

## Onderwerp

Uitvoeringsbesluit vervanging Concordiabrug

### Bestuurlijke samenvatting van het voorstel

Met het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit vervanging Concordiabrug gaan Provinciale Staten akkoord met het bouwen van een nieuwe Concordiabrug over het Merwedekanaal op dezelfde locatie als de huidige brug. Het betreft de vervanging van een provinciale brug over een provinciale vaarweg in de gemeente Gorinchem.

De vervanging is noodzakelijk om ongeplande onbeschikbaarheid van de brug zoveel als mogelijk te voorkomen en zo te blijven binnen de kaders van het assetmanagement van provinciale infrastructuur. Het is zowel technisch als financieel niet meer haalbaar om de huidige brug voor een langere periode in stand te houden. De Concordiabrug is in relatief slechte staat en vormt door de smalle doorvaart (11,80m) bovendien een knelpunt voor het vaarwegverkeer in het Merwedekanaal. Om gedurende de uitvoeringswerkzaamheden van ongeveer een jaar de bereikbaarheid van Gorinchem en het Merwedekanaal op het gewenste niveau te houden, wordt met dit Uitvoeringsbesluit ook besloten om ten behoeve van de gehele uitvoeringsperiode een tijdelijke beweegbare oeververbinding aan te leggen.

De nieuwe basculebrug met een bredere doorvaart van 16,10m zorgt voor een toekomstvastere bereikbaarheid van de gemeente Gorinchem en het Merwedekanaal.

Conform de Regeling Projecten Zuid-Holland wordt voor projecten met een provinciale bijdrage van meer dan € 10 miljoen een Uitvoeringsbesluit aan Provinciale Staten voorgelegd.

## Inhoud

### Maatschappelijke taak en opgave

Een bereikbaar Zuid-Holland zorgt ervoor dat we veilig en duurzaam kunnen reizen of je nu gebruik maakt van de weg, het water, het openbaar vervoer of de fiets. Efficiënt beheer en onderhoud en zo nodig vervanging van bestaande infrastructuur draagt hier in belangrijke mate aan bij. Tijdens de werkzaamheden laten we het belang van de gebruikers meewegen, om overlast zo veel als mogelijk te voorkomen.

### Voorgeschiedenis

In 2016 is bij de netwerkanalyse vaarwegen al geconcludeerd dat deze provinciale brug onvoldoende functioneert, zowel vanuit de weg als het water bekeken. Het val van de brug is in slechte staat en zou vervangen moeten worden om de brug weer voor een langere periode veilig te kunnen blijven bedienen en gebruiken. Ook het westelijke landhoofd is in matige/slechte staat. De consequenties van het vervangen van het val zijn dat ook de bovenbouw en het bewegingswerk moeten worden vervangen. Alleen het vervangen van deze onderdelen zou al een forse investering vragen. Bovendien vormt de brug een nautisch knelpunt voor de scheepvaart, vanwege de beperkte doorvaartbreedte van 11,80m. Om die reden wordt niet nogmaals planmatig onderhoud uitgevoerd, maar wordt de brug in zijn geheel vervangen en ook gelijk het nautisch knelpunt opgelost.

Er was in eerste instantie nog geen investeringskrediet binnen de beheer- en onderhoudsmiddelen beschikbaar om deze brug te kunnen vervangen. Provinciale Staten hebben via het Kaderbesluit 2016 besloten om € 25 mln investeringskrediet beschikbaar te stellen voor “Verbeteringen weg-vaarweg, waaronder de Concordiabrug”. Daarna is een studie gestart, waarbij ook een verbeterde functionaliteit is onderzocht.

In het PZI 2021 - 2039 is vervolgens specifiek voor de Concordiabrug € 11,5 mln beschikbaar gesteld. Dat was op basis van een voorlopig ontwerp en prijspeil 2021.

In de Kadernota 2025 is het investeringskrediet gesplitst in een voorbereidingskrediet van € 0,8 mln en een reservering voor de uitvoeringsfase van € 10,7 mln. Daarnaast is op basis van een nieuwe kostenraming met prijspeil 31 dec 2023 de reservering voor de uitvoeringsfase verhoogd met € 2 mln als gevolg van prijsontwikkeling t/m 2023 en € 10,9 mln vanuit de reservering “Verbeteringen weg-vaarweg, waaronder de Concordiabrug”. De totale reservering kwam hiermee op € 23,6 mln. Bij het PZI 2025-2039 is het voorbereidingskrediet met € 0,3 mln verhoogd en de reservering met hetzelfde bedrag verlaagd. Het beschikbare investeringskrediet voor de uitvoeringsfase in het vigerende PZI 2025-2039 is daarmee € 23,3 mln.

#### Bestaande situatie

Nabij het centrum van Gorinchem, ten zuiden van de Begraafplaatssluis, ligt de Concordiabrug over het Merwedekanaal. De oude brug over het sluishoofd werd in 1990 vervangen door de circa 40 meter zuidelijker gelegen Concordiabrug. De bovenbouw van de Concordiabrug is daarbij hergebruikt en komt oorspronkelijk uit het Kanaal door Voorne (1962). De begraafplaatssluis is een Rijksmonument en de Concordiabrug valt binnen de invloedssfeer van dit monument.

De aansluitende wegen zijn in beheer van de gemeente Gorinchem. De Concordiabrug is de belangrijkste interne verbinding voor het wegverkeer tussen het oostelijke en het westelijke deel van de stad en tevens de enige interne verbinding voor doorgaand vrachtverkeer. De brug wordt intensief gebruikt door hulpdiensten, bijna alle OV-verbindingen van en naar station Gorinchem, fietsende scholieren, lokale bedrijven en automobilisten. Het wegprofiel van de huidige brug bestaat uit twee rijstroken met een tussenstrook. Aan beide zijden ligt een fietspad en voetpad. Het brugdek is 15,20m breed. De Concordiabrug ligt ingeklemd tussen bebouwing, het Merwedekanaal, een benzinstation en het spoor.

Het Merwedekanaal wordt voornamelijk gebruikt door beroepsscheepvaart en slechts sporadisch door recreatievaart. De huidige doorvaartbreedte van de Concordiabrug is 11,80m en de doorvaarthoogte 1,60m. Hiermee is het voor de vaarweg een knelpunt door de beperkte doorvaartbreedte. Voor het wegverkeer is juist de beperkte doorvaarthoogte een knelpunt. Hierdoor moet de brug namelijk voor bijna elk schip worden geopend. In combinatie met de beperkte doorvaartbreedte duurt een dergelijke opening ook nog eens relatief lang: gemiddeld 6,5 minuut.

De Begraafplaatssluis is een niet in werking zijnde sluis en is een Rijksmonument. Het noordelijke sluishoofd is onderdeel van een waterkering. Net als de Concordiabrug heeft de Begraafplaatssluis een beperkte doorvaartbreedte van 11,80m. Mede vanwege de monumentenstatus is het aanpassen van de doorvaartbreedte van de sluis geen onderdeel van de scope van dit project. Ook met de nieuwe Concordiabrug blijft er voor de scheepvaart nog een knelpunt bestaan, maar in dit project is dus wel rekening gehouden met een mogelijke toekomstige aanpassing van de sluis.

In bijlage 1 is een overzicht te zien van de ligging van de Concordiabrug en de Begraafplaatssluis.

### Scenario's nieuwe Concordiabrug

Er zijn voor de vervanging van de Concordiabrug vier opties verkend:

1. Nieuwe brug op de huidige locatie
2. Nieuwe brug op de huidige locatie met hergebruik van een deel van de constructie
3. Nieuwe brug ten noorden van de huidige brug
4. Nieuwe brug ten zuiden van de huidige brug

Aan de varianten 3 en 4 zitten grote extra risico's. Er dienen gronden aangekocht te worden van bijvoorbeeld het benzinestation (noordelijke variant) en kantoorgebied (zuidelijke variant), wat grote risico's in tijd en geld met zich mee brengt. Daarnaast dienen er ruimtelijke procedures te worden doorlopen in het kader van een bestemmingsplanwijziging met mogelijkheden op bezwaar en beroep.

Indien de grondverwerving en de ruimtelijke procedures tot te grote vertraging van het project leiden heeft dat mogelijk consequenties voor de beschikbaarheid van de huidige brug. Het risico op uitval van componenten en daarmee brugstoringen neemt toe, naarmate we later in de tijd (na 2030 voor variant 3 en 4) tot vervanging zouden overgaan. Het laatste planmatig onderhoud aan de besturingsinstallatie van de brug is in 2008 uitgevoerd. Bij vervanging in 2026 is de installatie al 18 jaar oud, bij vervanging in 2030 zelfs 22 jaar. Zelfs bij de vroegst mogelijke vervanging bij de voorgestelde uitvoeringsvariant (voorzien begin 2028) is er al een relatief groot risico op meer uitval van componenten en dat risico neemt jaarlijks toe.

Daarnaast zijn ingrijpende maatregelen noodzakelijk aan zowel de boven- als ondergrondse infrastructuur. Gezien de korte afstand van de nieuwe brug tot de monumentale Begraafplaatsluis in variant 3 bestaat er tevens een risico dat een aanvraag voor een monumentenvergunning met advies van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) wordt afgewezen.

In variant 2 wordt het oostelijke landhoofd hergebruikt. Dit levert een verkorting van de bouwtijd op van ca. 3 maanden en lagere bouwkosten. De nadelen van deze variant zijn echter dat er minder ontwerprijheid is door het hergebruik van het oostelijk landhoofd en dat de eventuele toekomstige verbreding van de Begraafplaatsluis niet symmetrisch kan worden uitgevoerd. Aangezien de RCE juist heeft geadviseerd de sluis in de toekomst symmetrisch te verbreden, is dit een risico voor het niet verkrijgen van een monumentenvergunning. Overigens is de verbreding van de begraafplaatsluis nog niet opgenomen in het PZI en zijn daar dus ook geen middelen voor beschikbaar gesteld. Daarnaast zijn er ook risico's bij het hergebruiken van één van de landhoofden, zoals een tegenvallende restlevensduur en het aantreffen van onverwachte tekortkomingen tijdens de verdere uitwerking van het ontwerp.

In overleg met de gemeente Gorinchem is ervoor gekozen om de brug op de huidige locatie te vervangen, zonder hergebruik van het oostelijk landhoofd.

### Type brug

De keuze voor het type brug is na integrale afweging - op basis van investeringskosten, gebruiks zekerheid, onderhoudskosten en inpassing - gevallen op het één na goedkoopste alternatief: een basculebrug. Het kostenverschil met het goedkoopste alternatief is op de totale investering beperkt (+ € 1,85 mln). Ook vanuit welstandsoogpunt van de gemeente heeft deze variant de voorkeur. De basculebrug heeft van alle varianten bovendien de laagste onderhoudskosten. Over de gehele levenscyclus van de nieuwe brug levert dit een besparing op van €1,5 mln. ten opzichte van het goedkoopste alternatief. Het verschil met het onderhoudsbudget van de huidige brug is te verwaarlozen.

### Doorvaartbreedte

Ten opzichte van de bestaande brug wordt de doorvaart van de nieuwe brug verbreed van 11,8 naar 16,1m. Dat is op basis van de Richtlijn Vaarwegen 2020 (Rijkswaterstaat) de minimale breedte die een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart mogelijk maakt. Hierbij wordt ook de kans op aanvaring van remmingwerk en/of brug sterk gereduceerd, wat gunstig is voor de onderhoudskosten.

### Doorvaarthoogte en aantal brugopeningen

Gezien de inrichting en hoogteligging van de bestaande infrastructuur rond de brug kan de nieuwe brug niet hoger worden aangelegd. De doorvaarthoogte van de nieuwe brug verandert daardoor niet significant, waardoor het aantal brugopeningen gelijk blijft. Het aantal brugopeningen op jaarbasis lag de afgelopen jaren tussen de 2200 en 2500.

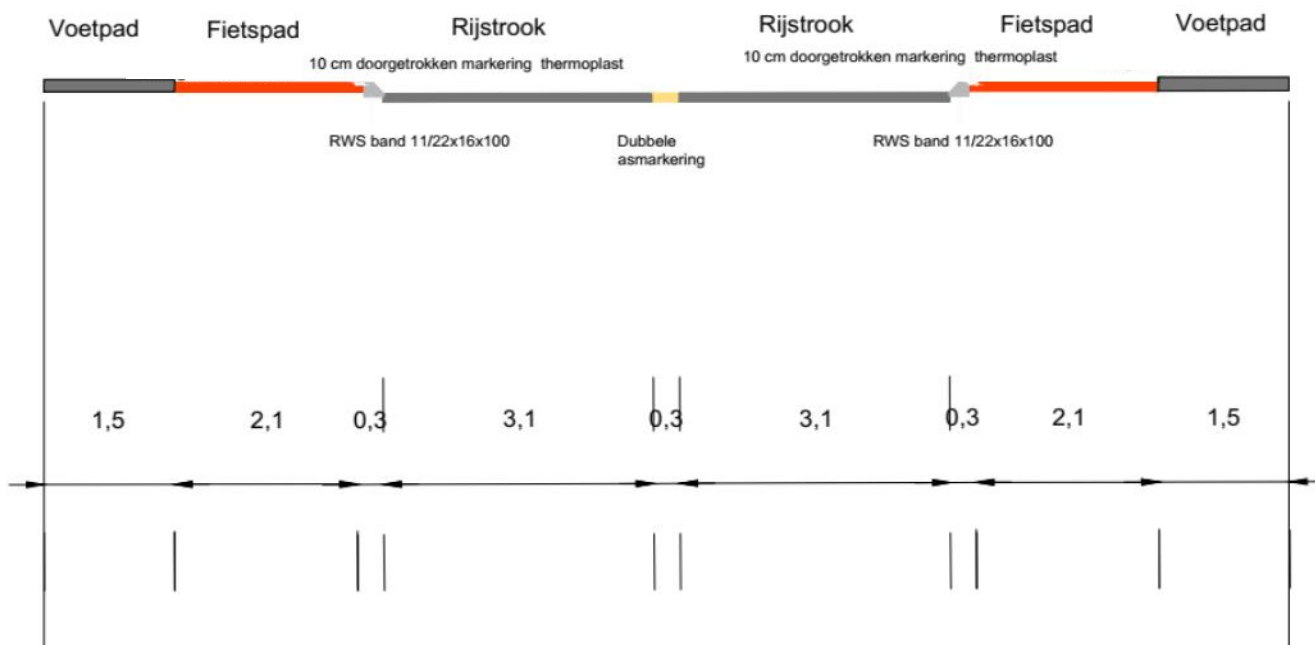
Om de hinder voor het wegverkeer en de druk op het verkeersnetwerk in Gorinchem te verlichten, zit de te behalen winst niet in het reduceren van het aantal openingen, maar wel in het verkorten van de tijdsduur van de openingen van de brug. Gemiddeld duurt elke brugopening in de huidige situatie ongeveer 6,5 minuut. De verwachting is dat na de bouw van de nieuwe brug de duur van de brugopening afneemt. De doorvaarttijd blijft ten opzichte van de meeste andere bruggen nog wel wat langer, door de versmalling ter hoogte van de Begraafplaatssluis. Als de Begraafplaatssluis in de toekomst verbreed zou worden verbreed, kan de doorvaarttijd nog korter worden.

### Wegindeling op de brug

Voor de indeling van de weg zijn verschillende aspecten meegewogen:

- De richtlijn 'Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeer Voorzieningen' (ASVV) voor de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom in het kader van doorstroming en verkeersveiligheid.
- De aansluitende infrastructuur van de gemeente Gorinchem. Deze is relatief smal ingericht door de beperkte beschikbare ruimte en zal zonder aankoop van gronden/panden nooit conform het wensbeeld uit de richtlijn ingericht kunnen worden.
- Kosten: hoe breder het brugdek hoe breder ook de landhoofden en de brugkelder moeten worden. Bij een toename van het gewicht van het brugdek zal ook de aandrijving zwaarder uitgevoerd moeten worden.

In overleg met gemeente is daarom gekozen voor onderstaand wegprofiel met een totale breedte van 14,30m.



#### Tijdelijke oeververbinding

De bouwtijd van een nieuwe brug is ongeveer een jaar. Tijdens het bouwen van de brug op de huidige locatie kan de bestaande brug zijn functie als belangrijke wegverbinding tussen de twee delen van de stad Gorinchem niet vervullen.

Voor de tijdelijke situatie tijdens de bouw zijn vier opties beschouwd:

- Een tijdelijke beweegbare brug
- Een tijdelijke (beweegbare) brug met beperkte toegang
- Geen tijdelijke brug
- Een tijdelijke vaste brug

In overleg met de gemeente Gorinchem, de aanliggende bedrijven, de provinciale concessieverlener voor het Openbaar Vervoer en de veiligheidsregio is ervoor gekozen om een tijdelijke beweegbare brug te realiseren om voor zowel het wegverkeer als het vaarwegverkeer het maximale te kunnen doen voor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid tijdens de uitvoering. Dit op basis van de volgende afwegingen:

- De hulpdiensten dienen (nagenoeg) zonder rijtijdverlies het Merwedekanaal te kunnen kruisen. Als dit niet kan worden gefaciliteerd, dan worden de aanrijtijden niet gehaald. In het proces hebben we overwogen om geen tijdelijke brug aan te leggen. Gelet op het belang van

de hulpdiensten bleek deze optie niet goed verdedigbaar. Dit zou zeer waarschijnlijk leiden tot bezwaren/rechtszaken die het proces verder vertragen en die we vermoedelijk niet gaan winnen.

- Er gaat veel openbaar vervoer (busverbindingen, waaronder HOV) over de Concordiabrug. Dit niet faciliteren zorgt voor extra kosten voor de vervoerder en reizigersverlies op de korte en langere termijn. Het OV kan ook niet goed gebruik maken van de enige alternatieve oversteek in Gorinchem (bij de Merwedesluis) vanwege de smalle straten in het oude centrum.
- Voor fietsers en voetgangers is een alternatieve oeververbinding te ver om.
- De scheepvaart op het Merwedekanaal betreft voornamelijk beroepsvaart. In het belang van de bedrijfsvoering van de bedrijven langs het Merwedekanaal is een langdurige stremming zeer ongewenst. Daarnaast is ook de veiligheid op het Merwedekanaal een belangrijk argument om niet te kiezen voor een tijdelijke vaste brug, met een blokkade voor de scheepvaart. De omvaarroute is zeer lang en achteruit varende schepen zijn vanwege de nautische veiligheid op het Merwedekanaal ongewenst.
- Voor het overige gemotoriseerde verkeer is de verbinding ook van belang; dit verkeer kan niet allemaal via de Merwedesluis de Merwede kruisen, omdat men dan in de binnenstad terecht komt. Vrachtverkeer mag hier ook niet overal rijden. Het alternatief is omrijden via de A27. Dat is zeer ver om, en is ook niet altijd goed mogelijk gezien de werkzaamheden aan de A27 die in de voorziene uitvoeringsperiode van de Concordiabrug staan ingepland.
- Op dit moment is er in Nederland één leverancier die een geschikte tijdelijke beweegbare brug kan leveren. Deze leverancier levert één standaardtype. Deze brug bestaat uit een dek van ruim twee rijstroken breed aangevuld met fiets-/voetpaden. Een smallere beweegbare brug met de juiste minimale overspanning is momenteel, voor zover bekend, niet beschikbaar. Dit betekent dat het niet toestaan van overig gemotoriseerd verkeer geen kostenbesparing oplevert, omdat toch dezelfde tijdelijke beweegbare brug wordt ingezet.
- Op het moment dat er toch een smallere (en goedkopere) tijdelijke beweegbare brug zou kunnen worden ingezet bestaat overigens het risico dat overig verkeer wel gewoon van deze verbinding gebruik gaat maken. Dat zal dan hinder en onveiligheid opleveren en naar verwachting ook zorgen voor opstoppingen waar hulpdiensten en OV veel last van kunnen krijgen. Het is dan dus nodig om te investeren in tijdelijke maatregelen waardoor de brug alleen toegankelijk is voor de juiste doelgroep. Aangezien hulpdiensten en OV niet kunnen werken met een pasjessysteem, volstaat het niet om een eenvoudige slagboom of iets dergelijks te plaatsen.
- Om de tijdelijke beweegbare brug te kunnen realiseren is medewerking van de eigenaar van het tankstation nodig, omdat een deel van zijn grond nodig is voor de tijdelijke route. Als er geen doorgaand autoverkeer over de tijdelijke brug mag rijden, dan is de verwachting dat het aantal klanten fors daalt. De verwachting is dan ook dat de medewerking van de grondeigenaar waarschijnlijk niet wordt verkregen als er geen doorgaand verkeer wordt toegestaan, waardoor er geen tijdelijke brug kan worden gerealiseerd. Sowieso wordt dan ook een forse claim verwacht voor de afname in inkomsten door een gebrek aan klanten.

#### Stikstofdepositie

In de gebruiksfase zal er geen toename in de stikstofdepositie zijn ten opzichte van de huidige situatie. De omgevingsdienst heeft voor dit project aangegeven het voldoende aannemelijk te vinden

dat de vervangingswerkzaamheden kunnen worden beschouwd als werkzaamheden die onder beheer en onderhoud vallen. Dit omdat de bestaande (weg)verbinding uiteindelijk op dezelfde locatie in stand wordt gehouden zonder de functie te wijzigen en zonder dat de vervanging zorgt voor een toename van het verkeer. Er is dus geen aanleiding voor het laten uitvoeren van een AERIUS-berekening voor de gebruiksfase. Er wordt in de volgende fase wel een AERIUS-berekening opgesteld ten behoeve van het beperken van de uitstoot tijdens de realisatiefase.

### Duurzaamheid

Met behulp van een zogenaamde “ambitiewebsessie” is een duurzaamheidsscan voor het project opgesteld. Een viertal thema's zijn voldoende kansrijk bevonden om verder te verkennen. Het betreft de thema's Energie, Materialen, Ruimtelijke kwaliteit en Ecologie & biodiversiteit. In het referentieontwerp zijn hierin al enkele aspecten meegenomen, voornamelijk op het gebied van energiebesparing en materiaalgebruik. Ook in de volgende fasen zal duurzaamheid integraal worden meegenomen in het verdere ontwerpproces.

### Financiën

Bij de start van de verkenningsfase is destijds ook al het uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld door Provinciale Staten. Dit is echter niet in lijn met de nieuwe PZI-Spelregels. In de kadernota 2025-2028 is daarom besloten het voorbereidingskrediet en uitvoeringskrediet weer te splitsen.

### *Verkenningsfase*

In eerste instantie is besloten een voorbereidingskrediet toe te kennen van € 0,8 mln voor de totale uitgaven in de verkenningsfase. Mede vanwege de contractkeuze (UAV-gc) is echter in de afgelopen fase meer onderzoek uitgevoerd, waardoor een budget van € 1,1 mln nodig bleek aan voorbereidingskrediet. Het verwachte totaalbudget is ongewijzigd gebleven. Deze correctie is verwerkt in het PZI 2025-2039, zoals in november 2024 vastgesteld als bijlage bij de begroting 2025. Het totale voorbereidingskrediet is benut voor de verkenningsfase.

### *Uitvoeringsfase*

De meest actuele kostenraming heeft prijspeil 1 januari 2025 en is volgens de SSK-systematiek (Standaard Systematiek Kostenramingen) opgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp met een onzekerheidsmarge van circa +/- 30%.

<b>Lasten</b>		
<b>Post</b>	<b>Bedrag</b>	<b>Toelichting</b>
Bouwkosten	21,32 mln	Sloop en nieuwbouw Concordiabrug
Engineering	0,2 mln	Contract opstellen en Contractmanagement
Tijdelijke brug	3,19 mln	Realisatie en verwijdering tijdelijke brug
Overige bijkomende kosten	0,9 mln	Communicatie, nadeelcompensatie, gebruik gronden van derden
Risicoreservering	3,91 mln	Objectoverstijgende risico's
<b>Totaal</b>	<b>29,52 mln</b>	

De werkzaamheden van dit project hebben geen effect op de beheer- en onderhoudskosten, omdat het een vervanging betreft. Het dagelijks beheer en onderhoud is al opgenomen in het Meerjaren



Onderhoudsprogramma (MJOP). Er is geen verschil met het huidige beschikbare onderhoudsbudget voor de brug.

De risicoreservering voor dit project is een gebruikelijk percentage van de bouwkosten, passend bij de onzekerheidsmarge van de raming.

#### *Dekking kosten uitvoeringsfase*

Voor de uitvoeringsfase is in het PZI 2025-2039 een uitvoeringskrediet van € 23.300.000,- opgenomen.

Tijdens de verkenningsfase is op bestuurlijk niveau een aantal keer overleg gevoerd tussen de verantwoordelijk gedeputeerde en de gemeente over de nut en noodzaak van de vervanging van de Concordiabrug, de bereikbaarheid van Gorinchem tijdens de uitvoering (met name voor hulpdiensten) en een gewenste financiële bijdrage vanuit de gemeente voor een tijdelijke oeververbinding. Uiteindelijk is ervoor gekozen om vanwege de noodzaak van vervanging van de brug op relatief korte termijn en de beperkte financiële mogelijkheden vanuit de gemeente akkoord te gaan met een gemeentelijke bijdrage van € 400.000,-. Deze bijdrage was nog niet verwerkt in het PZI. Dat betekent dat er € 23,7 mln. beschikbaar is voor de uitvoering.

Dat betekent dat er een tekort is van € 5,82 mln. ten opzichte van de vorige raming. Dit tekort kan voor € 2,4 mln. worden verklaard door prijsontwikkeling t/m 1 januari 2025. De prijsontwikkeling naar 1 januari 2024 (€1.500.000,-) betreft voornamelijk hogere kosten voor beton, E-installaties en weginfrastructuur. De prijsontwikkeling naar 1 jan 2025 (€900.000,-) is gebaseerd op een percentage van 3,26% op basis van de index Grond- Weg en Waterbouw (GWW)). De prijsontwikkeling van in totaal € 2,4 mln kan worden gedekt vanuit de reservering in het PZI voor prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027.

Voor het resterende tekort van € 3,42 mln. is gekeken of extra cofinanciering mogelijk was, maar de gemeente heeft aangegeven hiervoor geen financiële ruimte te hebben. De scope is niet gewijzigd ten opzichte van de vorige raming. Er is ook geen versoering mogelijk binnen het project zonder dat dit de projectdoelstellingen raakt, die eerder in dit voorstel zijn opgenomen onder scenario's nieuwe Concordiabrug en tijdelijke oeververbinding. Het betreft een onvermijdelijke tegenvaller die gedekt kan worden vanuit de reservering in het PZI voor tegenvallers bij lopende projecten.

Deze wijzigingen worden verwerkt in de Voorjaarsnota 2025.

#### Financiële risico's:

- *Kabels en leidingen zijn niet tijdig verlegd.* Om dit risico te beheersen volgen we als project de procesleidraad voor kabels en leidingen en zijn we al vroegtijdig in overleg gegaan met de betrokken netbeheerders.
- *Geen overeenstemming over tijdelijk gebruik grond bij benzinstation, waardoor meer kosten gemaakt moeten worden of de tijdelijke brug niet kan worden gerealiseerd.* Om dit risico te beheersen zijn er gesprekken gevoerd met de eigenaar. Een van de eerste acties na het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit is het vastleggen van de afspraken met de eigenaar van de grond in een overeenkomst.



- *De beoogde tijdelijke beweegbare brug is niet beschikbaar op het gewenste moment, omdat deze elders wordt ingezet.* Om dit risico te beheersen zijn er al gesprekken gevoerd met de leverancier. Een van de eerste acties na het vaststellen van het Uitvoeringsbesluit is het vastleggen van de afspraken met de leverancier in een huurovereenkomst.
- *Mogelijk aanvullende eisen aan de nieuwe brug door vergunningverleners, zoals de gemeente of het waterschap.* In de volgende fase van het project zullen de vergunningen worden aangevraagd en wordt helderheid verkregen over eventuele aanvullende eisen.
- *Aanvullende kosten voor verkeersmaatregelen.* De exacte uitvoeringswijze en fasering van de werkzaamheden zijn in deze fase nog niet definitief bekend. Zowel tijdens het opstellen van het contract als tijdens de voorbereiding van de realisatie door de aannemer zal aandacht worden besteed aan verkeersveiligheid en bereikbaarheid en de bijbehorende maatregelen en kosten.

## **Proces**

### Fase van het beleidsproces

De verkenningsfase wordt via dit besluit afgerond. Na het Uitvoeringsbesluit start de uitvoeringsfase en gaat de planuitwerking starten voorafgaand aan de daadwerkelijke realisatie. Na de planuitwerking zal een Realisatiebesluit aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd.

### Participatie

De participatieaanpak voor dit project is gebaseerd op het feit dat het hier een vervanging van een bestaande brug betreft vanuit de noodzakelijke onderhoudsbehoefte. Diverse partijen, waaronder de gemeente Gorinchem, Waterschap Rivierenland en nutsbedrijven, zijn actief geraadpleegd in de verkenningsfase. Hun wensen en eisen omtrent de nieuwe én tijdelijke situatie zijn geïnventariseerd en voor zover mogelijk meegenomen in het ontwerp en/of de uitgangspunten voor de tijdelijke situatie. In de volgende fase zal ook de publiekscommunicatie worden opgestart.

De gemeente Gorinchem is als belangrijkste partner betrokken, als vertegenwoordiger van de bewoners, bedrijven en hulpdiensten. Ze zijn onderdeel van het projectteam. Tijdens deze fase is ook bestuurlijk draagvlak verkregen voor de gekozen oplossing, zowel voor de tijdelijke als de definitieve brug.

In de volgende fase zal de (publieks)communicatie worden opgestart in overleg met de omgevingsmanager en de afdeling Communicatie.

## **Procedure**

### Eerdere besluitvorming

Zie ook de voorgeschiedenis. De begroting van de Vervanging van de Concordiabrug is opgenomen in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI). Deze wordt jaarlijks aan u voorgelegd bij de behandeling van de begroting en indien nodig bijgesteld via de voorjaarsnota.

### Vervolgproces

Nadat het Uitvoeringsbesluit is vastgesteld zullen onder andere de volgende activiteiten worden opgepakt:

- Het afsluiten van een overeenkomst met de gemeente Gorinchem waarin de gemeentelijke bijdrage wordt vastgelegd alsmede afspraken worden gemaakt over het opnieuw aansluiten van de gemeentelijke weginfrastructuur op de nieuwe Concordiabrug.
- Het afsluiten van een overeenkomst met de eigenaar van de grond van het tankstation voor het tijdelijk gebruik van een deel van zijn terrein voor de tijdelijke brug en bijbehorende infrastructuur.
- Het aanschrijven van nutsbedrijven voor het verwijderen van kabels en leidingen waarvan in gezamenlijk overleg is geconcludeerd dat deze niet kunnen blijven liggen tijdens de realisatiefase en/of gebruiksfase van de nieuwe brug.
- Het afsluiten van een overeenkomst, na publicatie op Tendersnet, met een leverancier voor de huur van de bovenbouw van een tijdelijke beweegbare brug gedurende de periode van de realisatie van de nieuwe brug.
- Het opstellen van het contract ten behoeve van de aanbesteding.
- Het verkrijgen van het Realisatiebesluit (dit valt onder bestuurlijk mandaat van de verantwoordelijke portefeuillehouder).
- Het starten van de daadwerkelijke aanbesteding van het werk.

De gunning van het werk staat gepland in 2026. Vervolgens zal de opdrachtnemer een definitief ontwerp maken en de realisatie verder voorbereiden. De start van de uitvoeringswerkzaamheden is voorzien voor begin 2028.

#### Verdere formele besluitmomenten

Conform de Regeling Projecten Zuid-Holland hoeft het Realisatiebesluit, het besluit dat de overgang markeert tussen het deel planuitwerking en het deel realisatie, niet te worden voorgelegd aan Provinciale Staten. Besluitvorming door Provinciale Staten zou wel vereist zijn indien het benodigd aanvullend krediet tijdens de Uitvoeringsfase groter blijkt te zijn dan 5% van het beschikbaar gestelde krediet of meer dan € 2,5 miljoen.

## Ontwerp-Besluit

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 18 maart 2025, met het besluitnummer PZH-2025-870211547;

Gelet op Artikel 143, lid 2 van de Provinciewet;

Gelet op Artikel 2.2.1 Regeling Projecten Zuid-Holland;

Besluiten:

1. Vast te stellen het Uitvoeringsbesluit voor de Vervanging van de Concordiabrug;
2. Vast te stellen dat het budget voor Vervanging van de Concordiabrug met € 5,82 mln. wordt opgehoogd, afkomstig uit:
  - de reservering in het PZI voor prijsontwikkeling lopende projecten t/m 2027 (€ 2,4 mln.)
  - de reservering in het PZI voor tegenvallers lopende projecten (€ 3,42 mln.)
3. Vast te stellen het totale budget van € 29,52 mln. voor de realisatie van de Vervanging van de Concordiabrug.

Den Haag, 14 mei 2025

Provinciale Staten van Zuid-Holland,

Griffier  
drs. B.S.M. Sepers

Voorzitter  
mr. A.W. Kolff

**Bijlagen:**

1. Ligging Concordiabrug en Begraafplaatsluis

Den Haag, 18 maart 2025

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,

Secretaris  
drs. M.J.A. van Bijnen MBA

Voorzitter  
mr. A.W. Kolff