



## Vereniging Dorpsbelangen Baambrugge

Aan: Gemeente De Ronde Venen  
t.a.v.: Wethouder A. Dijkstra  
Postbus 250  
3640 AG Mijdrecht

Van: Werkgroep Dorpsbrug Baambrugge  
Datum: 24 januari 2016

Betreft: **Eindverslag werkgroep Dorpsbrug Baambrugge.**

### concept-verkeersbesluit 26 maart 2015

Er lag een concept-verkeersbesluit van B&W op 26 maart jl. tot het afsluiten van de Dorpsbrug Baambrugge voor motorvoertuigen breder dan 2,5 m. (door plaatsing van borden en door fysieke beperking tot 2,7 m.). De bescherming en het behoud van de karakteristieke Dorpsbrug (een Rijksmonument, uit 1877, toen Baambrugge nog heel klein was met aanzienlijk minder bewoners en verkeersbewegingen dan nu) - en het kostenaspect in verband met schadeherstel - is bij de totstandkoming van dit concept-besluit bepalend geweest.

### informatieavond 23 april 2015

Het "inzoomen" op alleen de (bescherming/behoud van de) brug heeft bij vele Baambruggers weerstand opgeroepen. Tijdens de door de Dorpsraad geïnitieerde informatieavond op 23 april jl. in het Dorpshuis is door de bewoners van Baambrugge nadrukkelijk aandacht gevraagd voor alle overige, voor bewoners van Baambrugge evidente, belangen die een rol behoren te spelen bij de verdere besluitvorming over de dorpsbrug.

### oprichting werkgroep

Er is na overleg met verantwoordelijk wethouder Aldrik Dijkstra een werkgroep opgericht (bestaande uit bewoners en belanghebbenden, met toegevoegd de twee betrokken ambtenaren van de gemeente) met als doel om te zoeken naar een *alternatieve* oplossing die breed gedragen wordt.

De door de Dorpsraad opgestelde "opdrachtschrijving werkgroep Dorpsbrug Baambrugge" is ruimer opgevat.

### concept-besluit niet omgezet in definitief besluit

Kort na de oprichting van de werkgroep en kennelijk mede vanwege de vele ingediende bezwaren is bekend gemaakt dat het concept-besluit niet zal worden omgezet in een definitief besluit. Eerst zal het eindrapport van de werkgroep worden afgewacht. Na een inloopavond (najaar 2015) zal dan de verdere besluitvorming plaatsvinden.

## bijeenkomsten werkgroep

De bewoners/belanghebbenden uit de werkgroep (Gerard de Korte, Paul Boontje, Dirco te Voortwis, Gerard Nelis, Piet-Hein Bellaar, Dries Lugt, Nico Bos, Dries Zwakenburg, Cornel Kreuger) zijn bijeengekomen op 2, 16 en 29 juni 2015. Bij de eerste en laatste sessie waren ook de twee ambtenaren van de gemeente De Ronde Venen (Erik de Bruyn en Hessel ten Kortenaar aanwezig).

De werkgroep had (en heeft) behoefte aan een nadere onderbouwing. Het door B&W gesignaleerde probleem (aanzienlijke kosten in verband met schadeherstel) is naar de opvatting van de werkgroep onvoldoende gemotiveerd/gedocumenteerd. Tegelijkertijd heeft de werkgroep gekozen voor een constructieve benadering en werkwijze.

## inventarisatie belangen

Tijdens de bijeenkomsten is door de bewoners/belanghebbenden uit de werkgroep vastgesteld dat het concept-besluit geen goed plan was. B&W had bij een juiste afweging van *alle* belangen niet tot dit concept-besluit kunnen komen. Want hoezeer onze prachtige Dorpsbrug kwetsbaar is en bescherming verdient (daarover is iedereen het eens), kan niet zomaar worden voorbij gegaan aan alle overige belangen. In willekeurige volgorde zijn de volgende belangen naar voren gekomen:

- een efficiënte bedrijfsvoering van (lokale) agrariërs en leveranciers in verband met aanrijden en uitrijden via de dorpsbrug (bij versmalling van de brug zullen alle grotere landbouwvoertuigen en alle vrachtverkeer het dorp moeten *aanrijden* en *uitrijden* over het tracé Kleiweg-Horn-Winkeldijk-Koppeldijk);
- de ontlasting van het tracé Kleiweg-Horn-Winkeldijk-Koppeldijk in verband met verkeersveiligheid, behoud landelijk/toeristisch karakter (fiets- en wandelroute), reductie overlast, bescherming bebouwing, project dijkverbetering;
- de bereikbaarheid van onze dorpskern voor toeleveranciers, brandweer, etc.;
- het verbeteren van veiligheid op de Rijksstraatweg ter hoogte van de Dorpsbrug door oprijden brug vanaf Rijksstraatweg te verbeteren en het versoepelen van de doorstroom.

## opvatting werkgroep over concept-verkeersbesluit

De door B&W gekozen oplossingsrichting is goed beschouwd niet acceptabel, omdat versmalling zal resulteren in minder efficiënte bedrijfsvoering, een (te) zware belasting op het tracé de Horn (met verkeers*on*veiligheid, overlast, planschade, etc.) en een afname van de bereikbaarheid.

De betrokken ambtenaren hebben ingezien dat er voor het concept-besluit geen draagvlak is.

## Alternatief plan (Plan A)

De werkgroep is voorstander van een uitgewerkt alternatief plan, namelijk het 'verbreden' van de brug, in combinatie met een aantal andere (verkeers)maatregelen.

Deze door de werkgroep aangedragen oplossing is technisch uitvoerbaar en komt tegemoet aan vrijwel *alle* geïnventariseerde belangen.

Ook de beide ambtenaren van de gemeente zijn van mening dat het plan (verbreden van de brug) technisch uitvoerbaar is, een bredere/duurzame oplossing biedt voor meerdere

belangen, maar hebben tegelijkertijd de kanttkening geplaatst dat de financiële middelen *in de begroting voor 2015* (vanuit de gemeente) zeer beperkt zijn. Het budget is EUR 5.000,-.

### Technische uitwerking Plan A

Het plan is technisch uitgewerkt (tekeningen, berekeningen) en binnen de werkgroep gepresenteerd. Zie bijlagen.

Naast deze optisch verantwoorde ingreep aan de brug is onder meer voorgesteld om 'olifantenruggen', verkeersborden (max hoogte/breedte) en paaltjes in de Brugstraat (max breedte) te plaatsen, rode stroken voor voetgangers aan te leggen, alsmede om een ruimere/bredere aanrijdmogelijkheid vanaf de Rijksstraatweg te creëren. Ook is geopperd om de maximum snelheid te beperken tot 5 km (onder het motto: "Baambrugge rijdt stapvoets").

Met dit voorstel wordt aan vrijwel alle belangen tegemoet gekomen. De oude karakteristieke dorpsbrug kan worden behouden, Baambrugge blijft goed bereikbaar, het tracé zal worden ontlast en dat laatste is van belang voor de verbetering van verkeersveiligheid, het behoud van de toeristische route, de bescherming van bebouwing, voortgang project dijkverbetering. De kosten voor deze oplossing zijn voorlopig begroot op een bedrag tussen de EUR 75.000 en EUR 100.000.

Of dit haalbaar is, zal moeten blijken. De beide ambtenaren hebben kenbaar gemaakt dat een dergelijke investering in de brug niet past binnen het budget (2015) en alleen al om die reden problematisch is. Verder is het zo dat Monumentenzorg het plan zal beoordelen, nu het een Rijksmonument betreft.

Wat betreft de werkgroep is deze alternatieve oplossing weliswaar kostbaar, maar gezien alle uiteenlopende belangen een unieke kans, voor de korte en middellange termijn om de brug duurzaam te beschermen en de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van Baambrugge structureel te verbeteren. Daarvoor zal dan in de gemeentebegroting van 2016 en/of 2017 ruimte gereserveerd moeten gaan worden. Als de gemeentebegroting niet toereikend is, zullen er andere financieringsmogelijkheden onderzocht kunnen worden. Het zal niet de eerste keer zijn in Baambrugge dat de bevolking een eigen financiële bijdrage levert (vgl. De recente vernieuwbouwing van het Dorpshuis).

Over meer lange termijnoplossingen (een parallelweg langs de A2, of een rondweg) heeft de werkgroep zich voornamelijk niet gebogen, want dat lijkt voor dit moment 'een brug te ver'.

### Is er een Plan B?

Er is door de werkgroep ook onderzocht of er andere, minder kostbare oplossingen denkbaar zijn. Hierbij kan worden gedacht aan het plaatsen van zogenaamde olifantenruggen (zonder feitelijke versmalling), of het plaatsen van lijnen ("visuele geleiding"), al dan niet gecombineerd met cameratoezicht. Met deze oplossing blijft de breedte en de hoogte van de brug hetzelfde, maar is de kans op schade (wellicht?) iets minder groot. In de beleving van de werkgroep is dit een (te) beperkte en zeker geen duurzame oplossing voor de middellange termijn, omdat de doorgang (breedte/hoogte) beperkt en daarmee risicovol blijft, terwijl bovenal de overige belangen hiermee niet geborgd zijn. Cameratoezicht roept binnen de werkgroep weerstand op, omdat het maar de vraag is of deze maatregel effect heeft. Het enige voordeel van Plan B is relatief snelle/eenvoudige uitvoerbaarheid (binnen budget).

## Informatieavond 25 november 2015

De werkgroep heeft alle dorpsgenoten (belanghebbenden) geïnformeerd tijdens de informatieavond op woensdagavond 25 november a.s.. Paul Boontje heeft in lijn met het bovenstaande een presentatie gegeven. Piet Hein Bellaar heeft aansluitend het Plan A nader toegelicht met technische details en fotomateriaal. Daarna is een aantal vragen geadresseerd en is met de dorpsgenoten van gedachten gewisseld. Ook is kort stil gestaan bij het eventuele Plan B. Plan B is evenwel als niet reële aangemerkt.

**Er is bij handopsteking unaniem gekozen voor het gepresenteerde Plan A.**

Gerard de Korte,

voorzitter Werkgroep Dorpsbrug  
vice-voorzitter Dorpsraad Baambrugge

Bijlage: technische uitwerking

## **De technische uitwerking**

De onderstaande beschrijving is geïllustreerd met een aantal afbeeldingen met daaronder de kernpunten van de aanpassing.

**Het basisidee** voor de verbreding is aangegeven in afbeelding 1. Bij een nadere beschouwing van de brug en de fundering blijkt dat een verplaatsing van beide stijlen met 25 cm naar buiten goed te doen is. De fundering is hier breed genoeg voor en de drukpunten worden maar weinig verplaatst. BoBV ondersteunt deze inschatting. De aannemer was het eens met het plan voor het vergroten van de doorgang van de brug volgens de aangegeven aanpak.

**De fundering** was een punt van zorg voor de gemeente. “Als de brug verbreed wordt, dan zal er meer zwaarder verkeer over gaan.” Meer verkeer misschien wel maar veel zwaarder wordt het niet. Voor vrachtverkeer is de asdruk bij wet beperkt tot elf ton. Dus een ton meer dan de nu toegestane belasting. De maximaal toegestane asdruk van tien ton geldt al voor ten minste de afgelopen twintig jaar. Over deze periode is geen verzakking geconstateerd en is er in het metselwerk van het fundament geen serieuze scheurvorming opgetreden. BoBV acht het daarom niet nodig om bij de gestelde verbreding van de brug een versterking van het fundament uit te voeren.

Het huidige fundament heeft een hardstenen balk waarop de stijlen vastgeschroefd zijn. Dit element is aan erosie onderhevig en is minder sterk dan een op hoge sterkte geconstrueerde betonbalk. Een betonbalk kan dan ook de drukkrachten beter verdelen en beschermt daardoor het onderliggende opgemetselde fundament. De 25 cm hoge voetblokken voor de verhoogde opstelling van de stijlen worden meegegoten. De betere verdeling ontstaat ook doordat de betonbalk direct en daardoor volledig op het gemetselde deel van het fundament aansluit en hiermee een geheel vormt.

**Het aansluitende hekwerk** moet ingekort worden. Ook moet het opgemetselde deel (vloer voormalige woning) met 21 cm naar rechts en 40 cm naar achteren weggenomen worden om ruimte te maken voor de nieuwe funderingsbalk en het 25 cm hoge opzetblok. Deze aanpassingen zijn niet ingrijpend.

**De schoren** moeten elk ook 25 cm naar buiten verplaatst worden. Het lijkt verstandig om de schoren nog wat meer naar buiten te plaatsen omdat deze ook dikwijls aangereden worden. Bij een aanrijding van de schoren komen er grote krachten op het bovendeel van de brug te staan. Onder de schoren komt ook een 25 cm hoge voet. Dit geeft voor de schoren een betere bescherming en laat het hergebruik van de bestaande schoren toe.

**De bovenbalk** moet 50 cm langer gemaakt worden. Dit is het eenvoudigst te doen door niet de balk zelf (middels een tussenstuk) te verlengen, maar aan beide uiteinden van de balk een stalen element van 25 cm breed te koppelen. Hierdoor blijft de balk volledig op sterkte en blijft het aanzicht vrijwel gelijk. De aansluiting van de bovenbalk op elk van de stijlen is gedaan met zes zware boutverbindingen. De stalen elementen kunnen zodanig gemaakt worden dat van dezelfde

boutverbindingen gebruik gemaakt wordt. Tussen het stalen element en de balk wordt dan ook weer een zesvoudige (korte) boutverbinding gemaakt.

De bevestiging van de bogen aan de bovenbalk is ook geschroefd. De steek van de bouten is iets meer dan 25 cm. Het is daarom logisch om de verbreding van de brug op deze steekmaat af te stemmen. Dit geeft het minst aan extra werk.

**De stalen blokken.** De koppeling is al besproken. De basis is een dubbel T-profiel met twee kopplaten. Er kan echter geen standaard profiel gebruikt worden, omdat deze elementen in dezelfde basis maten uitgevoerd moeten worden als de einden van de bovenbalk. Ook moet er een aansluitend profiel aangebracht worden. Dit geeft extra detailwerk. Maar omdat de afmetingen van de blokken gering is, geeft dit niet zoveel meerwerk. De binnenscharnierpunten voor het bovendee (de bascule) zijn aan de bovenbalk gegoten. Deze elementen moeten door nieuwe scharnierpunten op de tussenblokken overgenomen worden. De scharnierpunten op de bovenbalk kunnen gehandhaafd blijven. Dit ook omdat na een eventuele toekomstige verplaatsing de brug weer gemakkelijk in zijn oude vorm teruggebracht kan worden.

**Het bovendee** moet ook verbreed worden. Gebeurt dat niet, dan is het aanzicht van de brug veel minder. Ook wordt het verplaatsen van de buitenscharnierpunten dan een probleem. De nieuwe punten moeten meer naar binnen geplaatst worden, maar moeten nog wel op de kop van de gietijzeren stijlen gelast worden. Dat geeft een minder sterke verbinding. De aannemer was van mening dat dit deel van het werk een aanzienlijke kostenpost zou zijn (geschat € 26.000,-). Bij nadere beschouwing lijken deze kosten mee te vallen. De basculekist was voor BoBV het grootste struikelblok. Hoe zet je daar 50 cm aan zonder dat dit te veel manuren gaat kosten? De kist bestaat uit een U-vormige plaatstalen halve doos en een hoog dubbel I-profiel. De doos kan het eenvoudigst nieuw gemaakt worden, 50 cm langer dan het bestaande profiel. Het buigen van staal van deze vorm en afmetingen is een standaard bewerking en neemt weinig tijd in beslag. Het dubbele I-profiel kan het beste in het midden doorgezaagd worden. Hierdoor blijft de constructie met de 45 graden elementen behouden. Ook moeten de drie buisdelen en een dubbel I-profiel 50 cm verlengd worden. De scharnierpennen en de geleiding daarvan in het bovendee hoeven niet aangepast te worden. Ook blijven de aanhechtingspunten voor de kettingen gelijk. Hierdoor kan de buis welke de armen van het bovendee vooraan verbindt het beste verlengd worden. Datzelfde geldt dan ook voor de twee andere buizen. Deze waren niet aanwezig in de oude constructie. Zij zijn aangebracht om de inzet van een hydraulische aandrijving van de van de brug te realiseren. De belasting in het midden van deze buizen is dus gering. Het tussenplaatsen van een extra lengte van 50 cm is daarom de eenvoudigste oplossing. Dan rest nog de beslissing over het verlengen of vervangen van het vrije I-profiel.

De opzetstukken welke op de scharnierogen zijn aangebracht dienen als aangrijppunt voor de hydraulische cilinders. De elementen die op het scharnierogen van de bovenbalk gemonteerd zijn, worden daar weggenomen en op de nieuwe ogen op de tussenblokken gemonteerd.

**De Klap**, het rijgedeelte van de brug. Dit deel kan worden verbreed door het aanbrengen van twee stalen strips van elk 25 cm breed. Deze strips kunnen direct aan de stalen zijliggers van de brug gelast worden. Zij worden ondersteund door een aangelast vierkant buisprofiel of een gelijkwaardige oplossing. Hiermee wordt het (op de lasnaad) afscheuren van de strip voorkomen. De belasting van deze strips is betrekkelijk gering omdat hier nooit de volledige wiellast van zwaar verkeer op komt. Daarom hoeft de strip ook niet zwaar uitgevoerd te worden. Een dikte van 8 mm staal is voldoende.

De scharnierpenen aan de klap moeten ook 25 cm naar buiten geplaatst worden. Dit kan eenvoudig gedaan worden omdat deze penen op een (zware) losse plaat gelast zijn. Deze plaat is met een aantal bouten aan de buitenbalk van de klap geschroefd. Ook hier blijkt de huidige modulaire opbouw de verbreding van dit deel eenvoudig te maken. Verder kunnen de ogen van de scharnieren niet meer met de stijlen verbonden worden. Daar staat de stijl te hoog voor. Maar met behulp van een voetplaat en een 'tegenstuk', verankerd in de nieuwe funderingsbalk, kan het scharnieroog goed geplaatst worden. De oude scharnierogen met de bevestigingsstrips blijven bewaard. Aan de kant van de Rijksstraatweg moeten de aangrijppunten voor de kettingen ook 25 cm naar buiten geplaatst worden.

Wanneer de brug dicht is (dus open voor het verkeer), rust de klap op vaste draagpunten op de brugdrempels. Het gewicht van de klap en van het verkeer over de brug, wordt dus over een breed deel van de funderingsbalk overgebracht. Met name de asdruk (maximaal 10 ton) van zwaar vrachtverkeer geeft dus een brede belasting op de funderingsbalk. De verkeersbelasting is ook kortstondig en heeft daarom minder effect dan wat met een permanente belasting het geval is.

**Drempel overkant.** Aan de kant van de Rijksstraatweg is de verbreding goed in te passen. De drempel is voldoende lang en de grendels kunnen daarom gemakkelijk verplaatst worden. Ook is er voldoende ruimte voor het verplaatsen van de slagboom. Hoeveel die verplaatsing moet zijn, moet nog bepaald worden.