



---

Raadsvoorstel		Portefeuillehouders: Wethouders de heer J.H. van Es en mevrouw C.G. van Weel - Niesten
Raad d.d.:	30 juni 2009	Budgethouder: M. van Drongelen
Corsa registratienr. :	09.25588	2 <sup>de</sup> Budgethouder:

<b>Onderwerp:</b>	toegangsbrug Oostereiland
<b>Financiële dekking:</b>	exploitatie Oostereiland
<b>Besluit:</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Instemmen met het afvoeren van de bestaande brug naar het Oostereiland van de gemeentelijke monumentenlijst.</li><li>2. Voor de nieuwe brug uitgaan van een minimale breedte van 5,50 meter, een draagvermogen van ten minste 30 ton en een uitvoering in beton.</li><li>3. Het bedrag voor de nieuwe brug beschikbaar stellen en de kosten ten laste te brengen van de bij besluit d.d. 19 mei 2009 ingestelde bestemmingsreserve Oostereiland.</li></ol>

---

### **Inleiding**

Vorige maand hebben wij u een voorstel voorgelegd voor sloop en nieuwbouw van de brug naar het Oostereiland. Dit voorstel heeft tot gevolg dat de bestaande brug moet worden afgevoerd van de gemeentelijke monumentenlijst. Nadien kregen wij de indruk dat het wellicht mogelijk zou zijn de monumentale status van de brug te handhaven, door te kiezen voor een vorm van restauratie zoals toegepast bij het Houten Hoofd. Omdat wij ons terdege bewust zijn van de implicaties van ons voorstel hebben wij deze optie laten onderzoeken. Op basis van het ter zake uitgebrachte advies hebben wij moeten constateren dat restauratie geen soelaas biedt. Het advies heeft ons gesterkt in de overtuiging dat, gegeven de functies die op het Oostereiland gedacht zijn, sloop en nieuwbouw van de brug de beste en op termijn meest duurzame oplossing is.

### **Eerdere besluitvorming**

Bij de themabijeenkomst voor uw raad op 9 november 2006 over de herontwikkeling van het Oostereiland is ook gesproken over de ontsluiting van het eiland. Daarbij is de slechte bereikbaarheid al aan de orde gesteld en is er gesproken over verbeteren hiervan door een tweede brug. De discussie heeft niet tot concrete besluitvorming geleid. De toegangsbrug naar het Oostereiland is in het vervolg van de diverse besprekingen niet als zelfstandig onderwerp meer besproken.

### **Probleem en doelstelling**

Het Oostereiland is zo ongeveer de slechtst bereikbare locatie van de binnenstad. Voor de herontwikkeling zijn knelpunten:

- op maximale afstand van de hoofdontsluitingen van de binnenstad;
- slechts bereikbaar via smalle binnenstadsstraten waar substantiële toename van het verkeer niet wenselijk is,
- en verbonden door slechts één brug met het vasteland.

Onder andere deze knelpunten hebben geleid tot de keuze van ontwikkeling van het Oostereiland volgens een historisch model. Daarbij is geen sprake van uitbreiding van bebouwing. Voor de herontwikkeling is wel gestudeerd op alternatieve ontsluitingen van het eiland. Dat heeft tot een aantal modellen geleid, waarvan de meest verregaande de oplossing van een nieuwe ontsluiting via het Visserseiland was en de minst verregaande een tweede brug naast de bestaande. Uiteindelijk bleef alleen die oplossing bespreekbaar.

De bestaande brug is 4 meter breed, ruim 30 meter lang en heeft een draagvermogen van maximaal 18 ton. Na herontwikkeling van het Oostereiland zal er sprake zijn van veel intensiever ge-

bruik van het eiland. Daarnaast is het eiland de afmeerlocatie voor de zogenaamde witte vloot geworden, waarbij maximaal 6 schepen van forse omvang kunnen worden afgemeerd. Soms worden die schepen ook gebruikt door mensen die slecht ter been of mindervalide zijn. Kortom, het is bevestigd noodzakelijk om de bereikbaarheid van het eiland te verbeteren. Voor de Brandweer is de huidige brug volstrekt onvoldoende. Uit een oogpunt van veiligheid en bereikbaarheid is een breedte van de rijbaan van 5 meter een absoluut minimum.

### **Alternatieven met overwegingen**

Aanvankelijk was onze gedachte om een tweede brug naast de bestaande te realiseren. Een belemmering hiervoor is de beperkte ruimte die beschikbaar is aan de zijde van Achter op 't Zand en het hoogteverschil dat overwonnen moet worden. Technisch en verkeerskundig, ook met de aansluiting op de weg van Achter op 't Zand, is dat geen eenvoudige opgave. Een tweede brug naast een bestaande levert ook niet echt een fraai beeld op.

Ook is de mogelijkheid onderzocht om de bestaande brug te verbreden. De maximale restant levensduur van de huidige brug is ca. 15 jaar. Er zijn onderdelen die eerder aan vervanging toe zijn. Het is mogelijk tussen en naast de bestaande palen, nieuwe palen te slaan om het vereiste draagvermogen te creëren en om de brug voldoende breed te kunnen maken. Het aanbrengen van extra palen wordt echter bemoeilijkt door de funderingsresten van de voorgangers van de bestaande brug. Daar komt bij dat over circa 15 jaar de nu nog bruikbare palen moeten worden vervangen. Onderdelen die nu worden aangebracht kunnen dan weer worden gehandhaafd. Om dat mogelijk te kunnen maken moet in ieder geval het brugdek worden verwijderd. Het eiland met al zijn functies is dan enige tijd onbereikbaar. Dit proces zal zich in de toekomst met een zekere regelmaat herhalen. Dit alternatief levert naar ons oordeel geen fraai resultaat op, uit technisch noch esthetisch oogpunt. Dat heeft geleid tot de idee van een geheel nieuwe brug.

### **Keuze en overwegingen met betrekking tot het voorstel**

Gegeven het bovenstaande zijn wij van mening dat het de voorkeur verdient de bestaande brug te vervangen door een nieuwe. Die voorkeur wordt mede ingegeven door de volgende feiten:

- De bestaande brug, die heeft geleid tot de huidige verschijningsvorm, stamt uit 1975 en is daarmee ruim 30 jaar oud. Het houten brugdek en de langsliggers stammen vrijwel zeker uit de periode na 1992. Het is wel een karakteristiek beeld dat is ontstaan, maar het is dus geen historisch waardevol object.
- De brug daarvoor stamt waarschijnlijk uit de periode 1940 / 1955. In de huidige brug zijn hiervan nog onderdelen aanwezig. De palen van deze oudere brug dragen de brug niet meer, maar maken wel deel uit van de draagconstructie van het dek. Door allerlei hulpconstructies wordt de brug bij elkaar gehouden en wordt het huidige draagvermogen gecreëerd. Hoewel het beeld aan de buitenzijde anders doet vermoeden, is het onder de brug een ratjetoe van balken, palen, ijzeren buizen enz.
- Aanpassen van de bestaande brug zou er toe leiden dat het oudste, historisch meest waardevolle materiaal zou moeten worden verwijderd en dat er alleen maar 'recent', ca. 30 jaar oud materiaal overblijft.
- In de periode sinds de eerste brug uit de tijd van de aanleg van het eiland rond 1656, is de brug vele malen vernieuwd. Indien de teruggelopen kwaliteit van de brug dat noodzakelijk maakte, werd die vervangen door een nieuwe. In die periode van 350 jaar is ook sprake geweest van steeds verdere afzwakking van het historische beeld. Van een fraaie ophaalbrug zoals op het schilderij van Rietschoof (zie het Haalbaarheidsonderzoek), tot een eenvoudige ophaalbrug, tot een nog eenvoudiger vlakke brug, tot het allegaartje van constructiedelen zoals het nu is.
- De plaatsing van de huidige brug op de gemeentelijke monumentenlijst stamt uit de periode dat het rijk nog het voornemen had om op het Oostereiland een nieuwe gevangenis te bouwen naar het model "Glasbak". Om optimaal grip op die ontwikkelingen te houden, heeft het college in die periode besloten het gehele eiland, inclusief oevers en brug, op de gemeentelijke monu-

mentenlijst te plaatsen. Daarbij was voor de oevers en de brug niet de belangrijkste overweging het historisch belang, maar veel meer het in de hand houden van de ontwikkelingen.

Op grond van vorengaande zijn wij tot de conclusie gekomen dat slopen van de bestaande brug geen doodzonde is, maar als logisch vervolg op de herontwikkeling van het Oostereiland te verdienen. We willen een veilig en redelijk toegankelijk eiland dat voor de nood- en hulpdiensten in ieder geval altijd bereikbaar is. Daarbij is gekozen voor een brug met een rijbaan van 5 meter en twee schrikstroken van 25 cm, dus met een bruto maat van 5,50 m tussen de leuning. In normale omstandigheden hebben voetgangers, fietsers en auto's dezelfde gebruiksrechten. Bij calamiteiten krijgen uiteraard de hulpdiensten voorrang. Deze kunnen de brug ook passeren in geval een andere auto de doorgang belemmert. Voor een brug met een lengte van circa 30 meter achten we dit een minimale vereiste. De andere smallere bruggen in de binnenstad overspannen altijd maar een korte afstand van enkele meters, waardoor dit probleem zich veel minder snel voordoet en in de praktijk gemakkelijker oplosbaar.

Wij zijn ons van bewust van de implicaties van sloop en nieuwbouw en hebben daarom de mogelijkheden van een grondige restauratie onderzocht. Gegeven de nieuwe functies die op het Oostereiland zijn daarbij de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een minimale breedte van 5,50 meter.
- Een minimale draagvermogen van 30 ton (verkeersklasse 30).
- De verschijningsvorm van de huidige brug.

Het is mogelijk op basis van deze uitgangspunten een brug te realiseren in hout en in een combinatie van hout en staal. De investeringkosten van deze bruggen liggen een factor anderhalf tot twee hoger dan die van een betonnen brug en de beheerslasten een factor twee. Conform onze onderhoudsprogramma zullen de dekplanken circa 20 jaar na aanleg onderhoud vergen. Het gehele dek zal circa 30 jaar na aanleg compleet vervangen moeten worden. De levensduur van deze bruggen wordt geschat op 40 jaar. Los van de kosten moet bedacht worden dat gedurende de onderhoudswerkzaamheden de enige toegang naar het eiland voor langere tijd gestremd is. Bij een betonbrug is onderhoud aan het dek nodig na circa 15 jaar. Dit onderhoud is minder arbeidsintensief en neemt ook minder tijd in beslag. De levensduur van een betonnen brug wordt geschat op ten minste 75 jaar.

De keuze voor een brug uitgevoerd in hout dan wel in een combinatie van hout en staal wordt vooral ingegeven door de gedachte om de monumentale status van de brug te behouden. De vraag is of bij algehele vernieuwing op basis van eerder vermelde uitgangspunten daarvan nog sprake is. Immers de afstemming van de brug op een verkeersklasse 30 leidt tot zwaardere balken en liggers. Daarnaast wordt de nieuwe brug ten opzichte van de huidige met een meter verbreed. Wij menen dat met dergelijke ingrepen van handhaven van de brug op de gemeentelijke monumentenlijst geen sprake kan zijn. In dat licht geven wij de voorkeur aan een duurzame oplossing. Een oplossing die voor de toekomstige gebruikers van het Oostereiland de meeste garantie biedt dat het eiland toegankelijk is en blijft.

Onze keuze is gevallen op een brug waarvan het draagvermogen wordt verkregen door een betonnen dek dat is ingepakt in stalen liggers. Aan deze liggers zijn ook de leuning verbonden. Hiermee is het eiland tot in lengte van jaren optimaal bereikbaar, zonder veel onderhoudskosten en zonder dat de toegang door onderhoudswerkzaamheden zal worden belemmerd. De brug is licht gebogen en krijgt op twee plaatsen stalen palen voor de ondersteuning. Hiermee kan weer onder de brug worden gevaren en ontstaat het beeld van een brug die de verbinding vormt tussen eiland en vasteland. Op het eiland en het vasteland worden de landhoofden vernieuwd.

### **Financiële aspecten**

Het voor deze nieuwe brug benodigde investeringbedrag is opgenomen de bestemmingsreserve Oostereiland dat u bij besluit d.d. 19 mei 2009 heeft ingesteld.

Voor de brug is door de provincie een subsidie toegezegd van ca. € 300.000,- in het kader van de regeling "Water als economische drager".

### **Overige relevante aspecten**

De brug is gemeentelijke monument. Het plan voor de nieuwe brug is daarom voorgelegd aan de gecombineerde monumenten en welstandscommissie. De eerste vraag daarbij is of de brug van de gemeentelijke monumentenlijst kan worden gehaald, waardoor sloop mogelijk wordt. Er is ook gediscussieerd over de nieuwe brug. De commissie heeft een negatief advies uitgebracht.

### **Verdere procedure**

Indien uw raad kan instemmen met dit voorstel, dan zal aan de noodzakelijke instanties vergunning voor het vernieuwen van de brug worden gevraagd. Een van die instanties is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Het hoogheemraadschap heeft bepaald dat in en aan de dijk van Achter op 't Zand niet in de periode van 15 oktober tot 15 maart mag worden gewerkt vanwege het stormseizoen. De dijk is onderdeel van de primaire waterkering en daarvoor hanteert het hoogheemraadschap dergelijke eisen. Alles zal in het werk gesteld worden om de werkzaamheden aan de waterkering voor die termijn af te ronden. In dat geval kan de nieuwe brug rond 1 maart 2010 klaar zijn. Voor de restauratiewerkzaamheden heeft dit tot gevolg dat gedurende de eerste maanden gebruik moet worden gemaakt van een noodbrug en vervoer over water.

Hoorn, 2 juni 2009

Het college van burgemeester en wethouders,

De secretaris,

De burgemeester