



## Beantwoording rondvragen

19R.00088

**Van** : Wethouder W.J.P. Kok  
**Portefeuille(s)** : Openbare Ruimte  
**Datum** : 29-01-2019  
**Contactpersoon** : R. van der Marel  
**Tel.nr.** : 8328  
**E-mailadres** : marel.r@woerden.nl

**Onderwerp:** Beantwoording rondvragen over de vervanging van de Wilhelmina van Pruisenbrug

Deze rondvragen zijn gesteld door de fractie van CDA tijdens de vergadering van het forum Ruimte van 29 januari 2019.

In de vergadering is afgesproken om deze vragen schriftelijk te beantwoorden.

### Beantwoording van de vragen:



#### Vragen CDA m.b.t. raadsvoorstel Vervangen Wilhelmina van Pruisenbrug:

De CDA-fractie heeft de volgende vragen over het voorstel "Vervangen Wilhelmina van Pruisenbrug":

1. Voorgesteld wordt om de huidige dubbele ophaalbrug te vervangen door een enkele ophaalbrug. Deze keuze is met name gebaseerd op het (vertrouwelijk) ter inzage liggende rapport. Uit dit rapport valt af te leiden dat behalve het beweegbare bruggedeelte ook de toeleidende brugdelen worden vervangen. Uit het rapport valt niet op te maken dat vervanging van de toeleidende brugdelen om technische of andere redenen vervangen moeten worden.

Vraag: Is het technisch mogelijk om (indien gekozen wordt voor een vervanging met een dubbele ophaalbrug) de huidige toeleidende bruggen niet te vernieuwen en gebruik te blijven maken van de bestaande fundaties van die brugdelen.

Welke kostenbesparing is er dan mogelijk ten opzichte van het geraamde bedrag zoals verwoord in het rapport.

### **Antwoord vraag 1:**

De variant die hierboven wordt voorgesteld het herstellen van de brug in originele staat. Het klopt dat er onderdelen zijn die technisch gezien nog enige restlevensduur hebben (zoals de aanbruggen/ toeritten). Het herstelscenario is in het voortraject afgewogen, maar niet in de verdere proces meegenomen, omdat dit scenario zou leiden tot desinvestering. De onderbouwing hiervoor is als volgt:

#### Investeringskosten:

De 'brug' of althans de goede onderdelen ervan kunnen technisch gezien naar verwachting nog maximaal ca. 10 jaar mee (inschatting 2017). Dat wil zeggen dat de houten onderdelen onderdelen die nu nog in redelijke of goede staat verkeren (zoals bijvoorbeeld de aanbruggen) naar verwachting en alsnog binnen nu en 10 jaar vervangen moeten worden.

De investering die op dit moment nodig zou zijn voor groot onderhoud om de brug in zijn originele staat terug te brengen en te laten voldoen aan de hedendaagse wet- en regelgeving (voornamelijk de machinerichtlijn) is uit de budgetraming van TAS, ontwerp 1 te herleiden en bedraagt inclusief onvoorzien en uitvoeringskosten ca. 450k.

(Dit is dan minimaal een opsomming van de posten: 140, 150, 160 en 190)

Alle installaties die vervangen moeten worden en het groot onderhoud dat uitgevoerd moet worden, wordt idealiter afgeschreven over een termijn van minimaal 20 tot 25 jaar. In het geval van de Wilhelmina van Pruisenbrug wordt de investering om de brug te herstellen dan teniet gedaan door de resterende verwachte technische levensduur (maximaal 10 jaar) van de overige onderdelen en daarmee de brug zelf. Kortom: Er wordt op dat moment dubbel geïnvesteerd en om deze reden is dit scenario als ongewenst beschouwd en niet verder uitgewerkt.

#### Instandhoudingskosten en storingen

Als gekozen zou worden voor groot onderhoud dient er rekening mee gehouden te worden dat de instandhoudingskosten (het regulier onderhoud) gaat toenemen. De reden hiervoor is dat veel houten onderdelen van de brug op dit moment nog in een redelijke conditie verkeren, maar dat deze onderdelen in de komende periode van 10 jaar hun einde technische einde levensduur gaan naderen. Gevolg is dat deze onderdelen in de komende periode alsnog geheel of gedeeltelijk vervangen moeten worden en dat we naar verwachting 'gefaseerd' een 'nieuwe brug' aan het bouwen zijn met alle problemen van dien.

In dit scenario zal de brug regelmatig gestremd zijn om onderhoud uit te voeren en is het aannemelijk is dat de problemen (o.a. storingen) die wij nu met deze brug hebben deels blijven bestaan. Zowel qua bereikbaarheid als financieel gezien is ook dit een ongewenste situatie.

2. Bij de diverse varianten staat de optie om het brugdek uit te voeren in composiet.  
Vraag: Welke voor- en nadelen heeft deze optie t.o.v. de voorgestelde varianten. Welke kostenconsequenties heeft deze optie als daarvoor gekozen wordt.

### **Antwoord vraag 2**

Composiet heeft in de basis als voordeel dat het licht en sterk is en dat de verwachting is dat dit

materiaal (veel) langer meegaat dan houten dekdelen en minder onderhoud nodig heeft. Nadeel van composiet is dat het niet altijd de gewenste uitstraling geeft en dat er op dit moment ook nog wat twijfel bestaat over de duurzaamheid van dit materiaal over de levensduur. Dat wil zeggen dat de impact van dit materiaal op het milieu naar verwachting minder gunstig is dan hout.

De kostenconsequentie van deze dekdelen t.o.v. houten dekdelen is moeilijk te geven, omdat dit afhankelijk is van de dimensionering (dikte van de planken). De verwachting is echter dat over de levenscyclus van de brug dit financieel gezien elkaar niet heel veel zal ontlopen en dat het verschil in het grote geheel verwaarloosbaar zal zijn.

Voor deze brug is het voorstel op dit moment het toepassen van een houten dek, voornamelijk om tegemoet te komen aan het gewenste beeld/ uitstraling.

3. De vrije doorvaarthoogte bij de voorgestelde enkele brug bedraagt 96 cm terwijl de vrije doorvaarthoogte van een dubbele ophaalbrug ca 135-145 cm bedraagt.  
Vraag: Hoeveel brugopeningen per jaar scheelt een grotere vrije doorvaarthoogte ten opzichte van een doorvaarthoogte van 96 cm en welke voor- of nadelen heeft dat ten opzichte van een brug met een vrije doorvaarthoogte van 96 cm.

### **Antwoord vraag 3**

Het verschil aan brugdraaiingen is op dit moment helaas niet te geven omdat de tellingen die nu gedaan worden zich hier niet op richten. Duidelijk is dat een brugdek dat hoger ligt tot minder brugdraaiingen zal leiden.

LET OP: Het werkelijke hoogteverschil uit de vraag zal wellicht kleiner zijn omdat er gerekend moet worden met de kleinste hoogte bij de maximale breedte van de passerende boot. Kortom als een boot/sloep 1,5 meter breed is, zal hij hoger kunnen zijn dan een boot van 2,5 meter breed.

Het betreft op dit moment nog een schetsontwerp/VO en geeft daarmee een richting. In het vervolgtraject (van voorontwerp naar definitief ontwerp) zullen wij zoeken naar een optimalisatie tussen de doorvaarthoogte, de maximaal toegestane helling van de toeritten en het gewenste uitstraling van de brug.

Kortom zoeken naar een optimum tussen het aantal brugdraaiingen, het fiets-voetgangerscomfort en het gewenste beeld.

Het nadeel van een dubbel val is dat dit naast meer onderhoud over het algemeen ook leidt tot minder comfort voor de fietsers/ voetgangers.

### **Bijlagen:**

Geen

W.J.P. Kok  
wethouder