

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postadres

Gemeente Nijmegen
Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Bezoekadres

Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen

T 14 024
nijmegen.nl

Contactpersoon

Dave Martilia
d.martilia@nijmegen.nl
T 024 – 329 97 29

Ons kenmerk

D230062211

Bijlage(n)

NEY boekwerk nieuwe ontwerp

Datum 24 januari 2023
Onderwerp Vervolg onderzoek toegankelijkheid brug
Waalhaven

Geachte leden van de raad,

Inleiding

Op 22 september 2021 heeft uw raad een motie aangenomen met de titel Yes, we can. Het College heeft de raad met een brief op 1 februari 2022 geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek waartoe de motie opriep. De raad heeft het College nogmaals opgeroepen de mogelijkheid van een brug met plateaulift nader te onderzoeken. Het College heeft de toezegging gedaan dit onderzoek verder op te nemen en de resultaten daarvan voor de zomer terug te koppelen. Dit onderzoek heeft langer geduurd dan gepland. Met deze brief informeert het College u over de uitkomsten van dit vervolgonderzoek. De lopende aanbesteding is conform motie nog steeds gepauzeerd tot nader order.

Uit het vervolgonderzoek is gebleken dat het toepassen van een standaard trapplateaulift niet mogelijk is. Voor een duurzame en veilige oplossing is er een op maat gemaakte trapplateaulift nodig. Hiertoe is een nieuwe ontwerp voor de brug gemaakt. De meerkosten voor een toegankelijke brug zijn ca. 1,1 miljoen euro. De nieuw ontworpen en toegankelijke brug voldoet aan de ambities en de verwachtingen van het College en aan de wens van de raad.

De onderstaande afbeelding geeft impressie van de nieuwe brug vanaf de Handelskade zijde.



Standaard plateaulift niet mogelijk, nieuw voorlopig ontwerp noodzakelijk

Naar aanleiding van de motie en het vervolggesprek in de raad in voorjaar 2022 zijn we opnieuw in gesprek gegaan met NEY & partners en adviesbureau PBT consult, experts in toegankelijkheid, over het toepassen van een standaard plateaulift. NEY & Partners en PBT hebben onderzocht hoe de brug toegankelijk gemaakt kan worden met het toepassen van een plateautraplift. Door beide partijen werd aangegeven dat een standaard plateaulift niet de meest wenselijke optie is. Vanwege de volgende redenen is aangegeven waarom reguliere plateauliften afvallen en een nieuw voorlopig ontwerp:

- Het toevoegen van een trapplateaulift op het eerste ontwerp is onmogelijk. De brug is niet berekend op dergelijke belastingen en de trap is dermate smal dat er zeer onveilige situaties op zouden treden tussen voetgangers en gebruikers van de lift;
- Het uitgangspunt voor een dergelijke trapplateaulift zou moeten zijn dat de veiligheid van zowel de gebruiker van de lift als van de tegemoetkomende voetgangers ten alle tijden gewaarborgd is. Om beknelling te voorkomen dient er een fysieke scheiding te worden aangebracht tussen de vaste trap en de zone waarbinnen de lift zich beweegt;
- Omdat de brug opnieuw ontworpen moet worden is nog niet te voorspellen hoe deze er uit gaat zien maar deze zal zwaarder, minstens 1,5 m breder, en daarmee ook duurder worden;
- Daarnaast dient er rekening te worden gehouden met een jaarlijks onderhoudsbudget om storingen te verhelpen en vandalisme te herstellen. Gezien het hier om een installatie in de buitenlucht gaat zullen er in onze ervaring regelmatig storingen optreden bij een standaard plateaulift.
- Een nieuw voorlopig ontwerp voor een brug met plateaulift kost meer tijd en is nog niet gereed. Hierdoor zijn ook de extra kosten en beheerskosten nog niet aan te geven.

Nieuw voorlopig ontwerp

Ney & Partners heeft van de gemeente Nijmegen opdracht gekregen om een nieuw voorlopig ontwerp te maken en dit te voorzien van een trapplateaulift. Adviesbureau TAS, een adviesbureau voor (beweegbare) bruggen en sluizen, heeft van Ney & Partners de opdracht gekregen om gezamenlijk met de architect van Ney & Partners het ontwerp van de liftconstructie uit te werken.

Deze VO-studie diende drie doelen. Allereerst om te onderzoeken hoe de toepassing van een trapplateaulift de brug toegankelijk kan maken voor zowel valide voetgangers, mensen met buggy's, en kinderwagens als mindervaliden die gebruik maken van een rolstoel, scootmobiel of andere hulpmiddelen. Ten tweede om de ruimtelijke gevolgen van een dergelijke oplossing in beeld te brengen. Ten slotte om aan de hand van het VO de bouwkosten van de brug met plateauliften te ramen (excl. de projectkosten).

Het aanbrengen van een trapplateaulift aan deze hoge brug is een niet alledaagse toepassing van dit type product, zeker gezien het feit dat de installatie zich in de openbare ruimte bevindt. De helling van de brug is voor een trapplateaulift zeer lang (circa 14 meter) en het af te leggen traject van de trapplateaulift ligt vele meters boven de lage kade en boven het water. Ook is er in tegenstelling tot toepassingen van dergelijke liften in openbare gebouwen geen vorm van toezicht en staat de installatie bloot aan regen en wind. Daarom heeft ook NEY & Partners als voorwaarde gesteld voor de opdracht dat zij een veilige en goed te beheren installatie ontwerpen, zowel voor gebruiker als voetganger. De op maat uitgewerkte oplossing is stabiel, geeft meer comfort en vergroot de veiligheid. Door maatwerk te maken wordt gewaarborgd dat alle systemen geschikt zijn voor de openbare buitenruimte, eenvoudig zijn in onderhoud en voor zover mogelijk hufferproof uit te voeren.

Op het eerste gezicht wijkt het nieuwe brugontwerp niet veel af van het eerdere ontwerp uit 2021, zeker vanaf een afstand bezien. De brug is nog steeds rank en elegant, en heeft een uniek silhouet; hoog op zijn poten als een insect op het water. De poten aan weerszijde van de doorvaart zijn nog steeds slank en hoog en steunen niet op de hoge maar op de lage kade. De trappen zijn nog steeds flauw en comfortabel. Ook de materialisering is ongewijzigd.

Nieuw is natuurlijk de 'liftbaan', een soort open funiculaire die uniek is voor Nederland en waarschijnlijk zelfs voor Europa. Een door glazen borstweringen omsloten plateau beweegt zich tussen twee traphelften voort. Een uitgebreide toelichting over het nieuw ontwerp is terug te zien in de toelichting van Ney & Partners (zie bijlage, VO boekwerk).

Financiën

De extra kosten die het toevoegen van liften aan de brug met zich meebrengt zijn bouwkosten, plankosten, funiculaire, en beheerskosten. In onderstaand tabel worden te de totale geïndexeerde bouwkosten weergegeven.

Omschrijving	VO+ raming oude ontwerp (najaar 2022)	VO+ raming nieuwe ontwerp (najaar 2022)
Bouwkosten en Ingenieursdiensten		
Bouwkosten (B)		
Ingenieursdiensten NEY (I)		
Externe kosten		
Interne plankosten projectmanagement		
5% onvoorzien interne plankosten		
Communicatie, juridisch advies & overige kosten		
Archeologie & NGE (PvE voor realisatie)		
Totaal kosten voetgangersbrug	€ 2.570.119	€ 3.673.735

Voor de brug zonder funiculaire bedragen de kosten ruim 2,6 mln euro (excl. projectkosten). De kosten voor een brug met funiculaire bedragen 3,7 mln euro (zie bijlage, raming oude en nieuwe ontwerp). De brug is dus ruim een miljoen duurder met funiculaire, daar komen de extra structurele beheers- en onderhoudskosten (ca. 40.000 per jaar voor brug en liften incl. vandalisme-inschatting) bij, naast de projectkosten (die komen bij beiden opties erbij). Hierbij is nog geen rekening gehouden met mogelijke vertragingen en claims vanuit de nog te volgen ruimtelijke procedures vanwege aanpassing ontwerp. Een post van 5% onvoorzien plankosten is gebruikelijk maar niet ruim.

Door de stijging van bouwkosten valt de kostenraming van de bouw van de brug met of zonder funiculaire duurder uit. Hoeveel duurder is pas met zekerheid te zeggen op het moment dat de aanbesteding weer opgestart wordt.

Bijeenkomst RKT

Op 16 november 2022 heeft NEY & Partners het nieuwe ontwerp gepresenteerd aan het Ruimtelijk Kwaliteitsteam Waalfront & West RKT. De brug is door het RKT heel goed ontvangen. Door de splitsing van de trap in tweeën is het wellicht zelfs eleganter dan het oorspronkelijke ontwerp.

Bijeenkomst stakeholders

Op 13 december 2022 is er bijeenkomst geweest met de stakeholders en het zelfregiecentrum. Voor deze bijeenkomst is er gekozen om de stakeholders uit te nodigen die aanwezig waren bij de laatste bijeenkomsten.

- Vertegenwoordigers van BANKOH;
- Voorzitter van hoofdvereniging van de handelskade;
- Vertegenwoordiger VVE;
- Vertegenwoordiger Schuttevaer Z O N;
- Bewoners Waalbandijk;
- Bewoners schepen Waalhaven;
- Vertegenwoordigers zelfregiecentrum.

Het nieuwe ontwerp van een toegankelijke brug is goed ontvangen. De oplossing op deze manier werd door de aanwezigen gewaardeerd. Een aantal stakeholders herhaalden hun bezwaren tegen de brug aan zich.

Aanbesteding voetgangersbrug

Vanwege de wijziging van aard, omvang en markt zal de huidige aanbesteding worden ingetrokken. Daarbij dienen de aannemers een tegemoetkoming te ontvangen voor de werkzaamheden die zij verricht hebben t.b.v. de lopende aanbesteding.

Vervolg

Naast de verdere uitwerking van het aangepaste ontwerp zal hiervoor een aantal procedures opnieuw moeten starten (zoals aanvraag vergunningen en onderzoeken).

Door de stijging van bouwkosten is de bouw van de brug met of zonder funiculaire duurder uitgevallen. Hoeveel duurder is pas met zekerheid te zeggen op het moment dat de aanbesteding weer opgestart wordt. Vanwege het stopzetten van de aanbesteding zijn tekenkosten voor de aannemers verschuldigd van ca. 23.000 euro. Daarnaast zijn er kosten gemaakt om tot een nieuw voorlopig ontwerp te komen, deze bedragen tot nu toe ca. 80.000 euro, deze zijn meegenomen in de huidige raming onder VO+. Met mede-aandeelhouder in Ontwikkelbedrijf Waalfront BPD moet gesproken worden over de dekking van deze extra kosten. Mogelijk volgt hier een claim uit voor de Stadsbegroting 2024-2028.

In het politieke debat van september 2021 is ook gesproken over het mogelijk niet aanleggen van de brug als deze niet toegankelijk wordt voor mensen met een functiebeperking. Indien gekozen wordt voor het niet aanleggen van de brug komen wij als gemeente onze afspraken jegens partners als BPD en provincie maar ook jegens inwoners die de brug wel op prijs stellen, niet na. Met subsidieverstrekker, de provincie Gelderland, is gesproken over het inzetten van de subsidie voor verbetering van de omgeving of het pad rondom de haven. Subsidieverstrekker heeft aangegeven hier geen mogelijkheden voor te zien. Wanneer er geen brug aangelegd wordt, vervalt de subsidie.

Het niet aanleggen van de brug levert geen geld op, maar kost de gemeente 400.000 euro, waar geen dekking voor is. Het gereserveerde budget voor de brug bedraagt 2,5 mln euro. De provincie subsidieert hiervan 1 miljoen euro. Bij het niet bouwen van de brug blijft 1,5 mln euro in de grex Waalfront over, waar de gemaakte kosten à 300.000 euro (excl. gemaakte kosten voor nieuw ontwerp) nog vanaf gaan, dus 1,2 mln totaal. Dit maakt dat de gezamenlijke nu fors negatieve grex 1,2 mln positiever wordt, daarvan kan de helft 600.000 euro als positief resultaat voor de gemeente worden beschouwd. Echter de gemeente moet 1 mln meer aan subsidiegarantie bijdragen aan de grex omdat de subsidie vanuit de provincie vervalt. Netto voor de gemeente een verlies van 400.000 euro.

Hierbij zijn mogelijke aanpassingen die gedaan moeten worden aan het inrichtingsplan landtong nog niet meegenomen, en is met BPD nog geen overeenstemming over de afhandeling van de reeds gemaakte kosten. Het niet bouwen van de brug kost de gemeente dus geld en er valt dus geen geld vrij om bijvoorbeeld de route rondom de Waalhaven beter toegankelijk te maken.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Nijmegen

A.P.W. van de Klift
gemeentesecretaris

H.M.F. Bruls
burgemeester