

Technische vragen m.b.t. SV Projectuitwerkingsbesluit Fietsbrug Nieuwer Ter Aa

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB	1	Ontwerpstatus: Waarom is er nog geen definitieve voorkeursvariant vastgesteld, ondanks de lange duur van het proces en de eerdere verkenningstudies? Hoe beïnvloedt dit de voortgang?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, zijn Provincie, gemeente en Rijk overeengekomen om geen ontwerp en daarmee geen voorkeursvariant vast te stellen. Dit beïnvloedt de voortgang en daarop gebaseerde planning zoals opgenomen in het statenvoorstel niet.
	2	Globale raming: Hoe betrouwbaar is de kostenraming gezien de basis op een PvE uit 2017 en een prijspeil van januari 2022? Wat zijn de risico's van de bandbreedte van $\pm 30\%$?	De betrouwbaarheid van de kostenraming die door Rijkswaterstaat is opgesteld is zowel intern getoetst als extern gereviewd. De review rapportage is opgenomen als bijlage van het statenvoorstel. Een bandbreedte van 30% is gebruikelijk voor een kostenraming bij een ontwerp en Programma van Eisen op het detailniveau dat Rijkswaterstaat heeft gemaakt. In de Bestuursovereenkomst is afgesproken dat de bijdragen van het Rijk en de Provincie zullen worden geïndexeerd. De bandbreedte leidt niet tot onvoorziene risico's. Bij het statenvoorstel met de voorkeursvariant zal een nieuwe kostenraming worden opgesteld en het prijspeil worden aangepast.
	3	Kostenindexering: Hoe kan worden voorkomen dat de stijgende kosten de indexering van het budget overtreffen? Zijn er aanvullende afspraken nodig over de financiering door provincie en gemeente?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, hebben Provincie, gemeente en Rijk financieringsafspraken gemaakt hoe wordt omgegaan met budgetoverschrijding en over indexering. Mochten de kosten hoger uitvallen dan het budget na indexatie, dan dragen de gemeente en de provincie de eventuele kostenoverschrijding in een verhouding 2:5. Het Rijk draagt niet bij aan een eventuele kostenoverschrijding. Op dit moment zijn geen aanvullende afspraken nodig. De bijdrage van het Rijk wordt gedurende het project geïndexeerd. Het aandeel van de provincie wordt na vaststelling van het investeringskrediet geïndexeerd. De gemeente heeft een vaste bijdrage. In het project worden de financiële en planningsrisico's middels risicomanagement geadresseerd en beheerst.

4	Ontwerpeisen: Welke impact hebben gewijzigde richtlijnen (zoals doorvaarhoogte en hellingspercentage) op het uiteindelijke ontwerp en budget?	De ontwerpen worden in de komende periode opgesteld. Daarbij houden we rekening met de vigerende ontwerprichtlijnen. Op basis van het ontwerp wordt een nieuwe kostenraming opgesteld.
5	Veiligheidsrisico's pont: Hoe robuust zijn de tijdelijke maatregelen voor de pont? Wat gebeurt er als zich een incident voordoet vóór ingebruikname van de brug?	Rijkswaterstaat is concessiehouder en verantwoordelijk voor de pont. Dat valt buiten de invloedssfeer van de studie, voorbereiding en realisatie van de brug die onder provinciale verantwoordelijkheid valt. In geval van een incident, is het aan Rijkswaterstaat om daarop te reageren.
6	Tijdspad: Is een realisatietermijn van 6,5 jaar haalbaar gezien de capaciteitsproblemen van de betrokken partijen en de benodigde uitwerking van het ontwerp?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, hebben Provincie, gemeente en Rijk afspraken gemaakt over capaciteit gedurende de loop van het project, uitgaande van een realisatie in 2030. De uitwerking van het ontwerp, de keuze voor een voorkeursvariant en de daarbij behorende ruimtelijke procedures zijn van invloed op de haalbaarheid van de realisatietermijn.
7	Vergunningen en concessies: Hoe zeker is de verlenging van de concessie voor de veerpont tot 2030? Wat zijn de risico's bij gebrek aan interesse in de markt?	Rijkswaterstaat is concessiehouder en verantwoordelijk voor de pont. Dat valt buiten de invloedssfeer van de studie, voorbereiding en realisatie van de brug die onder provinciale verantwoordelijkheid valt.
8	Capaciteitsproblemen: Hoe wordt het gebrek aan capaciteit binnen het projectteam aangepakt? Zijn er concrete oplossingen voor de knelpunten in personele bezetting?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, hebben Provincie, gemeente en Rijk afspraken gemaakt over capaciteit gedurende de loop van het project, uitgaande van een realisatie in 2030. Indien er capaciteitsproblemen bij de gemeente of Rijkswaterstaat ontstaan tijdens het project heeft de projectmanager het mandaat om capaciteit in te huren op kosten van de betreffende organisatie. Voor de rol binnen het projectteam die door Rijkswaterstaat wordt vervuld is dat inmiddels het geval. Op dit moment zijn er geen capaciteitsproblemen binnen het projectteam of de ambtelijke stuurgroep.
9	Samenwerking: Hoe kunnen tegenstrijdige belangen en wensen tussen provincie en gemeente worden opgelost om nieuwe vertragingen in het ontwerpproces te voorkomen?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, hebben Provincie, gemeente en Rijk afspraken gemaakt hoe om te gaan met tegenstrijdige

			belangen en dat de verantwoordelijkheid van het project bij de Provincie ligt. Mede om die reden informeren we de gemeenteraad van Stichtse Vecht proactief. Inmiddels is de gemeenteraad in een informatieve sessie bijgepraat over de fietsbrug Nieuwer Ter Aa. Deze informatiesessie is terug te zien op de website van de gemeenteraad
	10	Projectstructuur: Hoe kan ene pragmatische invulling van het IPM-team worden bereikt, gegeven de capaciteitsbeperkingen van de betrokken partijen?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, hebben Provincie, gemeente en Rijk afspraken gemaakt over capaciteit gedurende de loop van het project, uitgaande van een realisatie in 2030. Indien er capaciteitsproblemen bij de gemeente of Rijkswaterstaat ontstaan tijdens het project heeft de projectmanager het mandaat om capaciteit in te huren op kosten van de betreffende organisatie. Voor de IPM-rol die door Rijkswaterstaat wordt vervuld is dat inmiddels het geval. Op dit moment zijn er geen capaciteitsproblemen binnen het IPM-team of de ambtelijke stuurgroep.
	11	Belangenverdeling: Hoe worden de belangen van alle betrokken partijen geborgd, en hoe wordt voorkomen dat dit opnieuw leidt tot politieke discussies en vertragingen?	In de Bestuursovereenkomst, waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024, hebben Provincie, gemeente en Rijk afspraken gemaakt hoe om te gaan met tegenstrijdige belangen en dat de verantwoordelijkheid van het project bij de Provincie ligt. Binnen het project is nadrukkelijk aandacht voor het omgevingsmanagement en contacten met de omgeving. Sinds de ondertekening van de Bestuursovereenkomst zijn er verschillende overleggen geweest met de actiegroep #laatonsnietzwemmen. Inmiddels staat de actiegroep bekend als #bruggenbouwers. Verder is contact geweest met de Fietzersbond en de Stichting Wijkcommissie Breukelen Noord. Met deze partijen is een bezoek gebracht aan de pont en de noordelijke gelegen Liniebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en zijn verschillende varianten van de fietsbrug besproken, die in de voorgaande fases door Rijkswaterstaat zijn uitgewerkt. Ten slotte zijn grondeigenaren in de directe omgeving benaderd. Inmiddels is de gemeenteraad in een informatieve sessie bijgepraat over de fietsbrug Nieuwer Ter Aa. Deze informatiesessie is terug te zien op de website van de gemeenteraad

	12	Budgetoverschrijding: Wat gebeurt er als de kosten boven de geraamde € 35 miljoen uitkomen? Zijn er scenario's voorbereid voor aanvullende financiering?	Mochten de kosten hoger uitvallen dan het budget, dan dragen de gemeente en de provincie de eventuele kostenoverschrijding in een verhouding 2:5. Het Rijk draagt niet bij aan een eventuele kostenoverschrijding. In het geval Provinciale Staten een variant vaststelt, waarvan de kosten hoger liggen dan binnen de beschikbare budgetten is voorzien, dan zal tegelijkertijd aan Provinciale Staten worden voorgesteld om aanvullend budget beschikbaar te stellen. In dat geval zal dat ook aan de gemeenteraad voorgesteld dienen te worden, conform de afspraken in de bestuursovereenkomst waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024.
	13	Kostenoverschrijding: Wat gebeurt er als de kosten de geraamde € 27 miljoen overstijgen, vooral gezien het Rijk niet bijdraagt aan eventuele overschrijdingen? Hoe reëel is de globale raming, gebaseerd op een conceptontwerp uit 2017?	Mochten de kosten hoger uitvallen dan het budget, dan dragen de gemeente en de provincie de eventuele kostenoverschrijding in een verhouding 2:5. Het Rijk draagt niet bij aan een eventuele kostenoverschrijding. In het geval Provinciale Staten een variant vaststelt, waarvan de kosten hoger liggen dan binnen de beschikbare budgetten is voorzien, dan zal tegelijkertijd aan Provinciale Staten worden voorgesteld om aanvullend budget beschikbaar te stellen. In dat geval zal dat ook aan de gemeenteraad voorgesteld dienen te worden, conform de afspraken in de bestuursovereenkomst waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024. De betrouwbaarheid van de kostenraming die door Rijkswaterstaat is opgesteld is zowel intern getoetst als extern gereviewd. De review rapportage is opgenomen als bijlage van het statenvoorstel.
	14	Verantwoording budget: Waarom wordt er geïnvesteerd in een project waarvan het exacte ontwerp en de volledige kosten nog niet duidelijk zijn? Is de toekenning van € 2,3 miljoen voorbereidingskrediet gerechtvaardigd zonder gedetailleerd plan?	Conform de spelregels van de Nota Investeren, Waarden en Exploiteren beschouwen we dit project als een complex project. Na het afronden van de definitiefase wordt Provinciale Staten nu gevraagd om een projectuitwerkingsbesluit te nemen, inclusief een besluit tot een voorbereidingskrediet. Dit juist met als doel om in de volgende fase, de ontwerpfase, zaken nader uit te werken. Het doel van de ontwerpfase is om een gedetailleerd inzicht te hebben in hoe het resultaat van de investering eruit komt te zien en te komen tot een goedgekeurd ontwerp. Na het afronden van de ontwerpfase wordt Provinciale Staten gevraagd om een

			ontwerpbesluit. Hierbij hoort ook de definitieve kredietaanvraag voor (het aandeel van de provincie) van de totale investering.
--	--	--	---

15	Indexering: Is de indexering van de kostenraming toereikend om stijgende bouwkosten en economische onzekerheden op te vangen? Wat gebeurt er als de financiering niet meer toereikend blijkt?	Mochten de kosten hoger uitvallen dan het budget, dan dragen de gemeente en de provincie de eventuele kostenoverschrijding in een verhouding 2:5. Het Rijk draagt niet bij aan een eventuele kostenoverschrijding. In het geval Provinciale Staten een variant vaststelt, waarvan de kosten hoger liggen dan binnen de beschikbare budgetten is voorzien, dan zal tegelijkertijd aan Provinciale Staten worden voorgesteld om aanvullend budget beschikbaar te stellen. In dat geval zal dat ook aan de gemeenteraad voorgesteld dienen te worden, conform de afspraken in de bestuursovereenkomst waarover u bent geïnformeerd met een statenbrief begin 2024. Na afronding van de ontwerpfase en na vaststelling van de definitieve kredietaanvraag voor de totale investering zal indexering van het krediet plaatsvinden in het MIP volgens de spelregels van de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren
16	Technische haalbaarheid: Hoe realistisch is het dat een fietsbrug met een ontwerplevensduur van 100 jaar, zonder steunpunten in het water, voldoet aan de eisen zoals aanvaarbelasting en doorvaarthoogte?	De levensduureis van 100 jaar is gebruikelijk voor een fietsbrug met deze kenmerken. Ook de noordelijker gelegen Linieburg nabij Nigtevecht is ontworpen met een levensduureis van 100 jaar.
17	Ruimtegebrek: Is de beperkte ruimte tussen het kanaal en het spoor voldoende om een brug met de benodigde hellingbanen en veiligheidsvoorzieningen te realiseren?	Op basis van de overdrachtsdocumenten van Rijkswaterstaat en het daarop uitgevoerde review gaan we ervan uit dat er varianten mogelijk zijn binnen de ruimte tussen het kanaal en het spoor. Dit zal richting de variantenafweging en het voorstel met een voorkeursvariant gedetailleerd worden onderzocht.
18	Omgevingsimpact: Welke garanties zijn er dat natuurwaarden (zoals Natuurnetwerk Nederland) niet worden aangetast en dat ruimtelijke inpassing haalbaar is?	Op basis van de overdrachtsdocumenten van Rijkswaterstaat en het daarop uitgevoerde review gaan we ervan uit dat er varianten mogelijk zijn waarbij het NNN niet wordt aangetast. Dit zal richting de variantenafweging en het voorstel met een voorkeursvariant gedetailleerd worden onderzocht.
19	Veiligheid van de pont: Is het veiliger om de bestaande pont te blijven gebruiken met verbeterde veiligheidsmaatregelen, gezien de mogelijke incidenten tijdens de brugrealisatie?	Rijkswaterstaat is concessiehouder en verantwoordelijk voor de pont. Dat valt buiten de invloedssfeer van de studie, voorbereiding en realisatie van de brug die onder provinciale verantwoordelijkheid valt. Indien de veiligheid van het gebruik van de pont in geding komt tijdens de realisatie van de brug

			is het aan Rijkswaterstaat om daar maatregelen op te treffen.
	20	Alternatieven: Zijn goedkopere in minder ingrijpende alternatieven, zoals een verbeterde pontverbinding of een tijdelijke oplossing, voldoende onderzocht? Is de fietsbrug echt de enige optie?	In het voortraject richting de Bestuursovereenkomst is ook gekeken naar het optimaliseren van bestaande fietsroutes tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen en een goedkoper alternatief, welke geen provinciale financiering vereist, om een fietsbrug te realiseren met trap, fietsgoten en lift aan weerszijden. Hierover bent u geïnformeerd met een statenbrief begin 2024. Vanwege de omfietsafstanden en zorgen over sociale veiligheid konden deze niet op draagvlak van alle partijen rekenen. De pontverbinding handhaven was voor het Rijk onbespreekbaar. In de gesprekken tussen Rijk, provincie en gemeente is een fietsbrug met hellingbanen de enige optie gebleken die op draagvlak en financiering van alle partijen kon rekenen.
	21	Belangenafweging: Hoe worden conflicterende belangen van stakeholders (zoals grondeigenaren, omwonenden en natuurorganisaties) opgelost? Kunnen bezwaren tijdens planologische procedures het project vertragen of stoppen?	Bezwaren tijdens een ruimtelijke procedure kunnen een project vertragen of stoppen. Daarom wordt binnen het project nadrukkelijk aandacht besteed aan het omgevingsmanagement en contacten met de omgeving. Sinds de ondertekening van de Bestuursovereenkomst zijn er verschillende overleggen geweest met de actiegroep #laatonsnietzwemmen. Inmiddels staat de actiegroep bekend als #bruggenbouwers. Verder is contact geweest met de Fietzersbond en de Stichting Wijkcommissie Breukelen Noord. Met deze partijen is een bezoek gebracht aan de pont en de noordelijke gelegen Liniebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal en zijn verschillende varianten van de fietsbrug besproken, die in de voorgaande fases door Rijkswaterstaat zijn uitgewerkt. Ten slotte zijn grondeigenaren in de directe omgeving benaderd. Inmiddels is de gemeenteraad in een informatieve sessie bijgepraat over de fietsbrug Nieuwer Ter Aa. Deze informatiesessie is terug te zien op de website van de gemeenteraad
	22	Participatie: Zijn de inspraakprocedures voldoende geweest om draagvlak te creëren bij alle belanghebbenden, inclusief grondeigenaren en bewoners?	Voordat de inspraakprocedures kunnen starten wordt al contact gelegd met stakeholders in het gebied en buiten het plangebied. De stakeholders worden in alle stappen meegenomen en voorzien van informatie over de voortgang.

23	Sociale cohesie: Is de voorgestelde brug werkelijk noodzakelijk om de sociale cohesie tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen te verbeteren, of zijn er andere, minder dure middelen om dit te bereiken?	Er zijn meerdere manieren om sociale cohesie te verbeteren en het resultaat is altijd een combinatie van maatregelen. Sommige manieren zijn kostbaarder dan andere manieren. De causaliteit van één enkele manier is niet los te zien van alle overige manieren en daarmee er geen sprake van noodzakelijkheid, maar van een verbetering van de sociale cohesie. De fietsbrug zal de sociale cohesie verbeteren als de verbinding een belangrijke en aantrekkelijke schakel in ons recreatieve fiets- en wandelnetwerk, waardoor ook de recreatieve, sportieve en toeristische meerwaarde groot is. De brug draagt bij aan een gezond en duurzaam alternatief voor autoritten en recreatie door toegang tot openbaar groen in de nabijheid.
24	Zijn er, naast de voorgestelde fietsbrug, ook andere alternatieven onderzocht om fietsers een veilige en comfortabele route van en naar Breukelen te bieden? Zo ja, welke alternatieven zijn overwogen en wat waren hiervan de belangrijkste voor- en nadelen?	Naast de voorgestelde fietsbrug is ook gekeken naar het optimaliseren van bestaande fietsroutes tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen. Vanwege de omfietsafstanden en zorgen over sociale veiligheid konden deze niet op draagvlak van alle partijen rekenen.
25	Wordt het aantal overstekende fietsers en voetgangers dat gebruikmaakt van het huidige pontje geregistreerd en meegenomen in de besluitvorming? Zo ja, hoe wordt de data verzameld en hoe wordt dit meegenomen in de evaluatie van de mogelijke oplossingen?	Vooruitlopend op de Bestuursovereenkomst heeft Rijkswaterstaat een analyse laten maken door Sweco. Daarin is opgenomen dat in de drukste week (in de zomer) circa 3200 fietsers en voetgangers gebruik maken van de pont. In de meest rustige week (halverwege januari) waren dat er ongeveer 750. Gemiddeld komt dat neer op een kleine 2000 gebruikers per week in het jaar 2021
26	Worden de inwoners van Nieuwer Ter Aa actief betrokken bij het besluitvormingsproces rondom de voorgestelde fietsbrug of alternatieven? Op welke manier wordt hun mening gehoord, en hoe wordt rekening gehouden met hun belangen en behoeften?	De bewoners van Nieuwer Ter Aa (en Breukelen) worden proactief betrokken. Op dit moment zijn gesprekken met belangenverenigingen reeds opgestart. Tijdens de periode tot de vaststelling van een voorkeursvariant wordt voorzien in verschillende openbaar toegankelijke bewonersavonden, een website en een nieuwsbrief. Vanuit het project bieden we de mogelijkheid om de meningen van elke betrokkenen op te nemen in de rapportage met de variantafweging, waarmee de belangen en behoeften inzichtelijk worden gemaakt. De rapportage zal worden meegezonden met het voorstel tot de vaststelling van de voorkeursvariant door Provinciale Staten.

			Hierbij maken we ook graag gebruik van kennis van de te contracteren adviesbureaus.
	27	Milieu-impact: Hoe wordt de CO ₂ -uitstoot tijdens de bouw en het langdurige onderhoud van de brug geminimaliseerd? Is dit project duurzaam genoeg om de investering te rechtvaardigen?	De milieu-impact en de duurzaamheid worden richting het voorstel voor een voorkeursvariant onderzocht.
	28	Gebruik en Doelmatigheid: Wat gebeurt er als het aantal gebruikers lager blijkt dan verwacht? Is de investering gerechtvaardigd voor het beoogde aantal fietsers en voetgangers?	Het aantal gebruikers wordt pas duidelijk nadat de fietsbrug is gerealiseerd. De investering is dan reeds gedaan. Het verwachte gebruik van de fietsbrug wordt richting het voorstel voor een voorkeursvariant onderzocht.
	29	Vertragingen: Hoe groot is de kans op vertraging door grondaankoop, technische complicaties of juridische bezwaren? Wat zijn de gevolgen hiervan voor de provincie en gemeente?	In het project worden de financiële en planningsrisico's middels risicomanagement geadresseerd en beheerst. De risico's bij grondaankopen, juridische bezwaren en technische complicaties zijn afhankelijk van de vast te stellen voorkeursvariant.
	30	Concessie pont: Wat gebeurt er als de concessie van de pont niet verlengd kan worden voordat de brug gereed is, gezien de lange tijdlijn van het project?	Rijkswaterstaat is concessiehouder en verantwoordelijk voor de pont. Dat valt buiten de invloedssfeer van de studie, voorbereiding en realisatie van de brug die onder provinciale verantwoordelijkheid valt.
Partij voor de Dieren	31	Hoe wordt de CO ₂ -impact van verschillende constructiematerialen meegewogen in de variantenkeuze?	De milieu-impact en de duurzaamheid worden richting het voorstel voor een voorkeursvariant onderzocht.
	32	Welke circulaire ontwerpprincipes worden meegenomen in de variantenafweging?	Het koersdocument Samen op koers naar duurzame infra in 2030 is van toepassing op de ontwerpprincipes.
	33	Hoe wordt de aansluiting op bestaande en geplande fietsinfrastructuur geborgd?	In de verdere uitwerking worden de herkomst en bestemmingen van gebruikers in kaart gebracht. Op basis hiervan worden de aansluitingen op de omliggende fiets- en wandelinfrastructuur optimaal ingepast, waarbij ook de technische (on)mogelijkheden een rol zullen spelen.
SGP	34	Wat is de meeste recente ontwikkeling omtrent de verlenging van de concessie van de veerpont? Aangezien deze in 2024 opnieuw in de markt is gezet.	Rijkswaterstaat is concessiehouder en verantwoordelijk voor de pont. Dat valt buiten de invloedssfeer van de studie, voorbereiding en realisatie van de brug die onder provinciale verantwoordelijkheid valt.
	35	Om stakeholders actief op de hoogte te houden wordt er soms maandelijks, per kwartaal of jaarlijks informatie	De verschillende stakeholders worden gedifferentieerd op de hoogte gehouden

	gedeeld. Kan dit niet op een structurelere manier, waardoor de betrokken stakeholders blijvend betrokken worden bij het proces en de voortgang ervan? Bijvoorbeeld minimaal elk kwartaal een update?	afhankelijk van hun belang en betrokkenheid. Dit wordt structureel ingericht via een projectwebsite en een nieuwsbrief.
--	---	--