

Raadsvoorstel

Zaaknummer	1093219
Portefeuillehouder	Barbara Boudewijnse
Voorstel	Bruggen Oud Blaricummerweg (BOBW)
Datum	14 mei 2019

Aan de raad,

1. Beslispunten

1. In te stemmen met de geschetste aanpak voor het project Bruggen Oud Blaricummerweg;
2. Een aanvullend krediet van € 1.847.000 excl. btw. voor de uitvoering van de investering 'Bruggen Oud Blaricummerweg' beschikbaar te stellen;
3. De kapitaallasten van het aanvullend krediet op te nemen in de begroting 2020 en verder

2. Inleiding

In het voorjaar van 2016 werd in opdracht van de gemeente Gooise Meren begonnen met de renovatie van de boogbrug en de vervanging van de fietsbruggen op de Oud Blaricummerweg in Naarden. Uit onderzoek was gebleken dat de constructie van de ruim honderd jaar oude brug onvoldoende was berekend op de hedendaagse verkeersstromen en bijbehorende belasting en intensiteit. Daarnaast is de borstwering / balustrade niet bestand tegen eventuele aanrijdingen. De keuze voor renovatie van de boogbrug in plaats van bijvoorbeeld vervanging was logisch, aangezien de brug een monumentale status heeft.

Als gevolg van een geschil tussen de gemeente en de uitvoerend aannemer kwamen de werkzaamheden al vrij snel stil te liggen en zijn deze ook niet meer opnieuw van start gegaan. Na een lange juridische procedure is de weg weer opengesteld voor het verkeer, maar zonder dat de constructie van de boogbrug was versterkt. Wel zijn de houten leuningen en een deel van het houten rijdek van de fietsbruggen vervangen.

Er is geen onmiddellijk instortingsgevaar, maar de staat van de autobrug is zodanig dat met de renovatie niet nog jaren kan worden gewacht. Als tijdelijke versterking zijn er ankers aangebracht en de staat van de brug wordt gemonitord. Daar komt bij dat momenteel vanwege de matige staat voertuigen die zwaarder wegen dan 20 ton geen gebruik mogen maken van de brug. Dan hebben we het bijvoorbeeld over volgeladen vrachtwagens van de GAD. Voor een zo belangrijke verbindingsweg is de huidige gewichtsbeperking een ongewenste situatie. De houten fietsbruggen zijn aan het einde van de technische levensduur en in slechte staat. De fietsbruggen worden momenteel tijdelijk ondersteund door zogeheten 'hulptorens' en moeten binnen korte termijn worden vervangen. De beheerkosten die met de fietsbruggen gemoeid zijn, zijn daarom momenteel erg hoog.

Bij de aanstaande renovatie staat voorop dat de gemeente er alles aan moet doen om deze optimaal te laten verlopen, zowel waar het gaat om het eindresultaat (een sterke brug) als de gang van zaken tijdens de renovatie zelf. Met het oog daarop is goed gekeken naar de aanbevelingen van het onderzoek naar de gang van zaken, dat de gemeente door een onafhankelijk bureau heeft laten uitvoeren. De aanbevelingen betreffen de wijze van aanbesteden van het ingenieursbureau en de aannemer en het op een juiste manier beheersen van risico's. Een leerpunt is ook dat de bewoners van de naastgelegen poortwachterswoningen meer moeten worden betrokken bij het ontwerp van de fietsbruggen.

3. Beoogd effect

Het beoogd effect is het zodanig versterken van de boogbrug en het zodanig vervangen van de fietsbruggen dat deze een technische levensduur van 100 jaar hebben, en dit zo uit te voeren dat de hinder (voor de omgeving en het verkeer) zo beperkt mogelijk blijft en dat er geen negatieve beeldvorming optreedt.

4. Argumenten en onderbouwing

Om te komen tot een goed eindproduct en ook de uitvoering zelf optimaal te laten verlopen, worden onder meer de volgende maatregelen genomen:

- Na het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet wordt er een 'bouwteam' geformeerd. Dit houdt in dat in samenwerking tussen opdrachtgever, ingenieursbureau en aannemer een ontwerp wordt gemaakt en vervolgens uitgevoerd.
- Het bouwteam wordt versterkt met ingenieursbureau RPS- Omniform uit de raamovereenkomst. Dit bureau is met een Best Value Procurement (BVP) aanpak gecontracteerd. RPS heeft een andere constructie voorgesteld dan bij de vorige renovatie, namelijk een zogeheten 'brug in een brug'. Dit houdt in feite in dat niet het zichtbare, monumentale deel van de brug voor de draagkracht zorgt, maar een nieuw, onzichtbaar deel 'in de brug'. Deze constructie heeft als voordelen: een langere levensduur van de boogbrug en een kortere periode van uitvoering, waardoor er minder hinder voor de omgeving is.
- Ook het ontwerp van de fietsbruggen wordt aangepast, om een langere levensduur van de constructie te bereiken en tevens lagere onderhoudskosten.
- Om te voorkomen dat kabels en leidingen op de boogbrug de uitvoering kunnen verstoren, worden de meest kritische kabels en leidingen (gas en stroom) al vóór de renovatie verlegd.
- Het werk voor de aannemer in het Bouwteam zal nationaal worden aanbesteed. Hiermee kan een kundige aannemer worden geselecteerd die proactief is, meedenkt, en de uitvoeringsrisico's voor en tijdens de uitvoeringsfase kan identificeren en beheersen.
- Vanwege de veranderde aanpak en het gewijzigd ontwerp van de boogbrug en de fietsbruggen, wordt een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd.

5. Houd rekening met

Het college kiest er met dit voorstel voor om de blik vooruit te richten. Er ligt nu een voorstel voor om een veilige en duurzame brug te realiseren, met behoud van het monumentale karakter, passend binnen de omgeving. Wat in het verleden gebeurd is, kan niet worden teruggedraaid; de langdurige hinder, noch de gemaakte kosten. Ook heeft de gemeente geen invloed op de marktomstandigheden en het feit dat de bouwkosten in ons land in de afgelopen jaren sterk zijn gestegen.

6. Duurzaamheid

De aanpak om de boogbrug te restaureren door middel van een 'brug in een brug', is initieel duurder dan de aanpak die in 2015/ 2016 was gekozen. In het verleden zijn andere keuzes gemaakt; de 'oude aanpak' had een kortere constructieve (rest)levensduur. Bij de 'brug in brug' wordt de constructieve levensduur verlengd met 100 jaar. Bij de 'oude aanpak' zouden in dezelfde periode van 100 jaar tussentijdse renovaties nodig zijn. Bovendien wordt met de huidige kennis van zaken de methode van een 'brug in een brug' als de technisch beste oplossing gezien.

Voortschrijdend inzicht heeft er ook toe geleid dat voor de fietsbruggen is gekeken naar duurzamere en innovatievere methoden om deze te vervangen. Daarbij is een afweging gemaakt tussen verschillende materialen en uitvoeringswijzen. Het (architectonisch) ontwerp uit 2015 is kort heroverwogen, maar

omdat hiertegen grote bezwaren van bewoners bestonden en Welstand ook openstond voor een aanpassing, is dit niet verder meer onderzocht.

Twee opties zijn vergeleken:

1. Geheel houten brug met houten brugdek en betonnen fundatie
2. Vervangen met toepassen materialen met langere levensduur (stalen onderbouw, hout/ staal of composietdek)

In de afwegingstabel hieronder is per variant aangegeven hoe deze scoort op de gehanteerde criteria.

Criteria	Esthetica	Innovatief	Duurzaamheid		Onderhoud
			Energie-kosten productie	Circulariteit	
Ontwerp					
1. Geheel houten brug met houten brugdek en betonnen fundatie	-	-	++	++	--
2a. Stalen draagconstructie / betonnen fundatie met composiet brugdek	+	+	0	0	++
2b. Stalen draagconstructie / betonnen fundatie met Stalen brugdek	+	0	+	+	++
2c. Stalen draagconstructie / betonnen fundatie met Houten brugdek	+	0	+	++	--

Daarnaast zijn de totale levensduurkosten van drie 2 hoofdvarianten beschouwd over een periode 80 jaar.

N.B. de afschrijvingstermijn van 80 jaar wijkt af van de afschrijvingstermijn zoals opgenomen in de vastgestelde Nota activabeleid voor aanleg bruggen beton/staal van 40 jaar. Maar gelet op de verwachte levensduur wordt voorgesteld rekening te houden met een afschrijvingstermijn van 80 jaar.

De conclusie van deze totale levensduurskosten berekening is als volgt:

Ontwerp	Investeringskosten	Levensduurkosten	Investeringskosten + levensduurkosten
1. Geheel houten brug met houten brugdek en betonnen fundatie	€ 335.103,-	€ 237.134,-	€ 572.236,-
2a. Stalen draagconstructie / betonnen fundatie met composiet brugdek	€ 593.155,-	€ 159.785,-	€ 752.940,-
2b. Stalen draagconstructie / betonnen fundatie met Stalen brugdek	€ 557.444,-	€ 160.336,-	€ 717.780,-
2c. Stalen draagconstructie / betonnen fundatie met Houten brugdek	€ 582.482,-	€ 256.525,-	€ 838.967,-

N.B. in de investerings- en levensduurkosten zijn geen objectoverstijgende risico's opgenomen.

Alhoewel variant 1 de laagste investerings- en levensduurkosten heeft, wordt voorgesteld om op basis van een beschouwing van investerings- en levensduurkosten voor een periode van 80 jaar en met het oog op het verbeteren van de esthetiek voor de fietsbruggen een boogconstructie toe te passen. En voor de bruggen materialen te kiezen die op lange termijn duurzamer zijn en/ of zijn her te gebruiken. Voorgesteld wordt om te kiezen voor variant 2b, waarbij de te gebruiken materialen betreffen: betonnen fundering, stalen boog met liggers en rijdek en houten leuning (sterke wens omgeving). Een visualisatie van dit ontwerp is opgenomen in Bijlage 3.

7. Financiële onderbouwing

In de bijlagen zijn de detailramingen van de boogbrug en de fietsbruggen separaat opgenomen. Indien de renovaties van de boogbrug en de fietsbruggen gecombineerd worden uitgevoerd, kan dit een kostenvoordeel tussen de €50.000 en €100.000 opleveren. In onderstaande financiële onderbouwing is uitgegaan van variant 2b.

De kosten voor de boogbrug en de fietsbruggen zijn als volgt:

1. BOOGBRUG (kosten prijspeil 2019, excl. BTW)		
Onderdeel	Kosten	
1.1 Engineeringskosten	€80.000	
1.2 Bouwkosten incl. risicoreservering	€545.000	
1.3 Overige bijkomende kosten (leges, etc.)	€40.000	
1.4 Kosten omleggen kabels en leidingen	€70.000	
1.5 Kosten verkeersmaatregelen	€50.000	inschatting
1.6 Opdrachtgeverskosten	€115.000	o.b.v. raming in Bijlage 4
1.7 Onvoorzien (ca 6%)	€50.000	
SUBTOTAAL kosten 1. Boogbrug	€950.000	

2. FIETSBRUGGEN (kosten prijspeil 2019, excl. BTW)		
Onderdeel	Kosten	
2.1 Engineeringskosten	€80.000	
2.2 Bouwkosten incl. risicoreservering	€670.000	
2.3 Overige bijkomende kosten (leges, etc.)	€50.000	
2.4 Opdrachtgeverskosten	€115.000	o.b.v. raming in Bijlage 4
2.5 Onvoorzien (ca 6%)	€53.000	
<i>SUBTOTAAL kosten 2. Fietsbruggen</i>	€970.000	
TOTAAL kosten boogbrug en twee fietsbruggen	€1.920.000	

De totale raming van de kosten voor de boogbrug en de fietsbruggen komt daarmee op €1.920.000 (excl. BTW, prijspeil 2019).

Met de daaruit voortvloeiende kapitaallasten, verdeeld over 80 jaar gemiddeld circa € 45.000 per jaar, is in de meerjarenbegroting geen rekening gehouden. De financiële effecten van deze investering worden meegenomen bij het opstellen van de begroting 2020. Het uitvoeringsbudget uit 2016 dat resteerde ter grootte € 73.000 wordt aangewend om een deel van de voorbereiding te dekken. In het tweede voortgangsverslag 2018 is dat uitvoeringskrediet afgeboekt met € 524.000.

De extra krediet aanvraag bedraagt daarmee €1.847.000 (excl. BTW, prijspeil 2019).

Krediet 2016 vs. Krediet 2019:

Het krediet dat in 2016 door de gemeenteraad is vrijgegeven bedroeg €598.000 voor de versterking van de boogbrug en de vervanging van de fietsbruggen. Het huidige aangevraagde krediet wijkt sterk af van het in 2016 beschikbaar gestelde krediet. Het hogere krediet wordt verklaard door:

- Andere (technische) uitvoeringsmethode van de Boogbrug.

Het positieve gevolg hiervan is dat het veel minder hinder oplevert tijdens de uitvoering van het project door de kortere uitvoeringsperiode. En door de langere levensduur hoeft tussentijds niet gerenoveerd te worden.

- Aangepast ontwerp voor de twee fietsbruggen.

Ook voor de fietsbruggen geldt dat de inspanningen voor onderhoud door een langere technische levensduur en toepassing van duurzamere materialen worden geminimaliseerd.

- Prijsindexatie 2016-2019

De prijsindexatie van bouwmaterialen en projectbegeleidingskosten is fors gestegen in de periode tussen 2016 en 2019.

- Huidige marktomstandigheden

Momenteel is sprake van een grotere vraag dan aanbod op de markt van bouwprojecten en aannemers kunnen daardoor hogere prijzen vragen.

- Optimistische raming in 2016

In het nu aangevraagde krediet zijn realistische bouwkosten geraamd en zijn de nodige opslagen voor risico's en onvoorzien opgenomen om tegenvallers op te kunnen vangen. Het krediet in 2016 was gebaseerd op een te optimistische raming met beperkt aantal posten, waarin geen ruimte was om tegenvallers op te kunnen vangen.

Er is verkend of er subsidiemogelijkheden zijn voor de monumentale boogbrug. Helaas is gebleken dat er een te beperkte financiële subsidiering mogelijk was, die niet opwoog tegen de te maken kosten voor het indienen van de aanvraag.

8. Communicatie en participatie

De diverse geïnteresseerden en belanghebbenden (waaronder omwonenden, overige inwoners, weggebruikers, bedrijven, Connexxion, media) worden tijdig en adequaat over de renovatie van de bruggen geïnformeerd, zowel vóór als tijdens de werkzaamheden. In overleg tussen gemeente en aannemer worden diverse kanalen ingezet, zoals (bewoners)brieven, gemeentepagina, en sociale media.

Daarnaast hebben reeds gesprekken met de bewoners van de direct naastgelegen poortwachtershuizen plaatsgevonden om hen mee te laten denken over het ontwerp van de fietsbruggen. Zij zijn in de gelegenheid gesteld hun voorkeuren aan te geven voor de kleurstelling en het uiterlijk van de fietsbruggen. In het vervolgtraject zijn zij ook in hoge mate belanghebbend omdat zij de meeste hinder zullen ondervinden van de renovatie.

9. Uitvoering / tijdpad / evaluatie

Activiteit	Datum
Start voorbereidingsfase	Juni 2018
Contracteren ingenieursbureau bouwteam	Juli 2018
Akkoord op raadsvoorstel door gemeenteraad	Juli 2019
Contracteren aannemer bouwteam	September 2019
Afronden ontwerp	September/Okttober 2019
Kabels en leidingen verlegd	Q4 2019
Start realisatiefase	Q1 2020
Afronding realisatie restauratie bruggen Oud Blaricumerweg	Q2 2020

10. Bijlagen

- Bijlage 1: Raming boogbrug d.d. 6-11-2018
- Bijlage 2: Raming fietsbruggen d.d. 21-01-2019
- Bijlage 3: Visualisatie ontwerp fietsbruggen
- Bijlage 4: Raming opdrachtgeverskosten

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Gooise Meren,

D.J. van Huizen
Gemeentesecretaris

drs. H.M.W. ter Heegde
Burgemeester

De Raad Gooise Meren

Gelezen het voorstel 'Bruggen Oud Blaricumeweg (BOBW)' met zaaknummer 1093219 van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit

1. In te stemmen met de geschetste aanpak voor het project Bruggen Oud Blaricumeweg;
2. Een aanvullend krediet van € 1.847.000 excl. btw. voor de uitvoering van de investering 'Bruggen Oud Blaricumeweg' beschikbaar te stellen;
3. De kapitaallasten van het aanvullend krediet op te nemen in de begroting 2020 en verder.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van de gemeente Gooise Meren, gehouden op *(datum wordt ingevuld door de griffie)*

De griffier

De voorzitter

Mevrouw drs. M.G. Knibbe

drs. H.M.W. ter Heegde