

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	N.L. Voulon	Datum	24 april 2025
E-mail	noortje.voulon@utrecht.nl	Kenmerk	30242847
Type brief	Voortgangsbrief	Onderwerp	Herijkingsprogramma's civiele kunstwerken en stand van zaken deelproject 'Doorfietsroute langs de Vecht'
Bijlage(n)	1 (onderaan bijgevoegd)	Beleidsveld	Openbare ruimte, Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

De komende decennia staat Nederland voor een enorme opgave om de civiele infrastructuur te vernieuwen. We zien met regelmaat in het landelijk nieuws dat constructies als bruggen, kades, viaducten in ons land met functionele beperkingen te maken krijgen. Enkele voorbeelden van buiten de gemeentegrenzen zijn de kademuren in Amsterdam, de Nelson Mandelabrug (Zoetermeer), de Jeroen Houwelingbrug (Purmerend) en het Viaduct Watergoorsesteeg (A28/Nijkerk). Vervanging en renovatie is een essentiële voorwaarde om Nederland veilig en bereikbaar te houden. In deze brief informeren we u over de herijkingsprogramma's die wij als gemeente uitvoeren in dit kader en ook over de samenhang met het deelproject 'Doorfietsroute langs de Vecht'.

Onderdeel van de vernieuwings- en instandhoudingsopgave is het herijken van constructies (oftewel civiele kunstwerken, dat zijn o.a. bruggen, viaducten en kademuren). Bij het herijken van civiele kunstwerken is het doel om aantoonbaar te maken dat de constructie geschikt is voor het huidige gebruik en voldoet aan de huidige vigerende normen (bijvoorbeeld ten aanzien van de verkeersbelasting). We zien dat deze opgave de komende jaren groter, complexer en kostbaarder wordt. In Nederland zijn er na de Tweede Wereldoorlog veel bruggen, viaducten etc. gebouwd. Deze zijn inmiddels verouderd en het gebruik is de afgelopen decennia geïntensiveerd, met meer en zwaarder verkeer, onder meer doordat elektrische voertuigen gemiddeld zwaarder zijn dan conventionele voertuigen. De komende jaren zijn veel constructies toe aan grootschalige renovatie of vervanging.

In Utrecht zijn er drie herijkingsprogramma's opgezet: vaste bruggen, beweegbare bruggen en kademuren. In de [brief van april 2024](#) hebben we u hier over geïnformeerd. Daarin hebben wij u ook toegezegd om u in het voorjaar van 2025 uitgebreider te informeren over de voortgang van de herijkingsprogramma's, inclusief een evaluatie over wat er tot nu toe is gedaan en tot welke consequenties dit heeft geleid. In deze brief informeren we u hierover. Met het uitvoeren van de herijkingsprogramma's krijgen we steeds meer inzicht in de staat van onze civiele kunstwerken en hoe we deze optimaal kunnen beheren. Op basis van de huidige beschikbare informatie voorzien we

echter dat de middelen die hiervoor beschikbaar zijn gesteld in de Nota Beheer Openbare Ruimte ontoereikend zijn. Mede daarom treffen we in 2025/2026 voorbereidingen om de Nota Beheer Openbare Ruimte te actualiseren en deze financiële consequenties aan uw raad voor te leggen.

In [december 2020](#) hebben wij u geïnformeerd dat het project '[Doorfietsroute langs de Vecht, deel David van Mollemstraat – Rode Brug](#)' was vertraagd, omdat geconstateerd werd dat de kademuur moest worden vervangen om de beoogde fietsstraat aan te kunnen leggen. Inmiddels is duidelijk dat er voor het vervangen van de kademuur onvoldoende middelen zijn, daarom is het project gestopt. Omdat het stoppen van dit project een gevolg is van het herijken van de kademuren, informeren we u in deze brief hierover.

Wettelijk kader

Als eigenaar en beheerder van duizenden civiele kunstwerken in de stad is Gemeente Utrecht verantwoordelijk dat deze nu en in de toekomst veilig te gebruiken zijn. Hier geven we onder andere invulling aan door periodiek te inspecteren en op basis daarvan regulier onderhoud uit te voeren. Vanuit wetgeving worden er daarnaast specifieke eisen gesteld aan civiele kunstwerken. Deze regelgeving verandert door de jaren heen. Er rijdt nu meer en zwaarder verkeer dan 50 jaar geleden, normen worden hier op aangepast.

Onze bruggen en kademuren moeten gedurende de restlevensduur voldoende bestand zijn tegen de daarop werkende krachten en aantoonbaar geschikt zijn voor de beoogde functie. Dat betekent dat een verkeersbrug het gewicht van veel en zwaar autoverkeer aan moet kunnen en een fiets- en voetgangersbrug de minder zware belasting door fietsers en voetgangers moet kunnen dragen. Veel civiele constructies hebben hun theoretische levensduur bereikt of gaan die op korte termijn bereiken. Dit betekent dat deze lang geleden zijn ontworpen op basis van toen bestaande wet- en regelgeving. Om te toetsen of al onze bruggen en kademuren voldoen aan de huidige wet- en regelgeving zijn de zogenaamde herijkprogramma's opgestart. In deze programma's toetsen we de constructieve veiligheid aan de huidige wet- en regelgeving. Meer informatie over het wettelijk kader is opgenomen in de bijlage.

Stand van zaken herijkingsprogramma's

We hebben drie programma's opgesteld van waaruit we onze civiele kunstwerken herijken. Dit zijn de programma's voor de verschillende typen constructies, te weten 'vaste bruggen', 'beweegbare bruggen' en 'kademuren'. Het maken van een constructieve analyse is onderdeel van alle drie de programma's.

- In het herijkingsprogramma 'vaste bruggen' hebben we de betonnen en stalen bruggen in de hoofdverkeersroutes geprioriteerd om te herijken. Dit betreft ongeveer de helft van alle 800 vaste bruggen die we in de stad beheren. Ruim 180 van deze vaste bruggen zijn inmiddels herijkt.
- Het programma 'beweegbare bruggen' bevat 14 op afstand bedienbare bruggen, 8 handmatig bedienbare bruggen, 1 sluis en 1 bediencentrale. Dit lijkt een relatief kleine opgave, maar beweegbare bruggen zijn complexe constructies met verschillende typen componenten, waaronder constructief, mechanisch en elektronisch. Van de meeste bruggen zijn de vaste delen al constructief beschouwd, maar de beweegbare (brugdek)delen worden nog herijkt.
- Vanuit het programma 'herijken kademuren' toetsen we meer dan 60 kilometer aan geotechnische constructies, zoals kademuren en damwanden. Dit is exclusief het wervengebied, aangezien er een apart programma voor de renovatie van het wervengebied is. Op basis van nieuwe inzichten hebben we de aanpak en risicoafweging voor dit programma recent bijgesteld, daarom hebben we op dit moment nog onvoldoende representatieve gegevens. De planning is dat alle bruggen en

kademuren in 2030 volledig constructief beschouwd zijn. De uitvoering van eventuele maatregelen die hieruit volgen, zoals versterking of vervanging, kunnen langer duren.

De constructieve analyse van bestaande constructies zoals bruggen en kademuren kan een lang en kostbaar proces zijn. Er moet informatie bij elkaar worden gezocht, zoals originele aanlegtekeningen en informatie over eventueel later doorgevoerde wijzigingen. Wanneer onvoldoende informatie beschikbaar is, wordt dit ter plaatse met inspectie of onderzoek ingewonnen. De berekeningen die nodig zijn om een brug of kademuur te kunnen toetsen, zijn complex. Er is specialistische kennis en expertise nodig om deze berekeningen te kunnen maken. Zowel de interne als externe capaciteit is beperkt, zeker in de huidige krappe arbeidsmarkt. Daarnaast doen veel overheden, waaronder provincies en Rijkswaterstaat, een beroep op dezelfde specialisten. Dat zet de beschikbaarheid verder onder druk. Mede daarom wordt aan de hand van een risicobeoordeling het herijken geprioriteerd. Op basis van onder andere bouwjaar, materiaal, en beschikbaarheid van informatie wordt dit bepaald, waarbij de meest risicovolle objecten als eerste gedaan worden. Naast het voldoen aan wet- en regelgeving krijgen we door de programma's meer inzicht in het areaal en de resterende levensduur. Een eventuele volgende herijking zal sneller en eenvoudiger gaan, omdat er meer en actuelere data beschikbaar is.

Het programma beweegbare bruggen is uitgebreider dan alleen herijken. Ook de eisen ten aanzien van de Machineverordening en het vervangen van de besturingssystemen vallen hieronder. Vanuit dit programma wordt ook het proces ingericht tot het uitgeven van de EU-conformiteitsverklaring en het verkrijgen van CE-markeringen (zie voor meer informatie de bijlage). Daarnaast worden ook de installaties en het besturingssysteem van de beweegbare bruggen vervangen en wordt de bedieningscentrale Vaartsche Rijn vernieuwd. Naar verwachting zal het programma in 2035 afgerond zijn. Het vervangen van de besturingssystemen is maatwerk, omdat elke brug anders is. Op dit moment maken de bruggen gebruik van verschillende (verouderde) systemen, reparatie bij een defect kan daardoor moeilijk zijn en lang duren. Mede omdat onderdelen niet altijd direct leverbaar zijn. Daarom gaan we bij het vervangen van het systeem dit standaardiseren, zodat defecten in de toekomst sneller kunnen worden opgelost.

Toelichting mogelijke maatregelen

Het kan voorkomen dat uit een herijking blijkt dat een constructie acuut niet voldoet aan de huidige normen. Dit betekent niet automatisch dat de constructie onveilig is. Wanneer de constructie (op onderdelen) niet aantoonbaar voldoet, nemen we adequate maatregelen. Per brug of kademuur kan het verschillen welke maatregel noodzakelijk of passend is, omdat alle constructies verschillend zijn en er andere omgevingsfactoren meespelen. Daarom is elke situatie maatwerk. Maatregelen die we kunnen nemen om de constructie weer te laten voldoen aan wet- en regelgeving zijn onder andere het monitoren van een brug of kademuur, het omlaag brengen van de verkeersbelasting of het nemen van fysieke maatregelen zoals het versterken of vervangen.

De minst impactvolle maatregel is het instellen van actieve monitoring. Deze maatregel is toereikend als uit een herijking blijkt dat we hiermee de veiligheid van het betreffende object kunnen borgen. Wanneer dit niet het geval is, kunnen we ervoor kiezen om de verkeersbelasting te verlagen, bijvoorbeeld door geen zwaar verkeer meer toe te staan. Er dienen wel voldoende alternatieve routes beschikbaar te zijn wil deze maatregel haalbaar zijn. Wanneer dit niet haalbaar is, of als het verlagen van de verkeersbelasting niet voldoende is om de veiligheid te kunnen garanderen, is het noodzakelijk om aanvullende maatregelen in te zetten. Denk hierbij aan het versterken of uiteindelijk zelfs vervangen van de brug.

Monitoring van een brug of kademuur

Bij monitoring wordt bijvoorbeeld zichtbare schade zoals een scheur gemonitord op een eventuele toename. Er kan ook op beweging worden gemonitord, bijvoorbeeld bij een verzakkende kademuur. Er zijn steeds betere technieken en data beschikbaar om deze methode (ook preventief) in te zetten, bijvoorbeeld met satellietdata. Wanneer er een dusdanige toename van schade of beweging wordt gemeten wordt opnieuw overwogen welke maatregelen passend zijn. Monitoring kan daarmee veel inzicht geven in de ontwikkeling van de technische staat. Of monitoren zinvol is hangt af van het 'bezwijkmechanisme'. Als een constructie een bezwijkmechanisme heeft waarbij deze zonder waarschuwing plotseling kan bezwijken, dan heeft monitoring geen zin. Maar als een brug of kademuur tekenen van verzwakking vertoont voordat deze bezwijkt, kan monitoring juist waardevol zijn. In dat geval kunnen we tijdig maatregelen nemen om schade of uitval te voorkomen. Daarom bepalen we per situatie of monitoring een mogelijkheid is.

Eerste voorbeeld waarbij er wordt gemonitord: Vechtkade (onderdeel van doorfietsroute langs de Vecht)

Zoals in de aanhef benoemd, hebben we het project Doorfietsroute langs de Vecht gestopt. Dit heeft te maken met de uitkomsten van de herijking van de kademuur. Eerder hebben we u met een [raadsbrief](#) geïnformeerd dat een deel van de werkzaamheden ten behoeve van de doorfietsroute langs de Vecht (de aanleg van een fietsstraat tussen de David van Mollemstraat en de Rode Brug) moest worden uitgesteld, omdat de kademuur ter plaatse rekenkundig niet voldeed. Er is toen direct een beperking ingesteld voor zware voertuigen. Deze beperking geldt nog steeds. Vervolgens is nader onderzocht wat er voor nodig is om de kademuur te vervangen. Zoals hierboven gemeld is inmiddels gebleken dat hiervoor onvoldoende budget beschikbaar is. Om meer inzicht te krijgen wordt de kademuur sinds het eerste deel van 2024 gemonitord. Uit deze metingen is duidelijk geworden dat de kademuur op dit moment stabiel is (er worden geen bewegingen geconstateerd). Op basis hiervan is besloten de kademuur vooralsnog te blijven monitoren. Het risico bestaat dat de kade in de toekomst toch gaat bewegen, middels monitoring bewaken we dit. Mocht beweging geconstateerd worden, zullen we alsnog moeten ingrijpen. Wanneer het hele areaal aan Utrechtse kades is herijkt, is er zicht op het totaal aan benodigde investeringen versus beschikbaar budget. Op dat moment wordt bepaald wanneer de kade alsnog kan worden vervangen. Het besluit om vooralsnog de kademuur niet te vervangen betekent ook dat de gewichtsbepierking voorlopig gehandhaafd blijft en dat de werkzaamheden ten behoeve van de fietsroute niet doorgaan. De buurt wordt hierover geïnformeerd.

Tweede voorbeeld van monitoring: de Loobrug in Vleuten-de Meern

Vlak voor verzending van deze raadsbrief hebben we de Loobrug (Europaweg) in Vleuten-De Meern per direct afgesloten voor al het verkeer (18 april). Deze brug werd gemonitord. Uit de metingen is onlangs gebleken dat de brug in beweging is, waardoor schade ontstaat. Naar aanleiding daarvan is er nader onderzoek uitgevoerd en is geconstateerd dat een deel van de fundering in slechte staat is. Dit verklaart de beweging en schade in de brug. Mogelijk dat er op korte termijn weer één rijbaan kan worden opengesteld, aan de zijde van de brug waar de fundering wel voldoet. Tegelijkertijd onderzoeken we of een tijdelijke versterkingsmaatregel een optie is, zodat de brug weer kan worden opengesteld voor al het verkeer. De vervanging van de brug was al voorzien en staat reeds geprogrammeerd en wordt geprioriteerd.

Omlaag brengen verkeersbelasting

Dit kan bijvoorbeeld door een (tijdelijke) gewichtsbepierking in te stellen waardoor er geen (zwaar) verkeer meer over de brug of kademuur mag. Soms volstaat een beperking voor zwaar vrachtverkeer, in andere gevallen kan het nodig zijn om al het autoverkeer te weren. In uiterste situaties is een volledige afsluiting van een brug of kademuur noodzakelijk. Vanuit duurzaamheids- en kostenoverwegingen kan het een keuze zijn om een brug definitief in zijn functie af te waarderen. Dat

kan bijvoorbeeld betekenen dat een autoverkeersbrug een fiets-voetgangersbrug wordt. Grootschalige versterkingsmaatregelen of een volledige vervanging wordt daarmee voorkomen. Dit is vanzelfsprekend vanuit bereikbaarheidsoogpunt niet overal mogelijk of gewenst.

Voorbeeld waarbij de verkeersbelasting omlaag is gebracht: Balijebrug

Bij de Balijebrug werd begin 2025 geconstateerd dat de vaste delen van de brug op onderdelen niet voldeed. Daarom is er een aslastbeperking ingesteld van 10 ton en een gewichtsbepijking van 40 ton. Dit zijn de zwaarste categorie voertuigen, zoals zandwagens. Daarnaast hebben we barrières geplaatst waarmee wordt voorkomen dat voertuigen op de voetpaden terecht kunnen komen, bijvoorbeeld bij een ongeluk of pech. De constructie onder de voetpaden is namelijk niet geschikt voor dergelijke zware belasting.

Fysieke maatregel zoals versterking of vervanging

Definitieve versterkings- renovatie of vervangingsprojecten worden geprogrammeerd in het Meerjaren investeringsprogramma. Het voorbereiden en uitvoeren van een definitieve maatregel is complex en daardoor kostbaar en tijdrovend. Daarom kiezen we er soms voor om een tijdelijke (versterkings)maatregel uit te voeren, in afwachting van een definitieve oplossing. Met het uitvoeren van een tijdelijke versterkingsmaatregel kunnen we het object versneld weer openstellen en komt de bereikbaarheid van de stad minder in het geding. Het uitvoeren van een tijdelijke maatregel kost uiteraard ook geld en capaciteit. Daarom doen we dit niet zomaar, maar wegen we per situatie af of dit noodzakelijk is. Bijvoorbeeld wanneer dit een onderdeel is van een belangrijke verkeersroute.

Voorbeeld waarbij we de brug versterken: Oranjebrug

De Oranjebrug in Hoograven is in 2024 een paar weken afgesloten geweest voor autoverkeer omdat uit de toetsing bleek dat deze bij het 'vaste deel' van de brug niet voldeed en het bezwijkmechanisme niet waarschuwt. Met het afsluiten voor autoverkeer hebben we de gewichtsbepijking op de brug dusdanig teruggebracht zodat deze voor fietsers en voetgangers nog veilig kon worden gebruikt. Binnen een paar weken hebben we een tijdelijke versterkingsmaatregel uitgevoerd. De definitieve maatregel wordt voorbereid, het moment van uitvoering is mede afhankelijk van andere projecten in de omgeving die van invloed zijn op de bereikbaarheid.

Bereikbare stad

De uitkomsten van het herijken van de civiele kunstwerken kan een effect hebben op de bereikbaarheid van de stad. De impact kan beperkt zijn, waarbij bijvoorbeeld alleen (zeer) zwaar verkeer gebruik moet maken van omleidingsroutes. Bij een afsluiting zoals de Oranjebrug, die tijdelijk was afgesloten voor al het autoverkeer, is de impact vanzelfsprekend groter. Dit was echter een uitzonderlijke situatie. Het instellen van een gewichtsbepijking is de afgelopen jaren meermaals voorgekomen, maar was vaak van geringe invloed op de omgeving. De impact op de bereikbaarheid ten gevolge van de herijkingsprogramma's lijkt daarmee vooralsnog beperkt.

Voorafgaand aan het nemen van eventuele maatregelen bepalen we welke impact dit mogelijk kan hebben en stemmen we dit af met verschillende belanghebbenden. Met adviseurs bereikbaarheid stemmen we onder andere het moment van uitvoering van, eventuele omleidingen en of langzaam verkeer (fiets/voet) er eventueel wel langs kan. Daarnaast zijn communicatieadviseurs en gebiedscoördinatoren betrokken. Afhankelijk van de impact zoals eventuele omleidingsroutes wordt de communicatiestrategie bepaald. Bij de Balijebrug bijvoorbeeld, hebben we naast de bebording ter plaatse de bedrijven die in de omgeving aan (bouw)projecten werken en mogelijk met zwaar verkeer rijden geïnformeerd. Daarnaast is de omgeving geïnformeerd middels een wijkbericht.

Het uitvoeren van eventuele versterkingsmaatregelen of een volledige vervanging heeft (tijdelijk) impact op de omgeving en de bereikbaarheid. Het inplannen van deze werkzaamheden vraagt

Datum 15 april 2025
Ons kenmerk 30242847

zorgvuldige afstemming met de planning van andere projecten om hinder zo veel mogelijk te beperken. De komende jaren neemt de omvang van de vernieuwings- en instandhoudingsopgave verder toe, daarmee wordt de uitdaging om gedurende deze werkzaamheden de stad bereikbaar te houden ook groter.

Vernieuwings- en instandhoudingsopgave civiele kunstwerken en de financiële gevolgen

TNO heeft in opdracht van de Rijksoverheid, het Interprovinciaal Overleg en VNG een prognose van de omvang van de vernieuwingsopgave in Nederland gemaakt. In het rapport '[Vernieuwingsopgave infrastructuur](#)' uit 2023 staat dat er in de komende decennia een enorme toename van de vernieuwingsopgave civiele kunstwerken is te verwachten. Gemeenten beheren het merendeel van de kunstwerken in Nederland (ca. 80%), daarom landen de kosten hiervoor vooral bij gemeenten. Bovenop deze verwachte vernieuwingsopgave komt ook de uitdaging om maatregelen zo veel mogelijk klimaatneutraal en circulair uit te voeren en is er schaarste aan grondstoffen en zien we flinke prijsstijgingen in de sector. Dit zal de aard en omvang van de opgave verder beïnvloeden. De VNG voert momenteel de landelijke publiekscampagne '1 voor 12' over het zogenaamde 'financiële ravijn'. Ook de consequenties voor investeringen en onderhoud van straten, bruggen en viaducten komen hierin aan bod. Zie ook de VNG-video: [Bezuinigingen op straten, bruggen en viaducten](#).

Het is vooraf niet te voorspellen wat de uitkomst van een herijking is en welke maatregelen er eventueel getroffen moeten worden. Wanneer kosten die hieruit volgen niet kunnen worden opgevangen binnen het programma 'Aantrekkelijke groene leefomgeving' rapporteren we hierover via de Bestuursrapportage (BeRap). We hebben geconstateerd dat de huidig beschikbaar gestelde middelen vanuit de Nota Beheer Openbare Ruimte niet voldoende zijn voor de volledige vernieuwings- en instandhoudingsopgave civiele kunstwerken, waar het herijken een onderdeel van is. Mede daarom treffen we voorbereidingen om de Nota Beheer Openbare Ruimte te actualiseren. Naar verwachting kunnen we deze in 2027 bij u aanbieden ter besluitvorming.

Vervolg

Bij de actualisatie van de Nota Beheer Openbare Ruimte zullen wij u informeren over de stand van zaken van de herijkingsprogramma's en de impact op de financiële middelen voor beheer. Indien uit de herijkingprogramma's volgt dat wij maatregelen moeten nemen die van grote impact zijn op de stad, zullen wij u hier apart over informeren. Zodra een herijkingsprogramma volledig is doorlopen wordt u geïnformeerd over de uitkomsten.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage: Wettelijk kader

Besluit bouwwerken leefomgeving

Het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl, opvolger van het Bouwbesluit 2012) stelt eisen aan onder andere de constructieve veiligheid van bouwwerken. Bestaande bouwwerken moeten gedurende de restlevensduur voldoende bestand zijn tegen de daarop werkende krachten en aantoonbaar geschikt zijn voor de beoogde functie. Dat betekent dat een verkeersbrug het gewicht van veel en zwaar autoverkeer aan moet kunnen en een fiets- en voetgangersbrug de minder zware belasting door fietsers en voetgangers moet kunnen dragen. Omdat veel civiele constructies hun theoretische levensduur bereikt hebben, binnenkort gaan bereiken of verandering in gebruik hebben doorgemaakt, zijn de zogenaamde herijkprogramma's opgestart. Daarin toetsen we de constructieve veiligheid aan specifieke richtlijnen en normen. Dat kan soms aan de hand van dossieronderzoek, dus op basis van gegevens die grotendeels al beschikbaar zijn. Het kan ook nodig zijn om berekeningen te maken. Om aantoonbaar te maken dat een constructie hieraan voldoet, wordt de constructie doorgerekend volgens de ontwerp- en rekenregels die in deze normen zijn vastgelegd. Aan de hand van deze berekeningen tonen we de constructieve veiligheid voor een bepaalde periode (bijvoorbeeld een restlevensduur van 15 of 30 jaar) aan. Eventuele wijzigingen in normen, gebruik of ontstane schade kunnen een aanleiding vormen om tussentijds opnieuw te toetsen.

Machinerichtlijn

Bij beweegbare bruggen hebben we ook te maken met bewegingsinstallaties (een machine), daar gelden aanvullende regels vanuit onder andere de Arbowet en de Machineverordening. De Machineverordening (Europese regelgeving) richt zich op de veiligheid bij elektrisch aangedreven machines, waaronder elektrisch beweegbare bruggen. Hieruit volgen eisen om risico's te minimaliseren. Daarom worden er eisen gesteld aan bijvoorbeeld het ontwerp of het gebruik van machines. Zo moet er een risicobeoordeling worden gedaan en moeten de benodigde instructies en waarschuwingen om de machine veilig te gebruiken verstrekt worden.

EU-conformiteitsverklaring

Met een EU-conformiteitsverklaring verklaart de fabrikant van een machine dat deze voldoet aan de Europese regelgeving, zoals de Machineverordening. Wanneer er aanpassingen worden gedaan aan de machine, dient het dossier geactualiseerd te worden en moet er mogelijk een nieuwe verklaring afgegeven worden. Aangezien een belangrijk deel van de beweegbare bruggen in Utrecht in de jaren '50 en '60 zijn gebouwd, de leveranciers niet meer bestaan en er sindsdien diverse wijzigingen zijn doorgevoerd in opdracht van de gemeente, wordt de gemeente Utrecht beschouwd als de 'fabrikant' van deze bruggen. Daarmee is het onze verantwoordelijkheid om de dossiers van deze bruggen op orde te hebben en de EU-conformiteitsverklaring af te geven en daarmee een CE-markering te verkrijgen. Van oudere bruggen is niet altijd alle informatie volledig beschikbaar. Momenteel wordt gewerkt aan het inhalen van de informatieachterstand en het inrichten van het proces om de CE-markeringen te verkrijgen.