



Gemeente Oudewater

## RAADSVOORSTEL

18R.00828

**Indiener:** College van burgemeester en wethouders

**Datum:** 8 januari 2019

**Portefeuillehouder(s):** wethouder W.J.P. Kok

**Portefeuille(s):** Openbare Ruimte

**Contactpersoon:** R. van der Marel

**Tel.nr.:** 8328

**E-mailadres:** marel.r@woerden.nl

---

**Onderwerp:** Vervangen Wilhelmina van Pruisenbrug.

---

### De raad besluit:

1. De Wilhelmina van Pruisenbrug te vervangen door een enkele ophaalbrug (een beweegbare brug met een enkel val) voorzien van zelfbediening en hiervoor in 2019 een krediet beschikbaar te stellen van € 845.000,--, waarvan de kapitaallasten meegenomen worden in de begroting 2020 en verder.

---

### Inleiding:

De Wilhelmina van Pruisenbrug is een houten beweegbare brug gelegen in Hekendorp, gebouwd in 1992. Begin 2017 is technisch onderzoek uitgevoerd door IV-Infra. Geconcludeerd is dat de brug constructief in een matige staat verkeert en op korte termijn hersteld of vervangen moet worden. Naast de constructieve staat bracht met name de zelfbediening ernstige risico's met zich mee.

Zoals aangegeven in de juni-brief 2018 heeft college in mei 2018 besloten om de Wilhelmina van Pruisenbrug:

- 1) veilig te stellen; en
- 2) te starten met het maken van een voorstel voor vervanging

De veiligheidsmaatregelen voor de korte termijn zijn inmiddels uitgevoerd, waarbij de zelfbediening van de brug is opgeheven en de brug wordt bediend door een nautisch opgeleide brugbedienaar. Voorliggend document betreft het vervangingsvoorstel waarin zowel het type brug als de brugbediening is afgewogen.

#### Het type brug: Variantenstudie Wilhelmina van Pruisenbrug

Technisch Adviesbureau Sliedrecht (TAS) heeft een globale variantenstudie gedaan voor een nieuw te realiseren Wilhelmina van Pruisenbrug. In de rapportage van TAS zijn zeven varianten getoetst op technische, economische en juridische haalbaarheid. Op basis van de resultaten zijn drie varianten nader beschouwd:

1. De dubbele ophaalbrug (huidige situatie)
2. Dubbele staartbrug
3. Enkele ophaalbrug (voorkeur)

Uit de nadere beschouwing volgt dat de enkele ophaalbrug oftewel een ophaalbrug met een enkel

val (enkel beweegbaar brugdek) de beste score haalt en daarmee de beste keuze is.

#### Brugbediening: Onderzoek integrale veiligheid en brugbediening

Zoals aangegeven in de RIB 18R.00161 is er ten behoeve van de herijking onderhoudsprogramma civieltechnische kunstwerken 2019-2028 inmiddels aanvullend onderzoek uitgevoerd naar de brugbediening van de 3 beweegbare bruggen die de gemeente Oudewater beheert.

Royal HaskoningDHV heeft de veiligheid en bedieningswijze van de beweegbare bruggen – naast voor de Wilhelmina van Pruisenbrug ook voor de Vrouwenburg en de Hoenkoopsebrug - (opnieuw) integraal afgewogen. De afweging is gemaakt op basis van betrouwbaarheid, beschikbaarheid, veiligheid en de kosten over de levenscyclus van deze bruggen. Voor de Wilhelmina van Pruisenbrug hebben zij met inachtneming van de vervanging 3 bedieningsvormen beoordeeld, te weten:

1. Lokale bediening door een brugwachter (huidige situatie)
2. Zelfbediening door landverkeer (situatie van voor veiligheidsmaatregelen 2018) of scheepvaart (voorkeur)
3. Centrale bediening door bijvoorbeeld de gemeente Nieuwegein

De conclusie van deze rapportage is dat zelfbediening de beste keuze is voor de nieuwe Wilhelmina van Pruisenbrug. In tegenstelling tot de “oude” bediening door voet-/fietsverkeer wordt bediening door scheepvaart geadviseerd. In dat geval is de brug altijd toegankelijk voor voet-/fietsverkeer en gaat alleen ‘open’ voor scheepvaart wanneer de bedienknop hiervoor wordt ingedrukt.

#### Advies

Op basis van bovenstaande bevindingen is het advies om voor het vervangen van de Wilhelmina van Pruisenbrug te kiezen voor een ophaalbrug met een enkel val, voorzien van zelfbediening door de scheepvaart.

---

#### **De bevoegdheid van de raad komt voort uit de volgende wet- en/of regelgeving:**

Artikel 189 e.v. van de Gemeentewet.

---

#### **Beoogd effect:**

Een veilige en toekomstbestendige fiets-/voetverbinding van Hekendorp naar de N228 Provincialeweg Oost.

---

#### **Argumenten:**

##### 1.1) Een ophaalbrug met een enkel val is de economisch meest voordelige oplossing.

Dit type brug leidt tot lagere investerings- en onderhoudskosten vanwege de keuze voor een enkel brugval (beweegbaar brugdek). Dit leidt tot een ‘eenvoudiger ontwerp’, minder beweegbare delen en daarmee lagere kosten.

##### 1.2) Een brug met een enkel val is betrouwbaarder dan een brug met een dubbel val.

Doordat er bij een ophaalbrug met een enkel val minder bewegende delen zijn, is de faalkans van de brug kleiner, waardoor deze betrouwbaarder is (er is een lagere kans op storingen). Door het toepassen van een enkel val is er ook geen sprake dat er twee beweegbare delen tegen elkaar moeten sluiten, wat in de huidige situatie een deel van de problemen veroorzaakt.

##### 1.3) Het comfort voor de gebruikers van een brug met enkel val is beter dan bij een brug met een dubbel val

Bij een ophaalbrug met een enkel val is het brugdek vlak en bij een brugdek uit 2 delen is dit niet het geval omdat deze tegen elkaar aan moeten sluiten. Een vlak brugdek biedt de fietsers- en voetgangers meer comfort bij gebruik van deze brug.

##### 1.4) Een brug met een enkel val sluit aan bij het gewenste landschappelijke beeld

Een ophaalbrug met een enkel val heeft een gelijkwaardige landelijke uitstraling als een dubbel val en is overeenkomstig de meeste andere bruggen over de Hollandse IJssel. Welstand heeft aangegeven dat een brug met een enkel val ook haar goedkeuring kan dragen.

#### 1.5) Zelfbediening is de economische meest voordelige oplossing

Uit een beschouwing van de investeringskosten en de jaarlijkse kosten gedurende de gehele levensduur van de brug blijkt dat de optie voor zelfbediening financieel veruit de beste oplossing is. De keuze voor zelfbediening door landverkeer of door de scheepvaart is financieel gezien niet onderscheidend.

#### 1.6) Zelfbediening is veilig in te richten

De brug heeft de afgelopen jaren zonder grote knelpunten gefunctioneerd met een systeem van zelfbediening door het landverkeer. Er was weliswaar sprake van oneigenlijk gebruik als speelobject voor zwemmers (als een soort van 'duikplank'), maar dit heeft niet tot ongevallen geleid. Ook indien de scheepvaart de brug bedient, is een veilige bediening mogelijk.

#### 1.7) Zelfbediening is betrouwbaar uit te voeren

In alle bedienschenario's kan de brug worden uitgevoerd met een hoge betrouwbaarheid. Echter door de aard van de systemen is er een klein onderscheid: lokale bediening en zelfbediening vergen minder complexe systemen voor bediening en communicatie, wat het risico op storingen verlaagt en dus de beschikbaarheid verhoogt. Zelfbediening door de scheepvaart is daarbij nog iets betrouwbaarder dan zelfbediening door het wegverkeer, omdat de brug dan standaard in gesloten toestand staat en geen extra wind vangt. Ook is bediening door scheepvaart een fractie minder gevoelig voor vandalisme en voor gebruik als speelobject, omdat de bedieningsknoppen alleen vanaf het water bereikbaar zijn.

#### 1.8) Zelfbediening biedt de meeste flexibiliteit

Bij de varianten met zelfbediening kan de brug 24 uur per dag, 7 dagen per week geopend worden. Bij bediende varianten (zowel lokaal als op afstand) brengt deze flexibiliteit van bedienend personeel structureel forse extra kosten met zich mee.

---

### **Kanttekeningen:**

#### 1.1) Weerstand bewoners/ belanghebbenden tegen uitstraling nieuwe ophaalbrug

Het aanzicht van de huidige situatie verandert en dit kan weerstand oproepen bij mensen die het huidige beeld in stand willen houden. Op dit moment is het uitgangspunt dat de nieuwe ophaalbrug 'sober, doelmatig en zo spoedig mogelijk' wordt uitgevoerd en is er geen ruimte binnen het nu gevraagde budget en de voorgestelde planning om uitvoerig na te denken over de ruimtelijke inpassing. Door belanghebbenden mee te nemen in de keuzes die zijn gemaakt en nog gemaakt moeten worden o.a. het type zelfbediening en eventuele kleine aanpassingen aan het toekomstige beeld, proberen we het risico op weerstand te beperken. Het risico kan echter niet worden weggenomen gezien de potentiële emotionele waarde die mensen aan de huidige brug hechten.

#### 1.2) Voorkeur bewoners/ belanghebbenden is zelfbediening voor landverkeer

Vanwege het risico op oneigenlijk gebruik en omdat zelfbediening door de scheepvaart iets hoger scoort op betrouwbaarheid is er voorkeur voor deze variant. Echter uit de participatie met de belanghebbenden kan blijken, dat er een voorkeur is voor zelfbediening door landverkeer. In dat geval wordt de keuze van de belanghebbenden gevolgd aangezien dit geen financiële consequenties heeft en er verder geen 'zwaarwegende argumenten' zijn om dan aan deze voorkeur vast te houden.

---

### **Financiën:**

De raming inclusief voorbereiding en toezicht sluit voor de voorgestelde variant (de enkele ophaalbrug) op dit moment op ca. € 845.000. Conform de notitie 'Financial Governance 2017' af te schrijven in 25 jaar. Dit leidt bij een investering van € 845.000 tot een kapitaallast van ca. € 46.475 euro in 2021 aflopend naar € 34.307 in 2045.

Voor het deel van de investering die in 2019 wordt gedaan, zal de investering vanaf het jaar 2020 worden afgeschreven. Over het resterende deel van de investering, dat wordt uitgegeven in 2020, worden vanaf 2021 kapitaallasten berekend.

De raming is exclusief risicovoorziening (post onvoorzien) van ca. 15% (€ 110.000), waardoor het investeringsbedrag nog zou kunnen oplopen tot maximaal ca. € 955.000. Medio 2019 is bekend hoe hoog het daadwerkelijke investeringsbedrag gaat worden en zal, indien nodig, een extra investering (wijziging) worden opgenomen in de programmabegroting 2020-2023.

Een planning om de brug vóór het vaarseizoen 2019 gereed te hebben is niet haalbaar. Dit houdt in dat de Wilhelmina van Pruisenbrug gedurende het vaarseizoen 2019 nog lokaal bediend moet worden. Financiële dekking voor de brugbediening is reeds vastgelegd in de juni-brief 2018, collegeadvies 18A.00499.

---

### **Uitvoering:**

De wens was een voorstel te ontwikkelen voor een zo spoedig mogelijke vervanging van de brug, bij voorkeur voorafgaand aan vaarseizoen 2019. Vervanging voor vaarseizoen 2019 blijkt echter niet haalbaar. Het voorstel is dan ook om te sturen op realisatie vóór vaarseizoen 2020. Een realistische planning om tot uitvoering te komen is nu als volgt:

- Voorbereidingsfase: heden – mei 2019  
Omvat o.a. technische voorbereiding, vergunningen, overleg stakeholders, bestuurlijke besluitvorming, etc.
- Aanbestedingsfase: mei 2019 – juli 2019
- Uitvoeringsfase: start direct na bouwvakantie 2019 tot uiterlijk eind maart 2020

Het gevolg is dat de Wilhelmina van Pruisenbrug gedurende het vaarseizoen 2019 nog lokaal bediend moet worden, zie paragraaf financiën.

Zoals aangegeven heeft Royal HaskoningDHV ook onderzoek gedaan naar de Vrouwenbrug en de Hoenkoopse brug. De uitkomsten van dit onderzoek spelen voor het onderhavige raadsvoorstel geen rol. Wanneer dit aan de orde is zal uw raad nader worden geïnformeerd over deze bruggen.

---

### **Communicatie:**

In overleg met team communicatie zal een communicatieplan voor het gehele verdere proces opgesteld worden.

Het besluit zal met de belanghebbenden worden gedeeld, waarbij wij met hen in gesprek zullen gaan over de kanttekeningen, te weten:

- 1.1) Tegemoet komen aan het 'beeld' dat zij bij deze brug hebben met als uitgangspunt om dit binnen de beschikbaar gestelde middelen uit te voeren.
- 2.1) De voorkeur voor de zelfbediening.

---

### **Samenhang met eerdere besluitvorming:**

- Raadsinformatiebrief 18R.00161: Wijzigingen uitvoeringsprogramma 2018 civieltechnische kunstwerken.
- Juni-brief 2018, collegeadvies 18A.00499, besluit 22/05/2018: Veiligheid Wilhelmina van Pruisenbrug

---

### **Bijlagen (ter vertrouwelijke inzage):**

- Rapportage T30.007.17: Variantenstudie Wilhelmina van Pruisenbrug, rev. 3.0, d.d. 14 september 2018, Uitgevoerd door: Technisch Adviesbureau Sliedrecht B.V. Geregistreerd onder corsanummer: 18.025122
- Rapportage BG2013TPRP1812171349: Scenariostudie brugbediening, v. 4.0, d.d. 17 december 2018, Uitgevoerd door: Royal HaskoningDHV Geregistreerd onder corsanummers: 18.025924 en 18.025925

De indiener:

Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line on the left, a horizontal line extending to the right, and a short vertical line on the right side.

ir. W.J. Tempel

De burgemeester

A handwritten signature in black ink, featuring a stylized, cursive script with a prominent loop at the end.

mr. drs. P. Verhoeve