising met bouwtransportroute), waarschuwborden, rood-witte bebakeningsschildjes en -linten; rood-witte bebakeningsschermen, verlichting, verkeersregelaars (op momenten dat kruisend bouwverkeer plaatsvindt).

De (tijdelijke) verkeersmaatregelen en inrichting van de aansluitingen zijn voorafgaand aan de openstelling op 1 november 2024 beoordeeld door de uitvoerder, de veiligheidskundige van de aannemer en de toezichthouder namens het Waterschap.

Bij deze controle is een inspectieronde gelopen en zijn enkele aanpassingen gedaan ter optimalisatie van de veiligheid. Vervolgens is deze goed bevonden waarna de route op 1 november eind van de dag is opengesteld.

Op 2 november 2024 heeft het ongeval plaatsgevonden. Vanuit de uitvoering wordt aangegeven dat na het weekend is gebleken dat er, door derden, zodanig met bouwhekken was geschoven dat er zowel een ijzeren rijplaat als een zandvlak in de fietsroute is komen liggen.

6. Had de manier van werken, zeker in planning, niet anders uitgevoerd kunnen worden zodat deze gevaarlijke situaties niet kunnen ontstaan. Denkend aan eerst de ene aansluiting inclusief fietspad geheel afronden voor een andere burg afgesloten wordt.

Er wordt door gemeente en Waterschap De Dommel hard gewerkt om het project te realiseren. Dat willen we doen met zo min mogelijk overlast, omrijbewegingen en andere negatieve effecten voor onze inwoners; en met instandhouding van de functies in het gebied. Daarom hebben we, hoewel niet ideaal voor de uitvoering van de werkzaamheden, ervoor gekozen om altijd 1 van de 4 noord-zuid verbindingen in het centrum voor langzaam verkeer open te houden met als doel om de hinder te minimaliseren. De bereikbaarheid van voetbalvereniging Rhode, de kinderdagopvang en kanovereniging HKC, die in ons werkgebied liggen, heeft daarbij ook een rol gespeeld.

De uit te voeren werkzaamheden zijn divers en complex. De combinatie van grondwerk, bestratingswerkzaamheden, asfaltwerkzaamheden, bouwkundige werkzaamheden maar zeker ook de aanpassingen aan kabels- en leidingen hebben ieder hun eigen dynamiek en aanpak. Bovendien moet er gewerkt worden in 1 lange, smalle bouwput. Dat maakt een benadering zoals voorgesteld praktisch onmogelijk.

Een alternatief zou zijn om het hele werkgebied volledig af te sluiten voor (kruisend) fietsverkeer en dat om te leiden via de Ollandseweg – Lindendijk – Borchmolendijk v.v. Dit zou mogelijk tot andere verkeersrisico's op andere plekken hebben geleid. Met veel overlast voor fietsers en voetgangers.

7. Welke maatregelen zijn nu genomen om een ongeluk als deze in de toekomst te voorkomen. Naast verplaatsing van hekken en aanbrengen van extra rood-witte schildjes zijn ook de overgangen tussen de weg en de brug vloeiender gemaakt. De naden tussen de grote betonplaten zijn opgevuld zodat alles beter geëgaliseerd is. Er zijn verschillende borden geplaatst met het verzoek af te stappen en duidelijke bebording voor aanwijzen welk deel voor voetgangers en welk deel voor fietsers geldt. Verder ligt er, op de kruising van de bouwtransportroute met het openbaar verkeer, sinds de openstelling van het fietspad extra focus op het schoon hebben en houden van de kruising (die door bouwverkeer vervuild kan raken). De betonplaten die aan de sportparkzijde van de brug geplaatst zijn, zijn ruwe platen om er juist voor te zorgen dat mensen nog meer grip hebben (egale stroeve ondergrond). Deze platen blijven stabiel en deugdelijk liggen als er zwaar materieel of vrachtwagens overheen rijden.

8. Hoe worden aanvullende maatregelen dan geborgd in het BLVC-plan?
Voorzien is in frequente veiligheidsrondes door veiligheidskundigen van aannemer en opdrachtgever. En op werkdagen door de uitvoerder en directievoerder.

9. Indien de situatie niet aangepast is, kan de Gemeente toezeggen hier op te handhaven en direct actie te ondernemen om de brug plus aansluiting per direct veiliger te maken.

Bovenstaande (aanvullende) maatregelen zijn uitgevoerd in overleg met gemeente, waterschap en aannemer. Mochten, bijvoorbeeld bij wijziging van omstandigheden, nog meer aanpassingen noodzakelijk zijn, dan worden die zo snel mogelijk uitgevoerd.

Met vriendelijke groet,

J. van Burgsteden