

Miljardenverspilling om bruggen te 'verbeteren'

Nederlandse gemeenten zullen komende tien jaar miljarden moeten uitgeven om te voldoen aan oneigenlijke regelgeving

Kambiz Elmi Anaraki en
Jarno Biesebroek

De komende tien jaar zal naar verwachting een bedrag van bijna € 5 mrd worden uitgegeven door de bijna 400 gemeenten in Nederland. Op zich is dat niet opmerkelijk, er is tenslotte een hoop geld gemoeid met het besturen van gemeenten; een veelvoud van € 5 mrd in tien jaar tijd. Wel opmerkelijk is de constatering, dat deze € 5 mrd helemaal niet uitgegeven hoeft te worden. Want dat is het geval.

De € 5 mrd waarover we het hebben, zijn bij benadering de kosten die gemaakt moeten worden om de komende tien jaar ongeveer 10.000 gemeentelijke bruggen en viaducten te vervangen. Het gaat hier niet om bruggen voor voetgangers of fietsers, maar om hun grotere broers bedoeld voor auto- en vrachtverkeer. Waarom moeten deze bruggen en viaducten worden vervangen? Zijn ze oud en 'op'? Nee. Zijn ze zo zwak dat ze gevaarlijk zijn? Ook dat niet. Eigenlijk zijn ze nog prima in orde en kunnen vaak nog tientallen jaren mee. En toch moeten ze volgens de in Nederland geldende wetgeving worden vervangen.

Deze vreemde tegenstrijdigheid heeft zijn oorsprong in de Europese normen die gelden voor de veiligheid van zogenaamde civiele kunstwerken als bruggen en viaducten. Deze normen, genaamd 'Eurocodes' worden in elk Europees land vertaald in bouwwetgeving. Ook



in Nederland heeft deze vertaling op rijksniveau plaatsgevonden in de zogenaamde NEN 8700 normen. Met de introductie van het Bouwbesluit 2012 zijn deze normen van kracht. Bij deze vertaling is uitgegaan van de situatie op de Nederlandse snelwegen; van de hoeveelheid verkeer en van het gewicht van vrachtwagens die op onze snelwegen voorkomen. Bij deze vertaling heeft één brug er model voor gestaan hoe stevig een brug moet zijn, wil deze veilig zijn. Deze brug is de zwaarst belaste brug in Nederland en verbindt Zuid-Holland en Noord-Brabant over het Hollandsch Diep: de Moerdijkbrug.

En zo zijn we in 2015 aanbeland bij de situatie dat gemeentelijke bruggen in principe net zo sterk moeten zijn als de Moerdijkbrug. Maar dat zijn de ongeveer 10.000 gemeentelijke bruggen en viaducten voor autoverkeer niet, dus moeten die feitelijk worden vervangen om te kunnen voldoen aan de Nederlandse bouwwetgeving; een majeure operatie.

Nu zijn wij vanuit ons beroep een warm voorstander van veiligheidsmarges in civiele kunstwerken. Maar de sterkte van de Moerdijkbrug is voor veel bruggen in een gemeentelijk wegennet toch 'een brug te ver'. Uit metingen die wij in 2014 hebben verricht op de drukste verkeers-

routes in Rotterdam is gebleken dat er niet alleen veel minder maar ook veel minder zware vrachtwagens door onze stad rijden dan over de Moerdijkbrug.

En dat brengt ons bij onze conclusie: gemeentelijke bruggen zijn, een enkele uitzondering daargelaten, meer dan voldoende sterk voor het verkeer dat erover heen gaat. En voldoen in de praktijk aan het veiligheidsniveau dat de Europese normen voorschrijven. Ze voldoen alleen niet aan de Nederlandse vertaling van die normen, want die vertaling was gebaseerd op rijkswegen. Helaas is die vertaling (de Moerdijkbrug) momenteel de enige set regels waaraan wij onze gemeentelijke bruggen mogen toetsen. En de uitkomst van die toetsing is dan doorgaans 'vervangen'. Regelrechte kapitaalvernietiging voor bruggen die in de praktijk nog tientallen jaren meekunnen.

Wij pleiten dan ook voor het maken van een juiste vertaling van die Europese normen voor de bijna 400 gemeenten in Nederland. Een vertaling die recht doet aan het feitelijk gebruik van het gemeentelijke wegennet. De discussie over zo'n eigen gemeentelijke toetsingsnorm speelt tot nu toe slechts in vakkringen. Maar met het wel of niet hebben van zo'n eigen norm is zoveel geld gemoeid, dat wij een breder bewustzijn hierover noodzakelijk vinden.

Vertaling Europese norm moet recht doen aan feitelijk gebruik van gemeentelijk wegennet

Ir. Kambiz Elmi Anaraki en drs. Jarno Biesebroek werken bij de gemeente Rotterdam, respectievelijk als asset manager civiele kunstwerken en als adviseur civiele kunstwerken.

