



RWS INFORMATIE

**Startbeslissing Opwaardering Hoofdvaarweg Lemmer –  
Delfzijl bruggen Oude Schouw, Spannenburg en  
Uitwellingerga**

Datum 25 oktober 2018  
Status Definitief



Aldus ondertekend op d.d. *22-11-2018* tijdens het bestuurlijk overleg MIRT,  
DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga



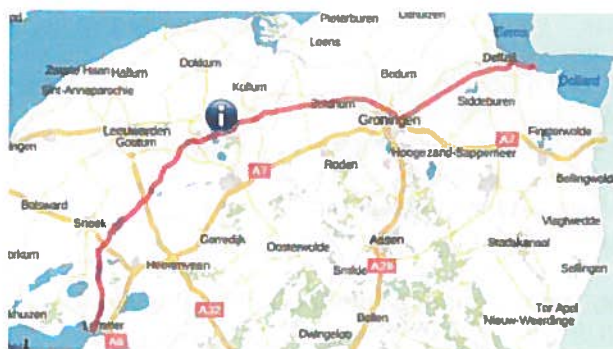
## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding—4</b>
1.1	Aanleiding voor de startbeslissing—4
1.2	Omschrijving van het gebied—5
1.3	Kenmerken huidige bruggen—5
1.3.1	Oude Schouw—6
1.3.2	Spannenburg—6
1.3.3	Uitwellingerga—6
1.4	Afbakening van het projectgebied—7
1.5	Leeswijzer—8
<b>2</b>	<b>Opgave en Doelstelling—9</b>
2.1	Urgentie—9
2.2	Doelstellingen Verkenning—9
2.3	MIRT fase 2 en samenhang met bruggen Kootstertille en Schuilenburg—10
2.4	Beleidsuitgangspunten—10
2.4.1	Beleidsuitgangspunten Rijk—10
2.4.2	Regionale beleidsdoelen—11
2.5	Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen—13
2.5.1	Raakvlakken en ontwikkelingen Rijk—13
2.5.2	Lokale raakvlakken en ontwikkelingen—13
2.6	Consultatie bestuurlijke partners—13
<b>3</b>	<b>Aanpak, Oplossingsrichtingen en Procedure—14</b>
3.1	Fasen in de Verkenning—14
3.2	Oplossingsrichtingen—14
3.3	Meekoppelkansen—15
3.4	Financiën—16
3.5	Wettelijk kader—16
3.6	Planning—17
<b>4</b>	<b>Organisatie—18</b>
4.1	Rijk en regio, rol- en taakverdeling—18
4.2	Participatieproces—18

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding voor de startbeslissing

De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) is onderdeel van het hoofdvaarwegennet van Nederland. De vaarweg zorgt voor de ontsluiting van de binnenvaart in Groningen en Fryslân en verbindt deze met Noord-Duitsland en de havens Amsterdam en Rotterdam. Als pijler van de Noord-Nederlandse economie is de hoofdvaarweg daarom één van de belangrijkste waterwegen van het land. Ook functioneert de hoofdvaarweg als bergend en afvoerend lichaam van (regen)water. Sinds 1 januari 2014 is Rijkswaterstaat (RWS) de eigenaar en beheerder van de hoofdvaarweg. De vaarweg is 118 kilometer lang en opgedeeld in drie deelgebieden: Prinses Margrietkanaal (Fryslân), Van Starckenborghkanaal (Groningen) en Eemskanaal (Groningen).



Het transport over water neemt sterk toe. Dit geldt voor zowel het vervoerde gewicht als de scheepgrootte. RWS werkt daarom samen met de provincies Fryslân en Groningen aan het verbeteren van de hoofdvaarweg. Hiervoor is het programma Verruiming hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl opgenomen in het MIRT. Doel is dat

grotere schepen vlot en veilig kunnen doorvaren. Door verdieping en verbreding wordt de vaarweg toegankelijk voor schepen van de CEMT-klasse Va (maatgevend Groot Rijnschip met een lengte van 110 meter, een breedte van 11,4 meter en een maximale diepgang van 3,5 meter).

De verruiming van de vaarweg is reeds opgepakt via HLD fase 1 en 2. De bruggen Oude Schouw (Aldskou), Spannenburg (Spannenburgh) en Uitwellingerga (Twellingea) moeten nog worden opgenomen in het MIRT. Uit recent levensduuronderzoek is gebleken dat deze bruggen in slechtere staat zijn dan eerder gedacht. Het einde technische levensduur is vastgesteld tussen 2022 en 2026. Omdat aanpak daarmee urgenter is geworden en de doorvaart onder de bruggen relatief smal is, is de minister bereid om de bruggen versneld aan te pakken en budget hiervoor te reserveren. Hiervoor wordt een verkenning gestart.

In het najaar van 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat na overleg met de noordelijke provincies bekend gemaakt dat het Rijk bereid is om budget te reserveren voor de drie Friese bruggen. Afgesproken is om de aanpak van de bruggen in 2018 verder uit te werken, voordat de bruggen definitief in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden opgenomen.

In het BO MIRT van 2017 zijn onderstaande afspraken gemaakt over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl:

- Rijk en regio spreken af, dat na de eerder afgesproken versnelde aanpak van de Gerrit Krolbrug, wordt gezien of ook de andere geplande bruggen in de huidige MIRT-fase 2 versneld kunnen worden uitgevoerd.
- Het Rijk stemt er mee in om ook de bruggen bij Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga, die nog niet in het MIRT zijn opgenomen, versneld te gaan aanpakken vanwege recente informatie over de resterende levensduur.
- Rijk en regio hebben afgesproken de aanpak van deze drie bruggen in 2018 eerst verder uit te werken en deze daarna ook in het MIRT te zullen opnemen.
- Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT 2018 het overleg over de aanpak van fase 3 te starten.

## 1.2 Omschrijving van het gebied

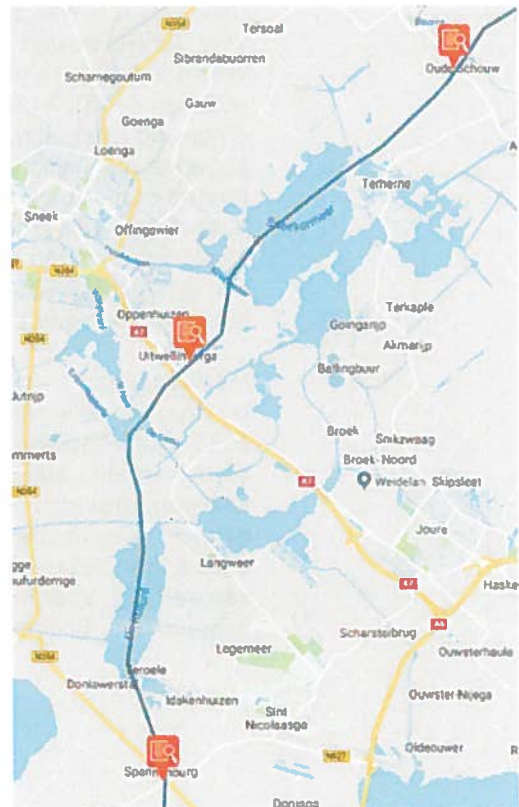
De Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is 118 kilometer lang en is opgedeeld in drie deelgebieden:

- Prinses Margrietkanaal (65 km) in de provincie Fryslân
- Van Starckenborghkanaal (26,6 km) in de provincie Groningen
- Eemskanaal (26,4 km) in de provincie Groningen

In de hoofdvaarweg bevinden zich vijf sluizen, drie aquaducten en 32 bruggen. De drie bruggen Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga bevinden zich over het Prinses Margrietkanaal dat in totaal 11 bruggen telt. De aanleg van dit kanaal is begonnen in de jaren dertig van de vorige eeuw. Het kanaal start bij de Prinses Margrietsluis, welke op 2 km van Lemmer ligt en gaat verder als het Van Starckenborghkanaal op de Groningse grens bij Stroobos. Het Prinses Margrietkanaal is 65 km lang, gemiddeld 60 meter breed met een diepte van tussen de -4,10 en -3,50 KP (Kanaalpeil).

## 1.3 Kenmerken huidige bruggen

Voor de drie bruggen geldt dat het belangrijke schakels zijn in het langzame en interlokale verkeer en lokaal landbouwverkeer. Tijdens de Verkenning wordt in samenhang gekeken naar de Friese bruggen, waarbij gezocht wordt naar een optimale situatie voor zowel de



binnenvaart (zo min mogelijk beperkingen/bruggen) als een goede regionale ontsluiting.

Verder zijn alle kunstwerken onderdeel van de staande-mast-route. Dit is een vaarroute geschikt voor zeil- en motorboten met een vaste masthoogte van minstens 6 meter. Concreet betekent dit dat de staande masten de kunstwerken moeten kunnen passeren. Hier zal in het ontwerp rekening mee moeten worden gehouden. Ook liggen alle kunstwerken op de routes van bijzonder transport (scheepsbouw/silobouw).

#### 1.3.1 *Oude Schouw*

Oude Schouw is een 7,20 meter hoge beweegbare basculebrug met een bouwjaar van 1949 en is ontworpen voor verkeersklasse 45 (brug in hoofdverkeersweg, geschikt voor auto en vrachtverkeer). Verder is de brug een belangrijke regionale verkeersader voor bus -en landbouwverkeer en ligt de brug in een belangrijke fietsroute.

De brug Oude Schouw bevindt zich het meest westelijke van de drie. De brug bevindt zich tussen Akkrum en Jirnsum in de nabijheid van een waterwegenkruising: Prinses Margrietkanaal, Kromme Knjilles en Boarn. Deze verbinden Akkrum, Jirnsum en Grou, welke belangrijk zijn voor de watersport. Aan de noordwestzijde van de brug is hotel De Oude Schouw gesitueerd en verder is er zeer beperkte bebouwing aanwezig. De omgeving van de Oude Schouw wordt gekenmerkt door bos en 'woeste grond' (noord- en noordoostzijde) en weilanden (zuid- en zuidwestzijde).

#### 1.3.2 *Spannenburg*

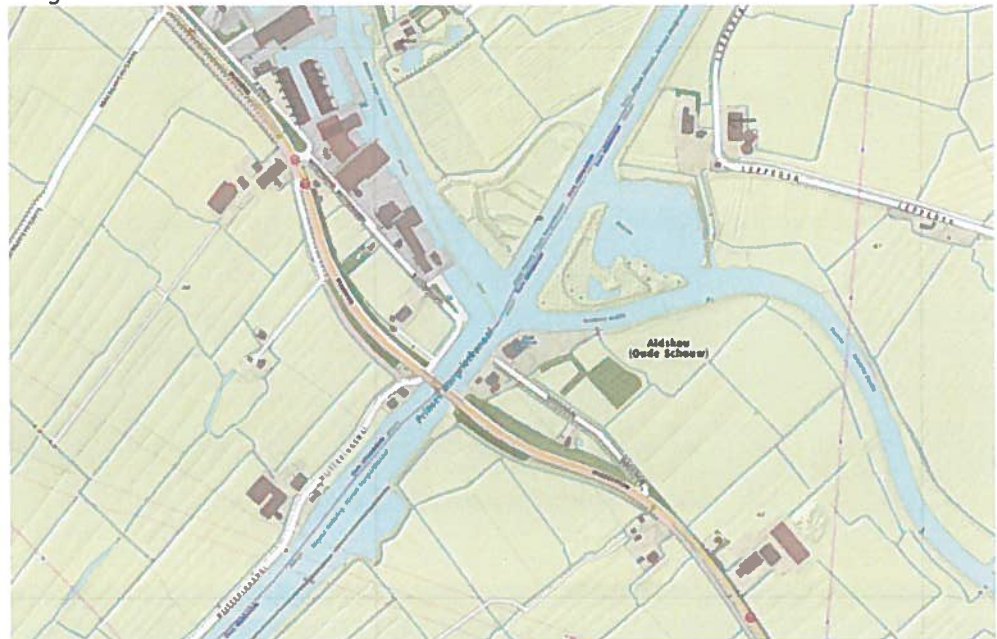
De brug Spannenburg is een 7,20 meter hoge beweegbare basculebrug (beweegbaar) waarover de N354 loopt. De brug is gebouwd in 1950 en is geschikt voor verkeersklasse 45 (brug in hoofdverkeersweg, geschikt voor auto en vrachtverkeer). Feitelijk vormt de brug het kruisingsvlak van een drietal wegen: de N354 en de N927 (provinciale wegen) en een gemeentelijke weg. In de directe omgeving (met uitzondering van de noordoostzijde) van de brug bevindt zich een beperkte hoeveelheid bebouwing en is direct ten noordwesten van de brug een busstation gesitueerd. Daarnaast wordt de omgeving van de brug gekenmerkt door uitgestrekte weilanden. En bomen en riet aan met name de noordzijde. Andere 'beeldbepalers' zijn een zestal windturbines en een toren van KPN. In de nabijheid van de brug bevindt zich tevens een pompstation van Vitens met een aantal bijbehorende waterbekkens en de bijbehorende ondergrondse infrastructuur.

#### 1.3.3 *Uitwellingerga*

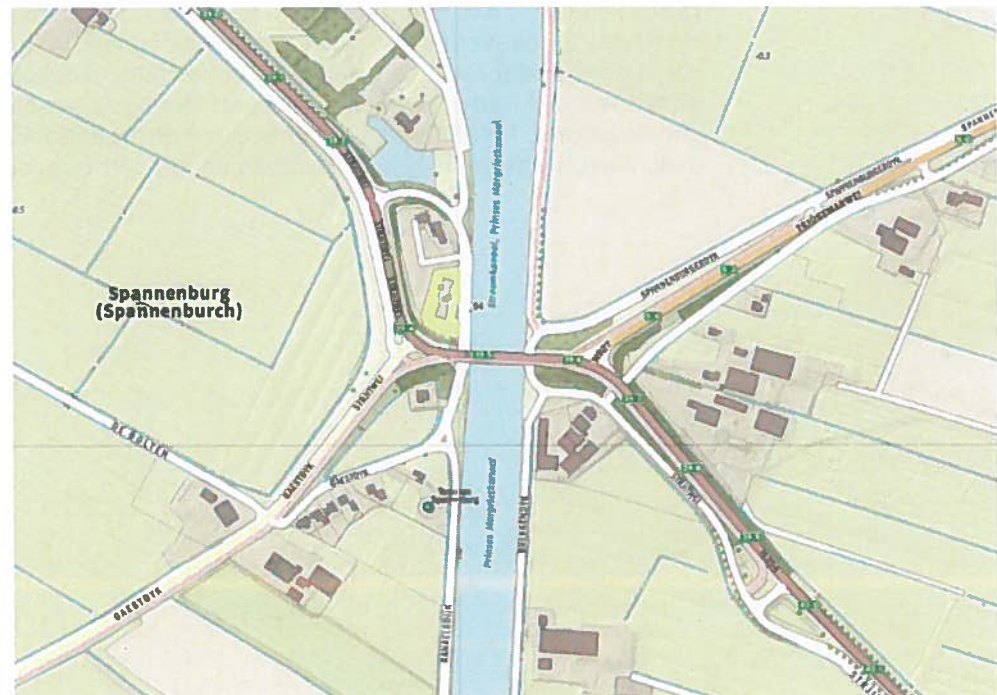
De brug Uitwellingerga is een 7,20 meter hoge beweegbare basculebrug gebouwd in 1939 voor verkeersklasse 60 (brug in hoofdverkeersweg, geschikt voor zwaar vrachtverkeer). Uitwellingerga wordt gekenmerkt door een variëteit aan vaarwegkruisingen. Water speelt hier dan ook een belangrijke rol. De brug is gelegen in een parallelweg (de Alde Wei) van de snelweg A7 ter hoogte van een aquaduct in deze snelweg. Bebouwing bevindt zich met name aan de noordwestzijde van de brug. Voor het overige deel van de omgeving zijn uitgestrekte weilanden kenmerkend. Beeldbepalend voor de taluds naar de brug zijn bomen en bosschages.

#### 1.4 Afbakening van het projectgebied

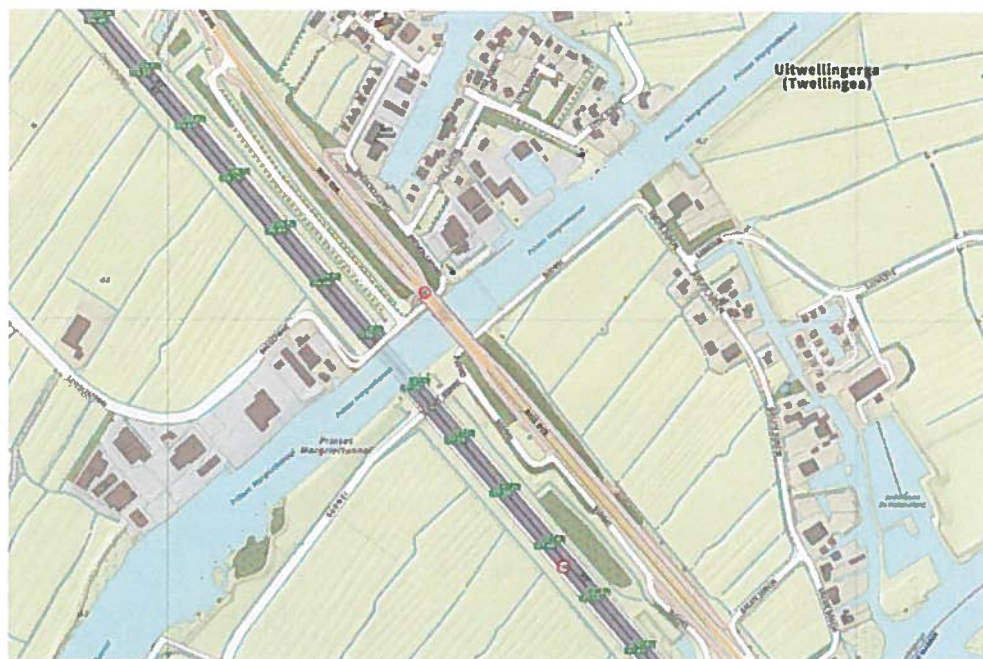
Het projectgebied van de bruggen wordt tijdens de verkenningsfase nader afgebakend. Het studiegebied per brug (zie Figuur 1, Figuur 2 en 3) bestaat uit de brug, de oevers rondom de brug en wegen/bebouwing op korte afstand van de brug.



Figuur 1 Projectgebied brug Oude Schouw



Figuur 2 Projectgebied brug Spannenburg



Figuur 3 Projectgebied brug Uitwellingerga

## 1.5 Leeswijzer

Na de introductie in dit huidige hoofdstuk, komen in hoofdstuk 2 de opgave en doelstellingen aan bod. Tevens worden hier de urgentie, beleidsuitgangspunten, raakvlakken met andere projecten en consultatie bestuurlijke partners besproken. Hoofdstuk 3 gaat verder in op de aanpak, oplossingsrichtingen en de procedure. Hier komen onder meer de fasen in de Verkenning, meekoppelkansen, de financiën en het wettelijk kader aan bod. Ook wordt hier ingegaan op de planning van het gehele project. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 de organisatie van het project besproken, verdeeld in de taakverdeling en het participatieproces.



## 2 Opgave en Doelstelling

### 2.1 Urgentie

De bruggen Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga voldoen op dit moment niet aan de eisen gesteld voor klasse Va scheepvaart. Het zijn de laatste drie bruggen in het Prinses Margrietkanaal die nog moeten worden opgenomen in het MIRT alvorens ze kunnen worden aangepast. Daarnaast naderen de drie bruggen hun einde technische levensduur. Het vervangingsadvies op basis van technische levensduur is:

- Brug Oude Schouw voor eind 2022.
- Brug Spannenburg voor eind 2024.
- Brug Uitwellingerga voor eind 2026.

Daarom is het van belang dat de drie bruggen worden vervangen.

### 2.2 Doelstellingen Verkenning

De doelstellingen voor de Verkenning zijn als volgt:

- 1) De nieuwe kunstwerken/passages moeten ervoor zorgen dat klasse Va schepen vlot en veilig kunnen doorvaren, waarbij het vanuit beheer en onderhoud als mede vanuit de gebruiker van belang is dat de kunstwerken zo uniform mogelijk worden aangepast.
- 2) De nieuwe kunstwerken moeten gezien het naderende einde technische levensduur, hun afnemende functioneel gebruik en het risico op technische storingen tijdig gerealiseerd zijn. Tot het moment van vervanging moeten de oude bruggen veilig gebruikt kunnen worden (over weg en water), zonder dat dit leidt tot buitensporige hoge onderhoudskosten.
- 3) In de Verkenning wordt uitgewerkt hoe de doelstellingen rondom duurzaamheid (en klimaatadaptatie) kunnen worden meegenomen en hoe de bekostiging daarvan eruit ziet. In het bijzonder wordt nagegaan of een circulaire en/of energie neutrale brug haalbaar is.

Naast de doelstellingen zijn er ook enkele randvoorwaarden die aan de Verkenning worden meegegeven:

- 1) Recreatievaart is gelijk aan de beroepsvaart, dit houdt in dat:
  - Staande masten moeten kunnen passeren, indien de brug/passage behoort tot de Staande Mastroute (alle 3 de onderzochte bruggen behoren tot deze route, BRTN/Richtlijn vaarwegen 2017)
  - Het Rijk streeft naar zo veel mogelijk scheiding van beroepsvaart en recreatievaart
- 2) Zorgen voor meer uniformiteit tussen de kunstwerken. Voor een uniforme uitvoering zijn de volgende punten van belang:
  - Visueel (inpassing)
  - Gebruik (vlot en veilig)
  - Materiaal gebruik (beheer en onderhoud)
- 3) Naast bovenstaande randvoorwaarden speelt ook bijzonder transport een rol bij het Prinses Margrietkanaal. Hier zijn echter geen wettelijke verplichtingen voor, maar komt voort vanuit de gebruikers van het kanaal. Bij de Verkenning moet bij de betrokken stakeholders worden geïnventariseerd in hoeverre er wensen zijn m.b.t. bijzonder transport. Dit wordt dan in de Verkenning meegenomen als klant eis.

### 2.3 MIRT fase 2 en samenhang met bruggen Kootstertille en Schuilenburg

Voor de bruggen Kootstertille (Kootstertille) en Schuilenburg (Skulenboarch) is reeds de planstudie uitgevoerd en afgerond. Naast de drie bruggen waarvoor deze Startbeslissing wordt opgesteld (Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga) wordt voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg de variant aquaduct onderzocht. IenW start een samenhangende MIRT-verkenning naar de bruggen Spannenburg, Uitwellingerga en Oude Schouw en een haalbaarheidsstudie naar een aquaduct ter vervanging van Kootstertille en Schuilenburg. Daarnaast zal voor Kootstertille en Schuilenburg een verkeersanalyse worden gedaan op de regionale ontsluiting. Deze verkenning wordt toegevoegd aan MIRT fase 2 opwaardering HLD.

De Verkenning kijkt in samenhang naar de Friese bruggen, waarbij gezocht wordt naar een optimale situatie voor zowel de binnenvaart (zo min mogelijk beperkingen/bruggen) als een goede regionale ontsluiting.

### 2.4 Beleidsuitgangspunten

#### 2.4.1 Beleidsuitgangspunten Rijk

##### Plan van Aanpak Investerings Fries-Groningse Kanalen (1996) & BO MIRT-afspraken 2018

In 1996 hebben RWS NN en de provincies Fryslân en Groningen in het Plan van Aanpak Fries-Groningse Kanalen vastgelegd dat de HLD geschikt moet worden gemaakt voor klasse Va. Aanleiding is onder meer de doorgaande groei van de binnenvaart in Noord-Nederland. Sluizen, bruggen en oeverconstructies dienen te worden vervangen. De maatregelen die nodig zijn om de gewenste dimensionering te realiseren vergen forse investeringen. Gezocht is daarom naar mogelijkheden om de maatregelen te faseren en in de tijd te spreiden.

Op basis van het Plan van Aanpak zijn de benodigde investeringen voor Fase 1 en Fase 2 opgenomen in het MIRT. In 2018 zijn deze afspraken aangescherpt in het BO MIRT.

##### Richtlijn Vaarwegen (2017) en vastgestelde functionaliteit HLD

Rijkswaterstaat houdt zich aan richtlijnen bij het ontwerpen van vaarwegen en het plaatsen van scheepvaarttekens. Rijkswaterstaat moet vaarwegen en kunstwerken ontwerpen en inrichten volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2017. Door alle vaarwegen volgens dezelfde richtlijnen in te richten, weet de gebruiker van de vaarwegen waar hij aan toe is. Zo ontstaat een beter en veiliger vaarwegennetwerk.

De HLD is een vaarweg klasse Va (conform Richtlijnen vaarwegen 2017) en tevens onderdeel van de staande mast route voor de trajecten Lemmer-Grou en Groningen-Delfzijl. De functionaliteit van de HLD is nader geconcretiseerd in de BO MIRT afspraken 2018.

##### Energieke Noorderruimte: MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040

In de MIRT-Gebiedsagenda staan de gezamenlijke ambities van Noord-Nederland voor 2040 beschreven, om de concurrentiekracht van Noord-Nederland te

verbeteren en de groei naar een energie-economie te ondersteunen. Om dit te bewerkstelligen zijn drie hoofdstrategieën opgesteld. Ten eerste wil Noord-Nederland een leidende positie op het gebied van duurzame energievoorziening krijgen, ten tweede moet de economische structuur van Noord-Nederland worden versterkt en ten derde het garanderen van een adequate waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorziening.

#### Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021 (BPRW)

Het BPRW brengt samenhang in het beheer van de rijkswateren. Eén van de kerntaken, naast waterveiligheid, voldoende water, schoon en gezond water en een duurzame leefomgeving, is het vlot en veilig verkeer over water. Dit gaat over de begeleiding van het scheepvaartverkeer en het beheer en onderhoud van vaarwegen en kunstwerken. Met een goede bereikbaarheid, veilige vaarwegen en betrouwbare reistijden draagt Rijkswaterstaat bij aan efficiënt en duurzaam vervoer van goederen en personen dat ook plaats biedt aan de recreatievaart. Waar nodig en mogelijk worden beroeps- en recreatievaart uit oogpunt van veiligheid van elkaar gescheiden, o.a. door het stimuleren van het gebruik van alternatieve routes voor de recreatievaart.

Omdat de drie bruggen onderdeel zijn van de Staande Mastroute, is er behoefte aan een beweegbare brug, een vaste brug met bypass, een aquaduct of een alternatieve oeververbinding. Dit leidt tot een toename van bediening en onderhoud, waarmee rekening moet worden gehouden.

Rijkswaterstaat onderzoekt de mogelijkheden om de bediening op afstand van sluisen en bruggen uit te breiden. Hiervoor bestaat een landelijk Programma Vervanging en Renovatie voor het hoofdvaarwegennet (zie ook paragraaf 2.5.1), waaronder ook de bediening op afstand valt. Voor de drie Friese bruggen wordt ook bediening op afstand ingevoerd met een bedienpost in Lemmer. De planning is dat de werkzaamheden in 2019 worden afgerond.

#### Kijk op de Ruimtelijke kwaliteit van kanalen

Een kernkwaliteit van het Prinses Margrietkanaal vormt het natuurlijke karakter van de vaarweg. Bij vervanging van de bruggen dient met een aantal ruimtelijke opgaven rekening te worden gehouden:

- 1) Er dient gestreefd te worden naar meer eenheid in de bruggen. Een aandachtspunt is de vaak dichte beplanting langs de opritten naar de bruggen.
- 2) Het behouden van de natuurlijke uitstraling, de rust en de ruimte. Dit kan door een goede zonering van benodigde functies op de juiste plek met de juiste intensiteit. Hierbij moet worden voorkomen dat de lijn van het kanaal wordt benadrukt met uitzondering van verblijfsplekken bij de bruggen.
- 3) Waar mogelijk de oevers verder "verzachten", door middel van grote rietkragen.
- 4) Bij de vervanging van bruggen dient een zo groot mogelijke overspanning uitgangspunt te zijn, om het doorzicht onder de bruggen te vergroten.

#### 2.4.2 *Regionale beleidsdoelen*

##### Visie Vaarwegen

De langetermijnvisie op de vaarwegen en bereikbaarheid van Friese binnenhavens is een provinciaal plan van de provincie Fryslân. Hierin staan een aantal punten

beschreven welke bij toekomstige besluiten gehanteerd dienen te worden. De kern van de visie is de bereikbaarheid van binnenhavens en een goede en veilige balans tussen economische activiteiten en omgevingskwaliteiten. De vaarweg moet geschikt zijn om activiteiten op de bedrijventerreinen te ondersteunen. Dit zijn bijvoorbeeld activiteiten uit de categorie circulaire economie en biobased producten, welke worden betrokken bij het concept schoon vervoer: meer vervoer over water. Het geschikt maken van de vaarwegen voor CEMT-klasse Va schepen draagt op die manier bij aan het versterken van de duurzame (internationale) concurrentiepositie. Verder mag het beroepsvaarwegensysteem niet uitvallen als er onderdelen falen. Het systeem moet dus robuust zijn door omvaarroutes beschikbaar te stellen die conform de CEMT-klasse Va zijn. De ambitie is om de kunstwerken voor 2050 af te stemmen.

Een ander aandachtspunt is dat recreatie en natuur een gelijkwaardige positie ten opzichte van de binnenvaart hebben. Er moet voldoende ruimte zijn voor alle partijen, rekening houdend met veiligheid. Ook is het wenselijk dat bij het ontwerp van de drie bruggen wordt gekeken naar meekoppelkansen op het gebied van waterveiligheid, klimaat, waterkwaliteit, landbouw, natuur en recreatie. Meekoppelkansen die kunnen rekenen op cofinanciering hebben prioriteit.

## **2.5 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen**

### *2.5.1 Raakvlakken en ontwikkelingen Rijk*

#### Programma Vervanging en Renovatie (V&R) - Hoofdvaarwegen

Het Programma Vervanging en Renovatie (V&R) van de hoofdvaarwegen valt onder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierin wordt de vervanging en renovatie van kunstwerken in de hoofdvaarwegen ondergebracht met als doel het verlengen van levensduur en instandhouding van veiligheid. Volgens de geldende normen en eisen moet de bestaande functionaliteit van het kunstwerk worden gehandhaafd en wordt geen functionaliteit toegevoegd.

Conform de MIRT spelregels wordt bij de programmering van grote en/of complexe opgaven binnen de V&R meer gebiedsgericht en in een onderlinge samenhang met andere opgaven aangepakt. Meekoppelkansen worden daardoor meegenomen in een project en in het kader van het programma, mits ze aantoonbaar leiden tot synergie, passen binnen de financiële randvoorwaarde van het V&R en het mogelijk is de kansen te realiseren.

Binnen het opwaarderen van de HLD is ook oeververvanging en vervanging van remmingwerken een onderdeel. Ook is het vervangen van de damwanden een raakvlak, in het bijzonder met betrekking tot financiën en uitvoering.

### *2.5.2 Lokale raakvlakken en ontwikkelingen*

- Recreatieproject nabij de brug Oude Schouw door de gemeente Heereveen.
- Mogelijke onderhoud en aanleg zonnepanelenveld door gemeente Fryske Marren rond de brug Spannenburg.
- Opwaardering van fietsroute door de gemeente Leeuwarden, betrekking op de brug Oude Schouw.

## **2.6 Consultatie bestuurlijke partners**

Medio 2018 heeft RWS/NN de provincie Fryslân en de betrokken gemeenten geconsulteerd. De betrokken stakeholders zijn:

- Provincie Fryslân
- Provincie Groningen
- Gemeente Leeuwarden
- Gemeente Heerenveen
- Gemeente Sudwest-Fryslân
- Gemeente De Fryske Marren

### 3 Aanpak, Oplossingsrichtingen en Procedure

#### 3.1 Fasen in de Verkenning

De MIRT-Verkenning bestaat uit vier fasen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming. De verkenningfase moet de informatie brengen die nodig is voor een voorkeursbeslissing.

In de startfase worden de mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Deze oplossingsrichtingen worden steeds verder getrechterd via de kansrijke alternatieven in de analyse en beoordelingsfase naar een uiteindelijk voorkeursalternatief in de besluitvormingsfase.

Om te komen tot een voorkeursalternatief wordt intensief samengewerkt met betrokken overheden en de omgeving en zal op verschillende thema's onderzoek worden uitgevoerd. Ook hierbij zal worden getrechterd: bij de selectie van kansrijke alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief worden zowel kwalitatieve als kwantitatieve aspecten beoordeeld.

De hiernavolgende tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen.

Doelbereik bereikbaarheid	Doorstroming weg
	Doorstroming vaarweg
	Verkeersveiligheid
	Economische verlieskosten
Externe effecten	Lucht
	Geluid
	Externe veiligheid
	Natuur
	Landschap
	Recreatie
Haalbaarheid	Flora en fauna
	Kosten
	Kosten/baten
	Uitvoeringshinder weg en vaarweg
	Risico's
Duurzaamheid	Draagvlak
	CO2 uitstoot alternatieven
	energieverbruik alternatieven en kansen voor energieopwekking
	Hergebruik bestaande materialen in het studiegebied (grond, bruggen, wegdek e.d.)

#### 3.2 Oplossingsrichtingen

In de MIRT-Verkenning wordt een integrale benadering toegepast waarbij in samenhang naar de vijf Friese bruggen wordt gekeken. In de Verkenning worden alternatieven onderzocht in vier hoofdoplossingsrichtingen:

- 1) Geen brug (amoveren)
- 2) Aquaduct
- 3) Beweegbare brug
- 4) Vaste brug (met bypass voor Staande Mastroute)

#### Geen brug

Bij de oplossingsrichting geen brug wordt de huidige brug gesloopt, maar komt er geen verbinding voor in de plaats. De huidige gebruikersfunctie van de brug vervalt en het verkeer zal een alternatieve route moeten vinden.

#### Aquaduct

Bij het aquaduct hebben zowel de scheepvaart als het wegverkeer vrije doorgang. Het aquaduct zal echter alleen als haalbaar alternatief worden onderzocht indien er een duidelijk regiobelang is en er zicht is op medefinanciering vanuit de regio.

#### Beweegbare brug

Onder de oplossingsrichting beweegbare brug vallen verschillende typen beweegbare bruggen, zoals basculebrug en draaibrug. In de Verkenning wordt besloten welk type beweegbare brug per locatie als haalbare variant wordt meegenomen.

#### Vaste brug met bypass

De drie bruggen maken onderdeel uit van de staande-mast-route. De optie vaste brug is daarom alleen een haalbare variant als daarbij een 'bypass' wordt aangelegd. Een bypass betreft plaatselijk een kleine verbreding van het kanaal, waar een basculebrug kan worden geplaatst voor de recreatievaart.

Voor de vier hoofdoplossingsrichtingen geldt dat ze op of in de nabijheid van de locatie van de huidige brug kunnen worden gerealiseerd, of dat de oplossing op een alternatieve locatie wordt gerealiseerd (integrale benadering).

### **3.3 Meekoppelkansen**

Met meekoppelkansen wordt bedoeld het benutten van kansen die zich aandienen vanuit een gebiedsgerichte aanpak. Hierbij wordt de meerwaarde berekend en uiteindelijk kan werk-met-werk gemaakt worden. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de Verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen meekoppelkansen worden ingezet als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken.

Potentiele meekoppelkansen zullen in beeld worden gebracht. Uitvoering van de Verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen. Ook uit analyse naar ambities en kansen op het gebied van duurzaamheid kunnen meekoppelkansen naar voren komen.

De volgende potentiele meekoppelkansen zijn al in beeld:

- Aanpassen van de wegenstructuur rondom brug Spannenburg.
- Opwaarderen fietsroute brug Oude Schouw.

### 3.4 Financiën

#### *raming*

Voor de meest voor de hand liggende oplossingsrichting, een brug met beweegbaar deel, is per brug een raming gemaakt. De ramingen kennen in deze fase van het project een variatiecoëfficiënt van 40% en zijn gebaseerd op het uitgangspunt dat het bestaande profiel wordt gehandhaafd (uitgaande van nieuwbouw op de bestaande locatie).

	Oude Schouw	Spannenburg	Uitwellingerga
<b>Investeringskosten (incl BTW)</b>	€ 26,7 miljoen	€ 26,7 miljoen	€ 26 miljoen

De getoonde kostenramingen zijn SSK-ramingen per brug waarbij niet gekeken is naar samenhangende realisatie en optimalisatie.

Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing (fase Verkenning) wordt de raming geactualiseerd. Ook worden dan de levensduurkosten inzichtelijk gemaakt. Levensduurkosten zijn alle kosten die nodig zijn om het opgeleverde bouwproject te laten functioneren, binnen de kaders van betrouwbaarheid en beschikbaarheid.

#### *Budget fase 2*

De Minister van IenW raamt het realisatiebudget van de 5 Friese bruggen Kootstertille, Schuilenburg, Spannenburg, Uitwellingerga en Oude Schouw op € 90 mln.. Eventuele kosten voor regionale wensen worden door de regio gedekt. Op basis van de Verkenning wordt door de Minister van IenW een samenhangende beslissing genomen over de 5 Friese bruggen. Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld.

### 3.5 Wettelijk kader

Het gaat om de vervanging van drie bestaande bruggen. Hierop is de Tracéwet niet van toepassing. Het doorlopen van de benodigde procedures en aanvragen van de benodigde vergunningen, bijvoorbeeld in relatie tot de Waterwet (projectplan Waterwet/aanpassen legger), volstaat. Indien sprake is van verplaatsing of verhoging van een brug, dan is (mogelijk) ook een Bestemmingsplan-wijziging aan de orde. Waarschijnlijk is vanaf 2021 de nieuwe Omgevingswet van toepassing. Op grond van deze wet worden voor grote infrastructurele werken voortaan projectbesluiten genomen. In dit geval kan een 'vergunning eigen dienst' verplicht zijn vanwege een beperkingengebiedactiviteit.



### 3.6 Planning

Na ondertekenen van deze Startbeslissing wordt begonnen met de opstelling van de MIRT-Verkenning. De MIRT-Verkenning zal vanwege het relatief eenvoudige karakter naar verwachting sneller doorlopen kunnen worden dan de gebruikelijke twee jaar.

#### Huidige planning

Uitgaande van een start in het eerste kwartaal van 2019, rekening houdend met risico's, is de planning als volgt:

Contractvoorbereiding Verkenning en Planuitwerking	gereed 2019-Q4
MIRT 2 Verkenning (Voorkeursbeslissing)	gereed 2020-Q4
MIRT 3 Planuitwerking (Projectbeslissing)	gereed 2022-Q4
Contractvoorbereiding Realisatie	gereed 2023-Q4
Realisatie	2024 - 2026
MIRT 4 Realisatie (Opleveringsbeslissing)	gereed 2027-Q1

Tijdens de realisatie worden de kunstwerken getrapt of (ten dele) parallel in tijd aangelegd.

## 4 Organisatie

### 4.1 Rijk en regio, rol- en taakverdeling

Het Rijk - het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) - is verantwoordelijk voor de besluitvorming omtrent het hoofdvaarwegennetwerk en heeft daarom de rol van opdrachtgever en bekostigende partij van deze Verkenning. RWS NN voert de Verkenning uit in opdracht van het IenW/DGLM.

### 4.2 Participatieproces

Om een succesvolle Verkenning te bewerkstelligen is het noodzakelijk met belangrijke stakeholders samen te werken en ze bij het proces te betrekken. Stakeholder zijn bijvoorbeeld overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, zoals Schuttevaer en/of direct belanghebbende, zoals bedrijven of bewoners die nabij het projectgebied gehuisvest zijn. Hierbij is het belangrijk dat ze de juiste rol betrekken, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de rollen meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. De stakeholders dienen vanaf de Verkenning betrokken te worden, omdat hier al verschillende participatiemomenten plaatsvinden die gekoppeld zijn aan mijlpalen en producten, bijvoorbeeld:

- Het trechteren naar kansrijke alternatieven;
- Het onderzoeken van meekoppelkansen;
- Het formuleren van het voorkeursalternatief.

Formele inspraakmogelijkheden zijn er bij het verlenen van de benodigde vergunningen en - indien van toepassing - bij een Bestemmingsplan-wijziging.

De participatieaanpak wordt in de Verkenning verder uitgewerkt in het participatieplan.