



RWS BEDRIJFSINFORMATIE

## Q&A Renovatie Kooybrug (N99)

### Vragen en antwoorden ondernemers

Tijdens de informatiebijeenkomst voor ondernemers aan de Oostoeverweg op 9 juli 2024 zijn vragen gesteld aan Rijkswaterstaat en VolkerWessels. Hieronder geven wij antwoord op de gestelde vragen.

<b>1</b>	<b><u>VRAAG EN ANTWOORD</u></b> .....	<b>3</b>
1.1	HOE IS HET HUIDIGE UITVOERINGSPLAN VOOR DE WERKZAAMHEDEN TOT STAND GEKOMEN? IS DE OPTIE VAN HET PLAATSEN VAN EEN NOODBRUG DAARBIJ OOK ONDERZOCHT?.....	3
1.2	BESTAAT ER EEN PROCES VOOR INKOMSTENDERVIJNG?.....	4
1.3	WELKE VERKEERSITUATIES ZIJN ONDERZOCHT? IS DE OPTIE VOOR VERKEER IN BEIDE RICHTINGEN DAARBIJ OOK ONDERZOCHT?.....	4
1.4	WAAROM KAN DOORGAAND VERKEER NIET OMRIJDEN OVER HET MARINE TERREIN? .....	5
1.5	WAAROM KRIJGT DE PATATKAR GEEN UITZONDERING OP DE BRUG, AANGEZIEN DIT EEN 40 KM/U WAGEN IS?.....	5
1.6	WAAROM WORDT ER IN FASE 2 (JANUARI/FEBRUARI 2025) GEEN GEBRUIK GEMAAKT VAN EEN VEERPONT? .....	6
1.7	IS ER MAATWERK MOGELIJK VOOR VERSCHILLENDE ONDERNEMERS OM DE BEDRIJFSVOERING IN STAND TE HOUDEN? .....	6
1.8	IS ER EEN MOGELIJKHEID OM OP GEZETTE MOMENTEN VÓÓR DE SPITS WEL TIJDELIJKE DOORGANG TE VERLENEN VOOR DE ONDERNEMERS AAN DE OOSTOEVERWEG?.....	6
1.9	WAT ZIJN DE OMRIJTIJDEN?.....	6



# 1 Vraag en antwoord Renovatie Kooybrug ondernemers

## 1.1 **Hoe is het huidige uitvoeringsplan voor de werkzaamheden tot stand gekomen? Is de optie van het plaatsen van een noodbrug daarbij ook onderzocht?**

Om te bepalen hoe de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, hebben Rijkswaterstaat en VolkerWessels verschillende scenario's onderzocht. Deze 4 scenario's lichten we hieronder toe, inclusief een uitleg waarom gekozen is voor scenario nummer 1 en waarom de overige zijn afgefallen.

In het onderzoek zijn de volgende criteria meegenomen: bereikbaarheid van de regio, veiligheid (voor verkeer en voor het uitvoeren van werkzaamheden), doorlooptijd, uitvoerbaarheid, kwaliteit en financiën van de werkzaamheden.

Scenario's die doorlopen zijn:

### Scenario 1: uitvoeren van alle renovatiewerkzaamheden op locatie

Dit houdt in dat we alle werkzaamheden uitvoeren op locatie. Dus zowel het renoveren van de brugval (het beweegbare deel van de brug) en de aanbruggen als het vervangen van de bewegingswerken en elektronische installaties.

*Uitkomst: er is gekozen om dit scenario uit te voeren, omdat dit scenario het beste scoort op de hier bovengenoemde criteria.*

*Kleine werkzaamheden zijn al deels uitgevoerd, zoals het vervangen van de remmingswerken en wachtplaatsvoorzieningen bij de brug in het Noordhollandsch Kanaal.*

### Scenario 2: de brugval op een andere locatie renoveren, de overige werkzaamheden wel op locatie uitvoeren

Hierbij wordt de brugval uitgehesen en op een externe locatie gerepareerd en geconserveerd. De aanbruggen, bewegingswerken en elektrotechnische installaties worden wel op locatie gerenoveerd en vervangen.

*Uitkomst: omdat de brugval zeer groot is (een van de grootste van Nederland) is het uithijzen van de brugval zeer complex. De as van de val zou daarbij moeten worden doorgeslepen, wat leidt tot veiligheidsproblemen van de brug en certificeringsproblemen voor de constructie van de brugval of het gehele dak (= ook wegdek) van de brugkelder zou moeten worden gesloopt hiervoor.*

### Scenario 3: plaatsen van een tijdelijke brug en renoveren op locatie

Dit scenario voorziet in het plaatsen van een tijdelijke brug óver de Kooybrug heen. Daarbij heeft verkeer doorgang over de tijdelijke brug, terwijl de werkzaamheden op de Kooybrug kunnen worden uitgevoerd.

*Uitkomst: een tijdelijke brug kan niet door vrachtverkeer worden gebruikt omdat de tijdelijke brug daar niet sterk genoeg voor is. Daarnaast is het door ruimtetekort niet mogelijk om zowel een tijdelijke brug te plaatsen én werkzaamheden goed uit te voeren aan de bestaande brug. Denk hierbij ook aan de aanvoer van materiaal en materieel, waar voldoende ruimte voor nodig is en ruimte om de werkzaamheden veilig uit te voeren. Daarnaast kunnen door de trillingen die veroorzaakt worden door het wegverkeer op de tijdelijke brug, de reparaties niet voldoende worden uitgevoerd.*

### Scenario 4: plaatsen van een volledige brug en renoveren op locatie

Een scenario waarbij we een volledige brug plaatsen, náást de Kooybrug, bijvoorbeeld op dezelfde hoogte, of via pontons over het water. Het verkeer heeft dan doorgang over de nieuwe brug en de werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd aan de Kooybrug.

*Uitkomst: bij het plaatsen van een volledige brug komen diverse regelgevingen kijken, die de uitvoering vermoelijken of vertragen. Denk aan het moeten aanleggen van wegen en verbreden van het talud om de aansluiting met de N9 te realiseren. Hierbij zou het project als een nieuwbouwproject worden aangemerkt en is de stikstofregelgeving van toepassing, wat leidt tot een lange doorlooptijd en veel*

*hogere kosten. Gezien de huidige staat van de Kooybrug kan dit de komende periode leiden tot meer beperkingen op de brug voor het wegverkeer en uitval van de bediening voor vaarwegverkeer. Tot slot is de optie om een brug op pontons over het water te plaatsen geen optie, omdat de vaarweg daarmee volledig wordt geblokkeerd.*

## **1.2 Bestaat er een proces voor inkomstenderving?**

Rijkswaterstaat heeft een nadeelcompensatieregeling. Deze is te vinden via: <https://www.rijkswaterstaat.nl/over-ons/contact/schade-en-compensatie/nadeelcompensatie>

Er zijn verschillende voorwaarden om voor compensatie in aanmerking te komen:

- Het moet gaan om rechtmatig veroorzaakte schade, die uitstijgt boven het normaal maatschappelijk risico of boven het normale ondernemersrisico.
- Een burger of bedrijf moet in vergelijking met anderen onevenredig zwaar worden getroffen door de uitvoering van de werkzaamheden.
- De benadeelde krijgt alleen vergoeding als hij niet had kunnen weten dat de maatregelen hem zouden schaden of schade zich zou kunnen voordoen.

Helaas zijn er geen andere regelingen voor dit soort situaties beschikbaar, zoals vooraf een tijdelijke vergoeding uitkeren.

## **1.3 Welke verkeerssituaties zijn onderzocht? Is de optie voor verkeer in beide richtingen daarbij ook onderzocht?**

Er zijn diverse situaties onderzocht hoe verkeer doorgang kan krijgen over de brug tijdens de werkzaamheden. Belangrijk onderdeel in het maken van een afweging zijn de verkeersregelingen- en richtlijnen waaraan voldaan moet worden en de bebording waar rekening mee moet worden gehouden. Hierbij zijn 5 opties uitgewerkt, waarbij is gekozen voor optie 4: de optie waarbij zo veel mogelijk weggebruikers doorgang hebben en de hinder zo beperkt mogelijk is.

### Optie 1: geen regulier snelverkeer op de brug

In dit scenario kan doorgaand verkeer niet over de brug. En is alleen doorgang voor hulpdiensten, openbaar vervoer, landbouwverkeer en langzaam verkeer (zoals (brom)fietsers en wandelaars). Voor specifiek verkeer (zoals medici) is doorgang ook mogelijk.

*Conclusie: dit scenario is verkeerskundig haalbaar. Maar omdat hierbij een groot deel van het doorgaande gemotoriseerde verkeer (zoals personenauto's) geen doorgang zou krijgen is dit scenario niet gekozen.*

### Optie 2: om-en-om regeling

In dit scenario heeft alle gemotoriseerd verkeer (doorgaand verkeer en landbouwverkeer) doorgang over de Kooybrug met behulp van een om-en-om verkeersregeling. Hierbij wordt verkeer in beide richtingen geregeld door een verkeersregelinstallatie [VRI] over één rijstrook. (Brom-)fietsers, voetgangers en overig langzaam verkeer hebben geen doorgang over de Kooybrug maar kunnen oversteken middels een veerpont of een fietsbus.

*Conclusie: dit scenario is verkeerskundig niet haalbaar. Omdat enkel één rijstrook begaanbaar is, leidt dit aan beide zijden van de brug tot veel filevorming. Daarnaast is er te weinig ruimte om nood- en hulpdiensten snel doorgang te geven, waardoor aanrijdtijden niet meer gegarandeerd zijn. Dit geldt ook voor bussen van het openbaar vervoer, die niet meer volgens dienstregeling kunnen rijden.*

### Optie 3: toepassing wisselstrook

In dit scenario kan het gemotoriseerd verkeer (inclusief landbouwvoertuigen) op gezette tijden vanuit één richting over de brug. Bijvoorbeeld: in de ochtend heeft het verkeer van Den Helder naar Den Oever doorgang en in de avond van Den Oever naar Den Helder.

Hulpdiensten met hoge prioriteit en bussen van het openbaar vervoer behouden daarbij altijd doorgang in beide richtingen of gebruiken een alternatieve route over het marine terrein. Langzaam verkeer behoudt doorgang, zo nodig met een veerpontoversteek of fietsbus.

*Conclusie: dit scenario is verkeerskundig niet haalbaar. Dit zou beter werken in de situatie waarbij in de ochtend- of avondspits één rijrichting duidelijk drukker is dan de tegenovergestelde rijrichting. Dat is op N99 niet het geval. Beide richtingen kennen ongeveer even drukke ochtend- en avondspitsen. Daarnaast geldt hiervoor hetzelfde argument als bij optie 2: nood- en hulpdiensten en bussen van het openbaar vervoer hebben te weinig ruimte om snelle doorgang te krijgen vanwege de filevorming.*

#### Optie 4: regulier snelverkeer in 1 richting over de brug

In dit scenario heeft doorgaand verkeer doorgang in één richting, namelijk richting de Afsluitdijk. Nood- en hulpdiensten en bussen van het openbaar vervoer krijgen in beide richtingen doorgang. In dit scenario is sprake van een vorm van om-en-om regeling voor nood- en hulpdiensten bijv, die wordt uitgevoerd met een verkeersregelinstantie en in drukke uren met verkeersregelaars t.b.v. het snel vrijmaken van de brug. Landbouwverkeer in de richting van Den Helder heeft alleen doorgang indien het verkeersaanbod richting de Afsluitdijk dit toelaat (dus buiten de spitsuren). Langzaam verkeer behoudt doorgang (al dan niet omgeleid via een veerpont of andere wijze).

*Conclusie: dit scenario is verkeerskundig het beste scenario. Hiermee heeft het doorgaande verkeer doorgang in één richting, waarmee de bereikbaarheid van de regio zo groot mogelijk is voor de grootste groep weggebruikers. Ook kunnen aanrijdtijden van nood- en hulpdiensten en dienstregeling tijden van het openbaar vervoer worden gegarandeerd.*

#### Optie 5: regulier snelverkeer in 2 richtingen over de brug

Dit is een afgeleide van de voorgaande scenario's, maar alleen voor fase 2: werkzaamheden aan de parallelrijbaan in januari/februari 2025. In fase 2 is de hoofdrijbaan beschikbaar voor gemotoriseerd verkeer (doorgaand- en landbouwverkeer). In fase 1 is onvoldoende ruimte beschikbaar is op de parallelweg en kan dit scenario niet worden uitgevoerd. Langzaam verkeer heeft doorgang via een veerpont.

*Conclusie: dit scenario is niet haalbaar vanwege het feit dat hierbij files kunnen ontstaan ter plaatse van de Kooybrug, waardoor de aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten en de dienstregeling voor het openbaar vervoer niet meer gegarandeerd zijn.*

*Bij een dergelijke hoeveelheid verkeer op de brug is het voor de aannemer niet meer mogelijk om de veiligheid van werknemers en weggebruikers voldoende te garanderen. Bovendien wordt het een grote opgave om dan het bouwverkeer veilig op werkplek te krijgen.*

#### Conclusie

Het besluit om te kiezen voor optie 4 is tot stand gekomen in samenwerking met verschillende partners die (rand)voorwaardelijke eisen hebben gesteld met betrekking tot de renovatie van de Kooybrug. Denk hierbij aan gemeenten en nood- en hulpdiensten.

#### **1.4 Waaronder kan doorgaand verkeer niet omrijden over het marine terrein?**

Vanwege het verhoogde veiligheidsrisico is het Defensieterrein ongeschikt voor grote verkeerstromen.

#### **1.5 Waaronder krijgt de patatkar geen uitzondering op de brug, aangezien dit een 40 km/u wagen is?**

Voor langzaam verkeer geldt een uitzondering, omdat zij niet over de N9 kunnen omrijden. Weggebruikers die vallen binnen de categorie langzaam verkeer hebben

daarom doorgang in beide richtingen, buiten de drukke ochtend- en avondspits om. Met dit verkeer worden aparte afspraken gemaakt. Deze afstemming geldt ook voor de patatkar.

**1.6 Waarom wordt er in fase 2 (januari/februari 2025) geen gebruik gemaakt van een veerpont?**

In fase 2 is geen veerpont nodig, omdat doorgang voor (brom)fietsers en wandelaars over de brug mogelijk is (in beiden richtingen).

**1.7 Is er maatwerk mogelijk voor verschillende ondernemers om de bedrijfsvoering in stand te houden?**

Zoals hierboven beschreven hebben we uitvoering verschillende scenario's voor de uitvoering van de werkzaamheden en de opties voor de verkeersfasering tegen het licht gehouden. Op basis van verschillende afwegingen hebben we keuzes gemaakt t.a.v. de uitvoering en de verkeersfasering, waarbij we geprobeerd hebben voor een zo groot mogelijke groep weggebruikers de bereikbaarheid zo veel mogelijk op peil te houden. Buiten deze aanpak is het niet mogelijk nog (extra) maatwerk te leveren.

**1.8 Is er een mogelijkheid om op gezette momenten vóór de spits wel tijdelijke doorgang te verlenen voor de ondernemers aan de Oostoeverweg?**

Gelet op de verkeersfasering waar we na een uitgebreide analyse voor gekozen hebben, zien we geen mogelijkheid om de ondernemers van de Oostoeverweg de doorgang te bieden om voor de spits de gelegenheid te geven over de Kooybrug richting Den Helder te rijden.

**1.9 Wat zijn de omrijdtijden?**

In deze tabel geven we een overzicht van de reguliere reistijd, de tijd die de omleiding kost en de uiteindelijke extra omrijdtijd. Bij de rotondes De Stolpen kan vanwege extra verkeer vanwege de omleiding wel vertraging ontstaan, in ordegrootte 9-13 minuten extra (spitsuur).

	Relatie	Reistijd in min		Omrijdtijd min
		Regulier	Omlleiding	
1	Den Oever – Den Helder	17 (N99)	31 (N249-Stolpen-N9)	14
2	Middenmeer – Den Helder	22 (N240-N99)	26 (N248-N9)	4
3	Anna Paulowna – Den Helder	11 (N249-N99)	18 (N249-N9)	7
4	Oostoeverweg – Den Helder	4 (N99)	26 (N99-N249-N9)	22
5	Oostoeverweg - Julianadorp	7 (N99)	25 (N99-N249-N9)	18
6	Oostoeverweg – Schagen	16 (N9)	18 (N99-N249)	2