



## Bestuursvoorstel

fOnderwerp **Uitvoeringskrediet Nieuwersluisbrug: instandhouden**

Case-nummer BBV24.0330

Portefeuillehouder B.H. de Buisonjé

Contactpersoon en contactgegevens Opdrachtgever Watersystemen Technische Assets

Afdelingshoofd of programmamanager Afdeling Programmeren Assets

### Inhoudelijk besluit

- Het Dagelijks bestuur besluit:
- Aan het Algemeen bestuur voor te stellen om het project nieuwbouw Nieuwersluisbrug vanuit doelmatigheid stop te zetten en over te gaan tot instandhouden van de Nieuwersluisbrug, inclusief aansluiting op bediening Nieuwegein;
  - Aan het algemeen bestuur voor te stellen om voor de instandhouding een krediet van € 2,00 miljoen beschikbaar te stellen en de afschrijvingstermijn in het voorstel – in afwijking van het huidige financieel beleid – te verlagen naar 5 jaar
  - Het voorstel ter advisering voor te leggen aan de Commissie Waterkwantiteit voor advies van 18 september 2024, met het oog op besluitvorming in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 24 oktober 2024.

Het Algemeen bestuur besluit:

- Het project nieuwbouw Nieuwersluisbrug vanuit doelmatigheid stop te zetten en over te gaan tot instandhouden van de Nieuwersluisbrug voor tenminste 5 jaar;
- Hiervoor een krediet van € 2,00 miljoen beschikbaar te stellen en de afschrijvingstermijn in het voorstel – in afwijking van het huidige financieel beleid – derhalve te verlagen naar 5 jaar.

### Proces besluit

Het Dagelijks bestuur

- geeft richting ter verdere uitwerking van dit voorstel of een alternatief.
- stemt in met dit voorstel.
- stelt dit voorstel vast.

besluit het plan met de bijbehorende stukken ter inzage te leggen voor inspraak.

verzendt dit voorstel naar het Algemeen bestuur *ter kennisname*.

verzendt dit voorstel naar de Commissie voor *beeldvorming*.

verzendt dit voorstel naar de Commissie voor *oordeelsvorming*.

verzendt dit voorstel naar het Algemeen bestuur voor *besluitvorming*.

De Commissie

adviseert over dit voorstel. Het Dagelijks bestuur stelt de volgende adviesvragen:

- 
- 
- 

Het Algemeen bestuur

stemt in met dit voorstel / stelt dit voorstel vast (en verleent het krediet zoals in de financiële paragraaf van dit voorstel beschreven).

<b>Planning BOB</b>	<b>DB</b>	27 aug 2024	<b>AB</b>	24 okt 2024
	vergadering			
	<u>B</u> eeldvorming	→	<u>B</u> eeldvorming	
	↓		↓	
	<u>O</u> ordeelsvorming	→	<u>O</u> ordeelsvorming Commissie	18 sep 2024↓
			↓	
	<u>B</u> esluitvorming	27 aug 2024	<u>B</u> esluitvorming AB	24 okt 2024

**Kernboodschap** De Nieuwersluisbrug is privaatrechtelijk eigendom van AGV. Het waterschap is als eigenaar risicoaansprakelijk voor de brug. Het bedienen ervan is een door de provincie Utrecht toebedeelde taak vanuit vaarwegbeheer. Vanaf 2021 is gewerkt aan een nieuwbouwontwerp voor de brug. De totale kostenraming voor nieuwbouw van de Nieuwersluisbrug is echter meer dan 150% hoger dan was begroot in 2021. Een heroverweging heeft daarom plaatsgevonden. Hieruit blijkt dat de hoge kosten voor nieuwbouw of renovatie niet opwegen tegen de prestaties van de brug bij instandhouding. Daarom besluiten we om de brug in stand te houden. Dit past bij de wettelijke taken en verantwoordelijkheden van het waterschap en zorgt dat de beschikbare middelen ook aan andere assets kunnen worden besteed.

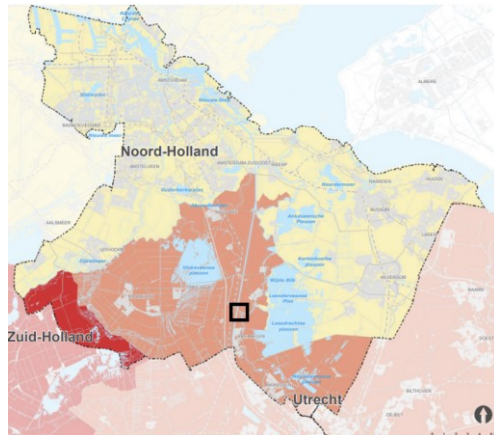
**Bespreking in CIE** <'op basis van de commissiebespreking is het voorstel aangepast op het volgende:...' of 'op basis van de commissiebespreking heeft geen aanpassing op het voorstel plaatsgevonden'>

**Bijlagen** Bijlage 1: ontwerp besluit inclusief krediet  
 Bijlage 2:  
 Bijlage 3:  
 Bijlage 4:

## 1. ARGUMENTEN EN ALTERNATIEVEN

### 1.1 Probleemanalyse Aanleiding

De Nieuwersluisbrug is in 1997 verkregen via Broks-nat. De brug is bovenwaterschappelijk, omdat deze niet bijdraagt aan een primaire taak van het waterschap. De brug draagt wel bij aan een secundaire taak, namelijk de door de Provincie toebedeelde vaarwegtaak op de Vecht (voor met name de recreatievaart).



In 2021 is een project Nieuwersluisbrug gestart en is een variantenstudie uitgevoerd die leidde tot een keuze voor nieuwbouw (BBV21.0334) voor circa € 6,50 miljoen. Met de gemeente Stichtse Vecht en met de omgeving is vervolgens een participatietraject doorlopen, waarna tegemoet is gekomen aan de wens van de omgeving om een hogere doorvaarthoogte te realiseren en de brug architectonisch in te passen en breder te maken (BBV22.0068).

Na uitwerking tot een definitief ontwerp bleek in april 2024 de kostenraming voor nieuwbouw, inclusief omgevingswensen, toegenomen tot circa 15,5 miljoen. De intentie was om de nieuwbouw van de brug buiten het vaarseizoen (okt '24-mrt '25) uit te voeren. Deze kosten passen niet meer in het Meerjareninvesteringsprogramma (MIP).

De toegenomen raming vloeit voort uit inflatie en hogere kosten voor zowel funderingsherstel als wensen van de omgeving (hoger, breder, architectonisch inpasbaar). Deze kostenstijging staat niet in verhouding tot de functie van de brug, die niet bijdraagt aan de primaire taken van het waterschap. Daarom heeft een heroverweging plaatsgevonden, waarin ook de mogelijkheid van instandhouding is beschouwd.

Vanuit Assetmanagement is een heroverweging uitgevoerd op basis van de bedrijfswaarden van AGV aan de hand van prestatie-risico's-Kosten. Deze heroverweging vond plaats op 4 scenario's:

- Niets doen
- Instandhouden (bovenbouw brug conserveren en op onderdelen vernieuwen)
- Renoveren (bovenbouw brug vernieuwen in zelfde maatvoering)
- Nieuwbouwen (gehele brug hoger en breder, incl. fundering vernieuwen)

De prestaties zijn vanuit het waterschapsbelang beschouwd:

- Het kunnen voldoen aan instandhouding (onderhouden) en de vaarwegentaak (beheren en bedienen)
- Het aantal brugbewegingen (open en dicht) vanuit vaarwegbelang

De risico's zijn in beeld gebracht vanuit de bedrijfswaardenmatrix (gevolgsschade, compliance, imago AGV, veiligheid, omgeving).

Per scenario zijn de verwachte kosten afgezet tegen de verwachte restlevensduur (voor niets doen en instandhouden 5 jaar, voor renovatie en nieuwbouw 50 jaar), met behulp van inflatie en een discontovoet. Deze kosten zijn zodoende vertaald naar "jaarlijks equivalente uitgaven": de jaarlijkse kosten voor een asset over zijn gehele levenscyclus beschouwd.

Dit resulteert op hoofdlijnen in de volgende samenvatting:

Scenario	Prestatie	Risico's	Kosten
Niets doen	voldoet niet	Middelmatig tot groot (door uitval)	€ 121 k€/jaar
Instandhouden	zoals nu	Klein tot middelmatig (zoals nu)	€ 484 k€/jaar
Renoveren	zoals nu	Verwaarloosbaar tot klein	€ 872 k€/jaar
Nieuwbouwen	beter	Verwaarloosbaar	€ 1.081 k€/jaar

Het "instandhouden voor 5 jaar" komt als beste scenario uit: de brug wordt weer op orde gebracht zodat deze zijn rol kan vervullen (prestatie), de maatschappelijke kosten zijn in verhouding met onze taken en verantwoordelijkheden en de risico's voor het waterschap zijn beperkt.

Daarnaast vormt de brug een nautische eenheid met de Provinciale brug in Nieuwersluis (bediening in samenhang). De provincie Utrecht zal de bediening van hun brug volgend jaar overbrengen naar Nieuwegein. Om te voorkomen dat de nautische eenheid wordt gescheiden, wordt voorgesteld om onze Nieuwersluisbrug ook aan te sluiten op de Bediencentrale Nieuwegein.

#### 1.2 Argumenten gekozen oplossing of antwoord

Een investering van € 15,5 miljoen voor nieuwbouw van een brug, die niet bijdraagt aan onze wettelijke primaire taken, is niet doelmatig (realiseren van bepaalde prestaties met een zo beperkt mogelijke inzet van middelen) en niet doeltreffend (mate waarin de gewenste prestaties en effecten daadwerkelijk worden behaald). De hoge kosten kunnen niet worden verdedigd vanuit het bijdragen aan een primaire waterschapstaak, omdat daarvan geen sprake is. Vanuit de toebedeelde vaarwegtaak is geen noodzaak om nu over te gaan tot nieuwbouw. Dit geldt evenzo voor het volledig renoveren ervan (meer dan € 12 miljoen).

De bovenbouw van de brug is nog zodanig op orde dat deze met beperkte middelen kan worden opgeknapt (circa € 2 miljoen) voor de komende 5 jaar. Niets doen is niet voor de

hand liggend, omdat daarmee de vaarwegtaak door storingen mogelijk niet kan worden waargemaakt (verlies van prestatie).

Op basis van deze heroverweging wordt de Nieuwersluisbrug in stand gehouden voor tenminste de komende 5 jaar.

Dit sluit aan bij de taken en verantwoordelijkheid die AGV heeft voor al haar assets: op basis van (primaire) taken beoordelen welke prestatie moet worden geleverd en daar naar handelen.

In de komende 5 jaar worden gesprekken met Provincie en/of gemeente gevoerd over de betekenis van de Nieuwersluisbrug (welke intentie heeft deze brug voor welke overheid). En over een mogelijke herverdeling van eigendom, daarbij in acht nemend wie zorg kan dragen voor bediening en/of onderhoud.

Met het aanvullend krediet kan AGV nog dit najaar via haar onderhoudsaannemer de instandhouding starten, alsmede het aansluiten van de brug op de bediening centrale Nieuwegein organiseren en implementeren.

Komend “gesloten seizoen” (buiten het vaarseizoen, dus tussen oktober 2024 en april 2025) kan de brug dan worden opgeknapt (instandhouden en aansluiten op centrale bediening vanuit Nieuwegein). De brug kan dan volgend vaarseizoen (vanaf april 2025) weer worden bediend.

### 1.3 Alternatieve oplossingen of antwoorden

Niets doen is geen optie omdat de brug een aantal gebreken vertoont. Enkel dagelijks onderhoud uitvoeren komende jaren kan niet uitsluiten dat de brugbediening faalt. Dit is dit seizoen al tweemaal voorgevallen.

Opgemerkt wordt dat nieuwbouw verder gaat dan wat AGV vanuit eigenaarschap (risicoaansprakelijkheid) of toebedeelde vaarwegtaak zou moeten doen. Nieuwbouwkosten zouden dan ook niet meer mogen worden gefinancierd vanuit de watersysteemheffing, maar ten laste komen van de algemene reserves.

### 1.4 Gevolgen niet instemmen

Een besluit is nu nodig omdat de omgeving verwacht dat werkzaamheden aan de brug starten en omdat de beoogd aannemer contractueel moet vernemen of hij voor nieuwbouw een opdracht mag verwachten, of dat gekozen wordt voor instandhouding (door onze onderhoudsaannemer).

Bij niet instemmen met of uitstellen van het voorliggende voorstel kan de Nieuwersluisbrug volgend vaarseizoen (vanaf april 2025) mogelijk niet goed meer worden bediend.

## 2. POLITIEK - BESTUURLIJKE CONTEXT

### 2.1 Eerder vastgestelde kaders

- Voorbereidingskrediet Nieuwbouw Brug Nieuwersluis, 2021, BBV21.0334
- Waterkracht, Coalitieakkoord Waterschap Amstel, Gooi en Vecht 2023 – 2027
- Waterbeheersprogramma 2022-2027

### 2.2 Bestuurlijke thema's

- Klimaat: Instandhouden draagt bij aan de klimaatdoelstellingen van AGV.
- Circulair: Instandhouden sluit aan bij circulariteit t.a.v assets (behouden/2<sup>e</sup> leven).
- Energie: Dit thema wordt niet beïnvloed door dit voorstel.
- Biodiversiteit: Dit thema wordt niet beïnvloed door dit voorstel.
- Digitalisering: de brug is en blijft op afstand te bedienen met dit voorstel.
- Dierenwelzijn: Dit thema wordt niet beïnvloed door dit voorstel.

### 2.3 Effectsturing ERAm

Effect (CR): Cultuurhistorie en Recreatie: onderhouden van een veilig vaarwegennet en bedienen van bruggen en sluisen.  
Resultaat (CR-R3): het vaarwegennet blijft veilig en de brug kan op afstand bediend blijven;  
Activiteit (CR-A3.2): uitvoeren werkzaamheden nodig voor instandhouden Nieuwersluisbrug (incl. bediening op afstand) voor de komende 5 jaar

### 2.4 Rol en verantwoordelijkheid AGV

De Nieuwersluisbrug draagt niet bij aan een primaire waterschapstaak en is feitelijk bovenwaterschappelijk (overgekomen uit Broks-nat). Als eigenaar van de

Nieuwersluisbrug is AGV risico-aansprakelijk voor de brug. Nu AGV bekend is met gebreken aan de brug, is het aan te raden die gebreken zo spoedig mogelijk te herstellen. Daarnaast is vanuit de provincie een vaarwegentaak toebedeeld, die relevant is voor de bediening.

#### 2.5 Informeren bestuur

Het project Nieuwersluisbrug is na besluitvorming geen categorie 3 project meer. Het zal vanaf dan niet meer via de rapportage Grote Projecten worden gerapporteerd, doch enkel in de bestuursrapportage worden behandeld.

### 3. OMGEVING

#### 3.1 Stakeholderanalyse externe belangen en participatieplan

Regelmatig vindt (ambtelijk of bestuurlijk) overleg plaats met onze bestuurlijke partners Gemeente Stichtse Vecht (verkeersbelang) en Provincie Utrecht (toedeling vaarwegbeheer alsmede nautische eenheid met hun brug in de provinciale weg en derhalve van belang voor de continuïteit van de bediening op afstand).

Andere externe belangen waarmee regelmatig vanuit het projectteam (omgevingsmanager) afstemming is zijn de omwonenden in Nieuwersluis, de bewonersvereniging Nieuwersluis Bestaat, rederij Kampioen, de vrouwengevangenis en een aantal specifieke belanghebbenden.

De omgeving in juni is geïnformeerd over de heroverweging en reageerde begripvol. De gemeente Stichtse Vecht wil graag dat AGV nieuwbouw pleegt en is van mening dat dat is toegezegd. Met de gemeente zijn komende maanden opnieuw gesprekken ingepland. Intentie is om deze komende jaren te blijven voeren, om daarin te komen tot afspraken over de verdeling van eigendom, onderhoud en bediening van de brug.

#### 3.2 Stakeholderanalyse belangen binnen de organisatie

De organisatieonderdelen Beleid en Assets (kaders), Programmeren (heroverweging, assetmanagement en beheer), Bruggen en Sluizen (bediening) en Projecten (kosten en risico's) hebben technisch-inhoudelijk bijgedragen. Financiën en Control en Juridische zaken zijn betrokken bij het opstellen van dit voorstel.

#### 3.3 Publiciteit en communicatie

De uitkomst van de besluitvorming wordt zowel mondeling (waar nodig), per brief (genoemde stakeholders) als op de website kenbaar gemaakt.

### 4. JURIDISCHE KADERS

#### 4.1 Wettelijke taken en/of juridische verplichtingen

*Burgerlijk Wetboek (boek 6, artikel 174)*. opstalaansprakelijkheid. Waterschap AGV is privaatrechtelijk eigenaar van de brug. Als eigenaar beheert en onderhoudt AGV de brug.

Juridisch kan geen "plicht" worden opgelegd aan AGV om een nieuwe (of anderszins) brug te bouwen, omdat deze privaatrechtelijk eigendom AGV is.

*Omgevingsverordening Provincie Utrecht*. Het Waterschap AGV heeft vanuit de omgevingsverordening van de provincie Utrecht een toegedeelde neventaak als vaarwegbeheerder op de Vecht. AGV bedient de brug op de door gedeputeerde staten vastgestelde tijden.

#### 4.2 Bevoegdheid besluit

Het algemeen bestuur (AB), vanwege:

- 1) de bevoegdheid van het algemeen bestuur volgens de Waterschapswet artikel 56;
- 2) het AB-besluit uit 2021 om de brug te vernieuwen voor een toen ingeschat bedrag van € 6,5 miljoen +/- 40%. Dat waren feitelijk 2 besluiten; technisch- inhoudelijk en financieel. Beide kaders wijzigen substantieel.
- 3) de relatie met de gemeente en de omgeving.

#### 4.3 Ter inzagelegging

Er is geen ter inzagelegging nodig.

### 5. RISICO'S EN BEHEERMAATREGELEN

**Risico 1** Externe stakeholder(s) is/zijn van mening dat eerder gedane toezeggingen (nieuwe, hogere, bredere e/of architectonisch ingepaste brug) niet wordt nagekomen

**Beheermaatregel 1** AGV voert vroegtijdig en transparant gesprekken met omgeving, provincie en gemeente.

**Risico 2** door vereiste aanpassingen werktuigbouwkundig en/of geringe personele capaciteit derden en/of marktbeschikbaarheid is het aansluiten van de bediening op Nieuwegein later dan beoogd gereed.

**Beheermaatregel 2** Goede check uitvoeren op werktuigbouwkundige eisen, in afstemming met Centrale Nieuwegein en de Provincie Utrecht. Beschikbare marktinzet is een exogeen risico en daardoor niet door ons te beheersen

## 6. FINANCIËLE KADERS

**6.1 Kostenraming** De kosten voor voorbereiding en conditionering zijn begroot op € 0,80 miljoen voor het instandhouden op € 0,60 miljoen en voor het aansluiten op Nieuwegein (voor 5 jaar) op € 0,60 miljoen. De totale kosten bedragen daarmee € 2,00 miljoen incl. btw en exclusief risicoreservering, voor de komende 5 jaar.

**6.2 Voorjaarsnota en begroting** De Nieuwersluisbrug is opgenomen in het Meerjareninversteringsprogramma (MIP) 2024-2028 met een dekking van € 9,8 miljoen.

In totaal zijn de kosten uit dit voorstel geraamd op maximaal € 2,00 miljoen. Een krediet om deze kosten te dekken kan worden toegekend vanuit het MIP.

Het waterschap zal eerder dan over 25 jaar opnieuw voor een opgave staan bij instandhouden. Dit omdat instandhouden voor 5 jaar plaatsvindt. Daarom wordt voorgesteld om – in afwijking van het financieel beleid – de afschrijvingstermijn te verlagen van 25 naar 5 jaar. De jaarlijkse kapitaallasten bedragen door deze kortere afschrijvingstermijn in het eerste jaar van afschrijving (2026) € 448.000,-.

Het ontwerp-kredietbesluit is als bijlage 1 toegevoegd.

De kapitaallasten komen ten laste van BBP 20 Aanleg en onderhoud vaarwegen en havens (100% watersysteemheffing). De kosten voor beheer en onderhoud wijzigen de komende 5 jaar niet.

**6.3 Subsidieaanvraag** Niet van toepassing

**6.4 Aanvullende financiering** Niet van toepassing

**6.5 Fiscale aspecten** Niet van toepassing