



Onderwerp

Mededeling PS Voortgangsrapportage Programma Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen

Kern mededeling:

Het College van Gedeputeerde Staten informeert met enige regelmaat over de voortgang van grote infrastructurele projecten aan Provinciale Staten.

Mededeling:

Hierbij treft u de voortgangsrapportage aan van het programma Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen. De rapportage beschrijft de stand van zaken op 14 mei 2020.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Voortgangsrapportage	2614076	Ja

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)

Registratienummer

2609340

Datum

9 juni 2020

Afdeling/Bureau

INFRA

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Reus, J. de

Lijst Ingekomen stukken

Provinciale Staten

11 juni 2020



PROVINCIE FLEVOLAND

Programma Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen

Bestuurlijke voortgangsrapportage



juni 2020

Inhoud

Inleiding	3
Overzichtskaart locaties van de bruggen en sluizen	4
Kenmerken	5
Stand van zaken en eerste ervaringen met de uitvoering	5
Planning van de renovatie en ombouw van de verschillende objecten	8
Financiën	10
Toprisico's en overige grote risico's	10
Besluitvorming en rol Provinciale Staten	11
Externe Communicatie	11

Inleiding

In deze Voorgangsrapportage (VGR) kijken we terug op het afgelopen jaar, staan we stil bij de ervaringen van deze eerste uitvoeringsfase en de belangrijkste risico's van het programma. Allereerst de aanleiding en de inhoud van het programma nog even kort op een rij.

Aanleiding en doelstellingen programma 'Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen'

Bruggen en sluizen zijn in Flevoland cruciale schakels voor de bereikbaarheid van de provincie, zowel over water als over de weg. De beschikbaarheid van bruggen en sluizen is daarmee een belangrijke randvoorwaarde voor zowel de economische ontwikkeling als de maatschappelijke samenhang in de provincie.

75 jaar na het droogvallen van de Noordoostpolder is het duidelijk dat modernisering van de bruggen en sluizen niet langer op zich kan laten wachten. In de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de installaties van de beweegbare bruggen en sluizen niet meer voldoen aan de eisen van deze tijd en toe zijn aan groot onderhoud.

In 2014 zijn door Provinciale Staten middelen beschikbaar gesteld voor de zogenaamde stille lasten problematiek (vervangingsinvesteringen voor wegen, vaarwegen en bruggen en sluizen). In de periode 2015-2016 zijn de eerste korte termijnmaatregelen uitgevoerd aan de bruggen en sluizen en tegelijkertijd is bekeken wat er nodig zou zijn voor groot onderhoud van de beweegbare bruggen en sluizen.

Om dit groot onderhoud goed uit te voeren is in 2016 een programma gestart om de noodzakelijke onderhoudsmaatregelen per object te bundelen om zo de installaties van bruggen en sluizen weer toekomstbestendig te maken. Een uniek programma waarin de huidige inzichten over techniek en veiligheid samenkomen met de eisen die onze samenleving stelt aan een moderne infrastructuur.

Het gaat onder meer om het renoveren of vervangen van sluisdeuren, brugvallen, steigers en aandrijvingen, maar ook om het vernieuwen van de elektrotechnische installaties (bediensysteem).

Sinds 2014 worden alle bruggen en sluizen op afstand bediend vanuit het provinciehuis, dit vraagt om installaties die goed aansluiten op de centrale bediening. Met een uniforme bediening wordt het bedieningsgemak verhoogd en de kans op bedieningsfouten verkleint.

De 13 bruggen en 11 sluizen worden in één programma gemoderniseerd om weer jarenlang mee te kunnen als onmisbare schakels voor een veilig en bereikbaar Flevoland.

De belangrijkste resultaten van het programma zijn:

- Technische staat van de objecten in een toekomstbestendige staat brengen die voldoet aan de hedendaagse wet- en regelgeving;
- Installaties uniformeren, waardoor het onderhoud efficiënter en tegen lagere kosten kan worden uitgevoerd en de bediening veiliger kan plaatsvinden;
- Het aantal storingen verminderen, waardoor de bruggen en sluizen optimaal beschikbaar zijn voor de (vaar)weggebruikers;
- Veiligheid voor de gebruiker zo goed mogelijk borgen.

De belangrijkste doelen tijdens de uitvoering zijn:

- De belanghebbenden bij het programma worden tijdig en volledig geïnformeerd, zodat de omgeving zo min mogelijk hinder ervaart van werkzaamheden;
- Een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de bruggen en sluizen gedurende de uitvoering van het programma;
- Een goede samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer. Professionele samenwerking gebaseerd op vertrouwen.

Kenmerken

Waar gaat het om?

Aantal brug-sluiscombinaties	: 8
Aantal sluizen	: 3
Aantal bruggen	: 3 + 2 bruggen van de gemeente Urk
Bedieningscentrale	: 1

Bouwperiode van de bruggen en sluizen : 1940 – 2012

Uitbreidingen

Het is de bedoeling dat de nieuw te bouwen Michiel de Ruyterbrug bij de Zeeheldenwijk in de gemeente Urk en de nieuwe brug bij Roggebot (N307) ook aangesloten gaan worden op de Centrale Bedienkamer Flevoland. Gelijke bedientijden en één aanspreekpunt voor (bijna) alle bruggen en sluizen in de provincie, vergroten de klantvriendelijkheid naar onze vaarweggebruikers. Om dit in de nabije toekomst te kunnen realiseren wordt in het programma rekening gehouden met aanvullende koppelingen van bruggen en sluizen.

Stand van zaken en eerste ervaringen met de uitvoering

De eerste renovatiewerkzaamheden zijn inmiddels uitgevoerd. In november 2019 is de eerste schop daadwerkelijk de grond ingegaan en zijn de remmingwerken, ook wel geleidewerken genoemd, bij de Elburgerbug en de remmingwerken en de wachtsteigers bij de Marknessersluis vernieuwd. In april van dit jaar is de eerste brug-sluiscombinatie gerenoveerd en omgebouwd naar het nieuwe bediensysteem. Het gaat om de Urkersluis op Urk. De eerste ervaringen met het nieuwe bediensysteem zijn positief. De werkzaamheden lopen allemaal nog volgens planning, ondanks de beperkende maatregelen in de bouw, als gevolg van de Corona-crisis.

Bedieningssysteem

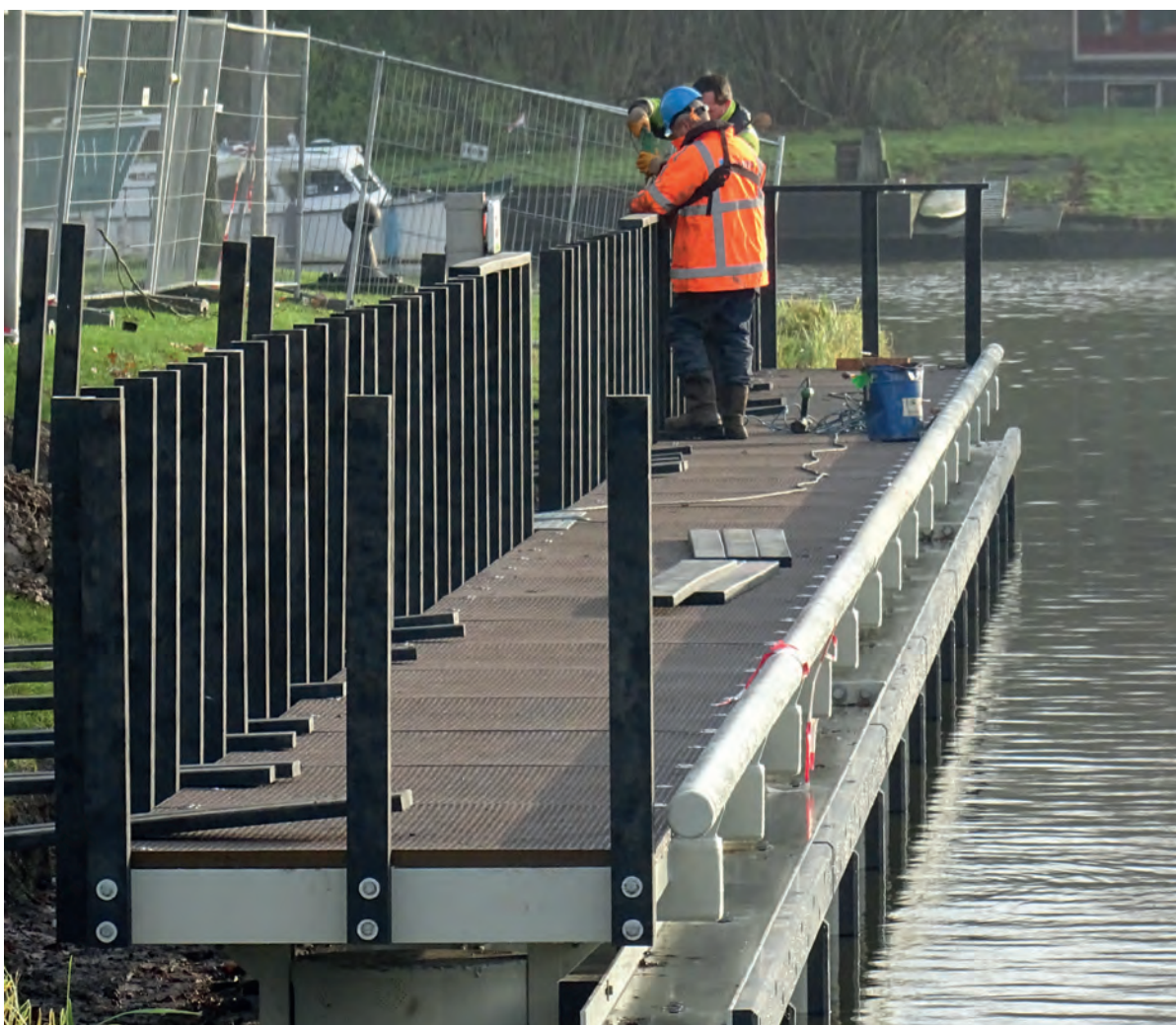
Met de renovatie van de Urkersluis is het nieuwe bediensysteem nu voor één van de 16 locaties in werking getreden. Op de bedieningscentrale in het provinciehuis is één van de werkplekken geschikt gemaakt voor dit nieuwe systeem. Er zullen dus een tijdje twee bediensystemen naast elkaar functioneren. Het nieuwe systeem wordt daarmee steeds uitgebreider en het aantal bruggen en sluizen dat via het oude systeem werkt wordt kleiner.

Verder is er op Urk een zogenaamde back-up centrale gebouwd. Het is de bedoeling dat na de renovatie van alle objecten er twee back-up centrales zijn voor het hele provinciale areaal bij de Urkersluis op Urk en bij de Noordersluis in Lelystad. Mocht de centrale op het provinciehuis met een storing te maken krijgen, dan kan de bediening vanuit deze back-up centrales toch plaatsvinden.

Een Impressie van de eerste resultaten



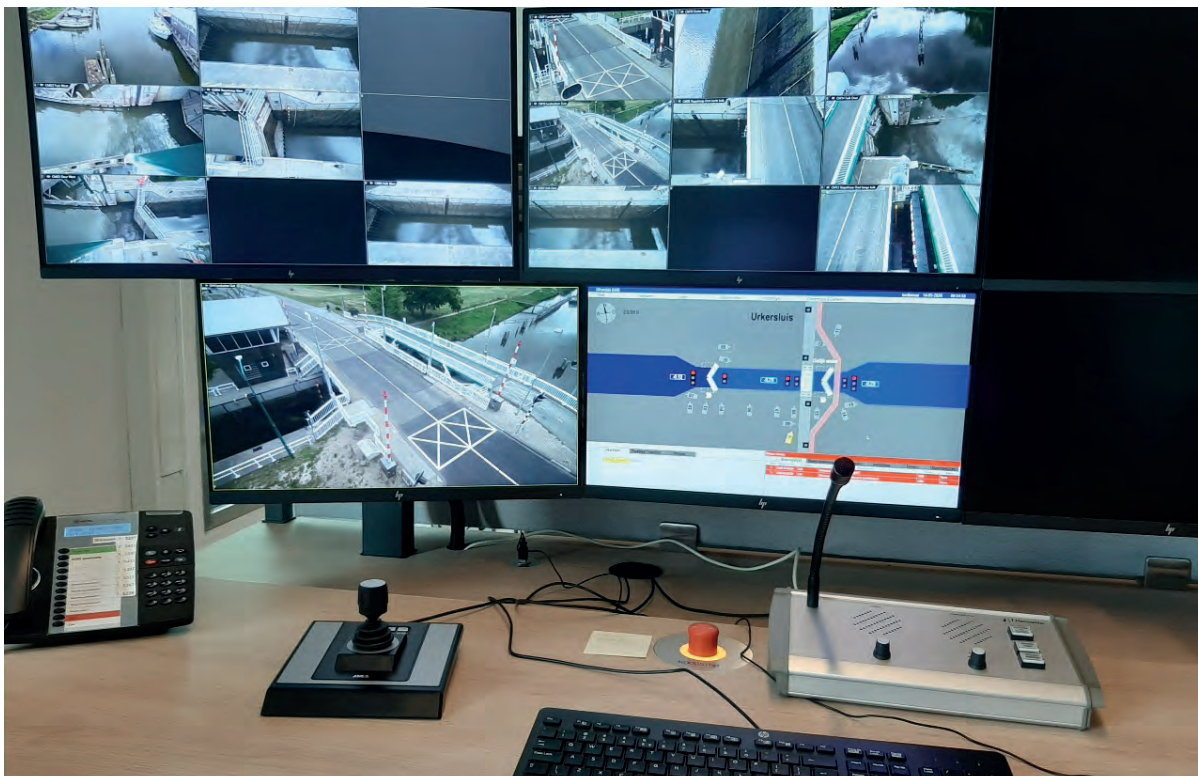
Nieuwe remmingwerken bij de Elburgerbrug



Nieuwe wachtsteiger bij de Marknessersluis



Conservering van de nooddeur-stellage bij de Urkersluis



Nieuwe werkplek bedienentrale

Eerste ervaringen

Nu we beschikken over de eerste praktijkervaringen met de uitvoeringswerkzaamheden hebben we de eerste conclusies en aandachtspunten voor de komende periode helder.

Twee belangrijke positieve conclusies zijn:

- **Tevredenheid over de kwaliteit van het werk.** De gerenoveerde delen zien er niet alleen goed uit, maar zijn technisch gezien van een hoog niveau. Bovendien zijn de bedienaars en de beheerder tevreden over de nieuwe installaties.
- **Weinig klachten vanuit de omgeving.** Tijdens de renovatiewerkzaamheden zijn er erg weinig klachten over de hinder of overlast geweest. Waarschijnlijk is dit het gevolg van goed vooroverleg met de verschillende partijen in de omgeving en het verstrekken van tijdige informatie.

Drie belangrijke aandachtspunten voor de komende periode:

- **Meer renovaties noodzakelijk.** Tijdens de voorbereiding van de werkzaamheden zijn er regelmatig extra gebreken aan het licht gekomen, die van te voren niet bekend waren. De staat van onderhoud van de verschillende objecten blijkt veelal slechter dan we in eerste instantie hebben voorzien. Dit betekent dat we rekening moeten houden met extra (noodzakelijke) renovatiewerkzaamheden, hetgeen waarschijnlijk leidt tot hogere kosten en wellicht ook tot meer benodigde tijd.
- **Meer onderzoek nodig.** In het verlengde van het hiervoor benoemde punt is vaak vervolgonderzoek nodig naar de extra gebreken, die ontdekt worden. Daarnaast hebben we de afgelopen periode ook twee keer een extra onderzoek moeten instellen als gevolg van het aantreffen van gevaarlijke stoffen. In 2018 ging dit om Chroom-6 en in 2019 om asbest. Extra onderzoek kost tijd en geld.
- **Extra eisen.** Tijdens de voorbereiding van de werkzaamheden blijken er door het Waterschap Zuiderzeeland extra eisen te worden gesteld aan de te hanteren werkmethodes. Deze nieuwe eisen ontstaan door nieuwe inzichten of door een veranderde situatie. Door de bank genomen vragen deze extra eisen extra tijd en extra geld.

Planning van de renovatie en ombouw van de verschillende objecten

Voor de planning van het groot onderhoud van de bruggen en sluizen worden door de aannemerscombinatie de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- In het recreatieseizoen in principe geen werkzaamheden die het scheepvaartverkeer hinderen;
- Per polder (Noordoostpolder, Oostelijk- en Zuidelijk Flevoland) wordt maximaal aan één brug, sluis of brug/sluiscombinatie gelijktijdig gewerkt, zodat er altijd toegang tot een polder via het water mogelijk blijft;
- Op 31 maart 2023 zijn alle werkzaamheden afgerond.

De planning die gemaakt is blijft altijd een principeplanning en is het afgelopen jaar hier en daar ook weer bijgesteld. Wanneer zich ontwikkelingen voordoen in de omgeving die een aanpassing noodzakelijk maken, dan wordt daar zoveel mogelijk op ingespeeld. Zo is op dit moment ook niet in te schatten of de effecten van de Corona-maatregelen invloed gaan hebben op de huidige planning. De tijdsplanning waar op dit moment vanuit wordt gegaan is de volgende:

Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen | Planning van de werkzaamheden

Jaar	2019	2020				2021				2022				2023	
Kwartaal	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2
Noord-oostpolder		BS Urkersluis		B Arie de Witbrug	BS Friese Sluis	B Tollebekerbrug	B Zwolsebrug			BS Voorstersluis		BS Marknessersluis		B Vollenhoverbrug	
Zuid/Oost Flevoland						B Elburgerbrug				BS Ketelsluis	BS Noordersluis	S De Blauwe Dromer	BS Zuidersluis	S Larsersluis	S Vaartsluis



2020

- Urkersluis (Q1 en Q2)
- Arie de Witbrug (Q3)
- Friese Sluis (Q4)

2021

- Elburgerbrug (Q1)
- Tollebekerbrug (Q1)
- Zwolsebrug (Q2)
- Ketelsluis (Q4)
- Kampersluis (Q4)

2022

- Voorstersluis (Q1)
- Noordersluis (Q1)
- Sluis de Blauwe Dromer (Q2)
- Marknessersluis (Q3)
- Zuidersluis (Q4)
- Vaartsluis (Q4)

2023

- Larsersluis (Q1)
- Vollenhoverbrug (Q1)

De vervanging van de remmingwerken en wachtsteigers verloopt via een eigen planning. In principe leiden deze werkzaamheden niet tot stremmingen voor de scheepvaart, waardoor er in deze planning ook wat meer mogelijkheden zijn.

Financiën

Budget	
€ 59.900.000	Raming na aanbesteding
€ 53.112	Extra budget vanuit MBVI ivm uitbreiding scope
€ 59.953.112	Huidige projectbudget

Het projectbudget is na aanbesteding, juni 2018, vastgesteld. Na aanbesteding hebben zich een aantal kleine scope-uitbreidingen voorgedaan, die gefinancierd zijn vanuit het MBVI.

Binnen het projectbudget is een risico-reservering opgenomen, waaruit onvoorziene extra kosten kunnen worden betaald. Met de eerder genoemde aandachtspunten; meer noodzakelijke renovaties, meer onderzoeken en duurdere werkmethodes wordt het een hele uitdaging om deze extra kosten uit deze risico-reservering te dekken. Zowel van de kant van de Opdrachtnemer als van de kant van de Opdrachtgever wordt alles in het werk gesteld om de kosten zo beperkt mogelijk te houden.

Toprisico's en overige grote risico's

Toprisico's	Beheersmaatregelen
De conditie van bepaalde installatie-onderdelen is vooraf niet goed vast te stellen en tijdens de uitvoering blijkt de conditie slechter dan voorzien.	In het contract is budget gereserveerd voor onvoorziene werkzaamheden. Mochten onvoorziene werkzaamheden niet binnen dit budget kunnen worden opgevangen dan zal een beroep worden gedaan op de weerstandsparagraaf van de provincie.
Contracteisen wijzigen door toedoen bevoegd gezag. Hierdoor nemen de werkzaamheden toe wat resulteert in een kostenverhoging.	De vragende partij zorgt voor financiële middelen. Indien de financiële middelen niet door deze partij beschikbaar worden gesteld, maar de eis moet worden ingewilligd om tot realisatie te kunnen overgaan, dan zal dit worden voorgelegd aan de ambtelijk opdrachtgever.

Overige grote risico's	Beheersmaatregelen
Vondst van gevaarlijke stoffen, zoals bijv. asbest vraagt om nader onderzoek. Dit vraagt extra tijd en extra budget.	In eerste instantie wordt getracht dit te bekostigen uit de risico-reservering.
Door uitvoeringswijzigingen en/of aanvullende werkzaamheden wordt de contractuele opleverdatum maart 2023 niet gehaald.	Bij het in opdracht geven van extra werkzaamheden wordt het handhaven van de opleverdatum expliciet afgewogen.
Als gevolg van de Corona-maatregelen kan extra tijd (en dus extra geld) nodig zijn, waardoor de planning op zou kunnen schuiven.	Volgens het geldende UAV-gc contract heeft de Opdrachtnemer de inspanningsverplichting om te zorgen dat de (extra)kosten als gevolg van een onvoorziene ontwikkeling zo laag mogelijk te houden. De Opdrachtgever zal hierin gezamenlijk optrekken met de Opdrachtnemer.

Overige grote risico's	Beheersmaatregelen
Klachten van weg- en vaarweggebruikers over stremmingen, hinder en omleidingsroutes als gevolg van de werkzaamheden.	Geplande stremmingen en hinder benodigd voor het uitvoeren van de werkzaamheden worden via verschillende communicatiemiddelen ruim van tevoren gecommuniceerd met alle belanghebbenden.

Chroom-6

Eind 2018 is onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van Chroom-6 op de bruggen en sluizen. Op een klein aantal plekken is daadwerkelijk Chroom-6 aangetroffen.

Zolang het onderdeel met Chroom-6 niet wordt bewerkt levert dit geen gevaar op voor de gezondheid. Wanneer een onderdeel waar Chroom-6 op is aangetroffen wordt bewerkt, kunnen er wel gezondheidsrisico's ontstaan. Daarom zal de aanwezige Chroom-6 op de beweegbare bruggen en sluizen in het kader van het Groot Onderhoud programma zoveel als mogelijk worden verwijderd.

Bij het verwijderen van Chroom-6 worden gelijksoortige veiligheidsmaatregelen getroffen als bij het verwijderen van asbest.

Besluitvorming en rol Provinciale Staten

Provinciale Staten worden regelmatig op de hoogte gehouden van de vorderingen en ontwikkelingen van het programma Groot Onderhoud Bruggen en Sluizen. Het streven is de Provinciale Staten via een voortgangsrapportage minimaal één keer per jaar te rapporteren. Indien nodig kan een extra voortgangsrapportage worden opgesteld of kan tussentijds via een PS-mededeling een extra terugkoppeling worden gedaan. Gedurende de realisatiefase zullen voor de Statencommissie en/of Provinciale Staten ook werkbezoeken worden georganiseerd.

Externe Communicatie

Belangrijk uitgangspunt voor de externe communicatie met de belanghebbenden is dat zij volledig en tijdig worden geïnformeerd, dat we open en transparant zijn en dat vragen en klachten zo snel mogelijk beantwoord worden.

De eerste ervaring met de renovatie van de Urkersluis is positief. Er zijn weinig vragen en klachten binnengekomen. In de lokale media en op social media is tijdens de werkzaamheden wel wat discussie ontstaan over de omleidingsroute, de drukte en de inzet van verkeersregelaars tijdens de kost. Evaluatie met de gemeente Urk heeft ertoe geleid dat we bij de volgende objecten op Urk ook nadrukkelijk de gemeenteraad mee zullen nemen in onze externe communicatie.

De grote uitdaging tijdens de renovatiewerkzaamheden is de bereikbaarheid, zowel via de weg als via de vaarweg. Omleidingsroutes zijn echter niet te voorkomen. Om hier de goede keuzes in te maken zal gedurende het gehele programma veel afgestemd worden met de belanghebbenden. Het gaat dan niet alleen om weg- en vaarweggebruikers, maar ook om inwoners, bedrijven, gemeenten, nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer, belangenorganisaties, enzovoort.

Vervolgens zal zo breed mogelijk worden gecommuniceerd over de werkzaamheden, hinder en omleidingen en de voortgang van het programma. Hiervoor wordt onder andere gebruik gemaakt van bebording ter plekke, de website flevowegen.nl en flevovaarwegen.nl, de twitteraccounts, een bouw-app, artikelen in diverse media en een nieuwsbrief.

Colofon

Dit is een uitgave van:

Afdeling Infrastructuur
Provincie Flevoland
Visarenddreef 1
Postbus 55
8200 AB Lelystad

Contact:

T 0320 – 265 265
E info@flevoland.nl
W www.flevoland.nl

juni 2020