

CONCEPT BESTUURLIJKE AFSPRAKEN BO MIRT NAJAAR 2018 HLD

BO MIRT-versie 22 oktober 2018

Aanleiding

- In 2014 is de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (hierna: HLD) formeel in eigendom en in beheer en onderhoud overgedragen van de provincies Groningen en Fryslân aan Rijkswaterstaat;
- De overdracht is vastgelegd in het *Convenant Bestuurlijke afspraken inzake de nieuwe beheersituatie op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl 2011* (hierna: Convenant 2011). In dit Convenant 2011 zijn geen afspraken gemaakt over investeringen in de HLD;
- In de periode 2014 – 2018 hebben de provincies Groningen en Fryslân samen met Rijkswaterstaat intensief samengewerkt aan het beheer, onderhoud en investeringen van de HLD. Vanaf 2019 wordt het beheer en onderhoud enkel door Rijkswaterstaat uitgevoerd;
- Gelet op deze verandering per 1 januari 2019 en de wens voor een concreet eindresultaat, willen Rijk en regio een integrale aanpak voor de HLD vastleggen. Rijk en regio zetten hiervoor de middelen uit MIRT-fase 2 en het regeerakkoord, totaal € 162 mln. in (artikel IF 15.03.02);
- De integrale aanpak bestaat uit zeven blokken:
 - I: Functionaliteit HLD na opwaardering;
 - II: Gebiedsafspraak 5 Friese Bruggen;
 - III: Gebiedsafspraak bruggen Groningen stad;
 - IV: Gebiedsafspraak bruggen Eemskanaal;
 - V: Vervangingsinvesteringen en optimalisatie kanaal;
 - VI: Varend bedrijf HLD en bediening op afstand Groningen;
 - VII: Toekomstig onderzoek sluizen.

I: Eindresultaat functionaliteit HLD na opwaardering

- In het *Convenant 2011* hebben Rijk en regio een functionaliteit voor de vaarweg vastgelegd;
- Rijk en regio zijn van mening dat de beschreven functionaliteit in het Convenant 2011 niet zorgt voor een gedeeld beeld over het eindresultaat en de benodigde investeringen naar klasse Va. Het vastleggen van concreet eindresultaat na opwaardering is noodzakelijk;
- Daarnaast blijkt uit analyses dat tweebaksduwvaart bijna niet voorkomt op de vaarweg. De ladingstromen die tweebaksduwvaart vragen (o.a. zout, kolen) gaan via de Noordzee.

Voorgestelde afspraken:

De Minister van IenW stelt, na overleg met de provincies Groningen en Fryslân, het eindresultaat van de functionaliteit van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl in bijlage A vast. Hiermee vervalt de afgesproken functionaliteit uit het *Convenant Bestuurlijke afspraken inzake de nieuwe beheersituatie op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl 2011*.

II: Gebiedsafspraak 5 Friese Bruggen

- In de provincie Fryslân zijn de bruggen Spannenburg, Kootstertille, Uitwellingerga, Schuilenburg en Oude Schouw einde technische levensduur en ze voldoen niet aan de vastgestelde functionaliteit;

- Voor de bruggen Kootstertille en Schuilenburg ligt er een MIRT-planuitwerking. Vanuit de regio is de wens om de haalbaarheid te onderzoeken of er een aquaduct kan worden gerealiseerd ter vervanging van de bruggen Kootstertille en Schuilenburg;
- Voor de bruggen Spannenburg, Uiterwellingerga en Oude Schouw is in het BO MIRT 2017 afgesproken om de bruggen bij Oudeschouw, Spannenburg en Uiterwellingerga, die nog niet in het MIRT zijn opgenomen, versneld te gaan aanpakken vanwege recente informatie over de resterende levensduur. Hiervoor hebben Rijk en regio afgesproken de aanpak van deze drie bruggen in 2018 eerst verder uit te werken en deze daarna ook in het MIRT te zullen opnemen;
- De aanpak voor de bruggen Oudeschouw, Spannenburg en Uiterwellingerga samen met een haalbaarheidsstudie naar een aquaduct ter vervanging van Kootstertille en Schuilenburg is uitgewerkt in een startbeslissing voor een samenhangende MIRT-verkenning;
- Daarnaast wil de Minister van IenW de regie op realisatie vergroten en zorgen voor meer uniformiteit tussen de bruggen. Hiertoe moeten de bestaande afspraken over regie en projectleider van de realisatie van de Kootstertille en Schuilenburg aangepast worden.

Voorgestelde afspraken:

- De Minister van IenW en de provincie Fryslân starten een samenhangende MIRT-verkenning naar de bruggen Spannenburg, Uiterwellingerga en Oude Schouw en een haalbaarheidsstudie naar een aquaduct ter vervanging van Kootstertille en Schuilenburg. De Minister van IenW heeft hiervoor de startbeslissing getekend tijdens het BO MIRT 2018. De uitkomsten van de MIRT-verkenning worden in het BO MIRT najaar 2020 besproken;
- De Minister van IenW raamt het realisatiebudget van de bruggen Kootstertille, Schuilenburg, Spannenburg, Uiterwellingerga en Oude Schouw op € 90 mln. met verwachte opleverdata tussen 2024 – 2026. Eventuele kosten voor regionale wensen worden door de regio gedekt;
- De regie en projectleiding van de MIRT-verkenning, MIRT-planuitwerking en de realisatie van de bruggen wordt belegd bij Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat maakt daarbij zo veel mogelijk gebruik van expertise en inzet van de provincie Fryslân.

III: Gebiedsafspraak bruggen Groningen stad

- In de stad Groningen voldoen drie bruggen over de HLD niet aan de afgesproken functionaliteit: Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug;
- In 2017 heeft de Minister van IenW een uitvoeringsbesluit en Provinciale Staten Groningen een realisatiebesluit genomen voor de Gerrit Krolbrug;
- In juni 2018 heeft de gemeenteraad van Groningen ingestemd met het uitwerken van de voorkeursvariant van de gemeentelijke gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone. Deze variant gaat uit van een gebiedsontsluiting (multimodaal met gescheiden rijbanen) via een nieuw te realiseren vaste brug tussen de huidige locatie en de Oostersluis ter vervanging van de Busbaanbrug;
- De Busbaanbrug is beweegbaar, maar laag (6,3 meter) en de doorvaartbreedte is smal, waardoor deze belemmerend kan werken voor de doorstroming van de scheepvaart. De brug is door de regio in de NMCA 2017 als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de (OV) bereikbaarheid voor stad en regio;

- Het huidig bestuurlijk voorkeursalternatief van de Gerrit Krol brug gaat uit van een gebiedsontsluitingsweg met gescheiden rijbanen. De huidige gebiedsontsluitingsweg over de Gerrit Krolbrug verliest bij een vervanging van de nabijgelegen beweegbare busbaanbrug door een multimodale vaste brug zijn functie als gebiedsontsluitingsweg. De Gerrit Krol kan dan als een erftoegangsweg (30 km/u, primair fietsverbinding) gerealiseerd worden met een geraamde investering van € 17 tot 21 mln.;
- De Paddepoelsterbrug is hoofdzakelijk een fiets- en wandel verbinding die beperkt lokaal verkeer accommodeert. Er lijken andere kosteneffectieve alternatieven mogelijk dan het huidige bestuurlijk voorkeursalternatief met een geraamde investering € 15 mln. Door een recente aanvaring, is het verkeer over deze brug momenteel gestremd;
- Daarnaast wil de Minister van IenW de regie op realisatie vergroten en zorgen voor meer uniformiteit. Hiertoe moeten de bestaande afspraken over regie en projectleider van de realisatie van de bruggen Gerrit Krol en Paddepoelsterbrug aangepast worden en eventuele frictiekosten in kaart gebracht worden.

Voorgestelde afspraken:

- De Minister van IenW, provincie Groningen en gemeente Groningen willen een samenhangend besluit nemen over de Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug;
- De realisatie van de Gerrit Krolbrug met verwachte oplevering blijft staan op 2021 waarbij het bestuurlijk voorkeursalternatief wordt gerealiseerd binnen de bestaande ruimte;
- De Minister van IenW onderzoekt in overleg met provincie Groningen en gemeente Groningen of de MIRT-planuitwerking Paddepoelsterbrug geoptimaliseerd kan worden;
- De gemeente Groningen, provincie Groningen en Minister IenW hebben de intentie om een regionaal MIRT-onderzoek Oosterhamrikzone/Busbaanbrug op te starten. Hiervoor stelt de regio samen met Rijkswaterstaat een plan van aanpak op ter bespreking in het BO MIRT najaar 2019;
- De Minister van IenW heeft op dit moment voor de realisatie van de Gerrit Krolbrug, Paddepoelsterbrug en de rijksbijdrage aan de nieuwe Busbaanbrug maximaal € 45 miljoen beschikbaar, de regio financiert de toeleidende infrastructuur. Het rijk spant zich in om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's. De overdracht van de Busbaanbrug van de gemeente aan Rijkswaterstaat om niet is een voorwaarde voor de rijksbijdrage;
- De regionale bijdrage aan de (multimodale) vaste brug ter vervanging van de Busbaanbrug wordt in het plan van aanpak onderzocht;
- De regie en projectleiding van de realisatie van de Gerrit Krolbrug (per 1 maart 2019) en de toekomstige realisatie van de Paddepoelsterbrug worden belegd bij Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat zal zo veel mogelijk gebruik maken van de expertise, inzet en bestaande structuur van de provincie Groningen en gemeente Groningen. Provincie Groningen en Rijkswaterstaat laten een accountant eventuele frictiekosten onderzoeken en deze worden door het Rijkswaterstaat vergoed.

IV: Gebiedsafspraak bruggen Eemskanaal

- Op het Eemskanaal worden de bruggen aan de hierboven afgesproken functionaliteit aangepast wanneer de technische levensduur is verstreken;
- Wel dienen er nu enkele investeringen (bijlage B) te worden uitgevoerd in verband met de voorkomende storingen en goede scheepvaartbegeleiding;
- Rijkswaterstaat voert onderzoek uit naar de storingen en het onderhoud van de Eelwerderbrug.

Voorgestelde afspraken:

- De Minister van IenW besluit om voor de bruggen op het Eemskanaal in de periode 2019 – 2025 eenmalig maximaal € 7 miljoen in te zetten;
- Provincie Groningen en Rijkswaterstaat gaan na afronding van het onderzoek naar de Eelwerderbrug met elkaar in overleg over het vervolg en eventuele opname in het MIRT.

V: Vervangingsinvesteringen en optimalisatie kanaal

- De technische levensduur van een groot deel van de damwanden en oevers is reeds een aantal jaren gepasseerd. Het onderhoud is, uitgaande van vervanging op korte termijn, uitgesteld;
- Daarnaast voldoen een deel van de remmingwerken bij de kunstwerken, de meerpalen en ligplaatsen niet aan de functionaliteit van de vaarweg. Ook is er sprake van een asymmetrisch onderwaterprofiel in de provincie Groningen waardoor beroepsvaart en recreatievaart minder uitwijk- en passeermogelijkheden hebben;
- Het met partners (gemeenten, waterschappen, provincies, recreatie en beroepsvaart) over de hele vaarweg in samenhang bekijken van de vervangingsinvesteringen (damwanden, remmingwerken bij de kunstwerken, meerpalen, ligplaatsen, onderwaterprofiel) biedt mogelijkheden voor optimalisaties en meekoppelkansen;
- Sluis Terherne is reeds buiten werking en vervult haar functie in het beheer van waterkwantiteit niet meer, maar vormt wel een knelpunt voor vlot en veilig varen. Het samenhangende onderzoek naar de vervangingsinvesteringen en optimalisaties van het kanaal biedt kansen om voor de sluis Terherne een goede oplossing te vinden.

Voorgestelde afspraken:

- De Minister van IenW start een integraal onderzoek naar de vervangingsopgaven en optimalisaties om het kanaal technisch en functioneel op orde te brengen (damwanden, remmingwerken bij de kunstwerken, meerpalen, ligplaatsen, onderwaterprofiel). Gemeenten, waterschappen, provincies, recreatie en beroepsvaart worden hierbij betrokken;
- Binnen deze studie wordt het vinden van een oplossing voor Sluis Terherne meegenomen en is het realiseren van natuur- en diervriendelijk oevers het uitgangspunt.

VI: Varend bedrijf HLD en bediening op afstand Groningen

- Eind 2018 loopt de overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en de provincies Fryslân en Groningen over toezicht, opsporing, handhaving, verkeersbegeleiding en incidentmanagement op de HLD (het zogenoemde varend bedrijf) af. Op basis van de evaluatie over de samenwerking rond het varend bedrijf, hebben partijen geconcludeerd dat de huidige

overeenkomst moet worden ontbonden en dat de samenwerking op een andere wijze zal worden vorm gegeven;

- Echter, een tijdelijke verlenging van het contract tot 30 juni 2019 is nodig om tijd te hebben de nieuwe vorm van samenwerking op te stellen en overeen te komen;
- De bediening van de objecten op de HLD voor het Groningse deel wordt, samen met de objecten van de provincie Groningen en een aantal gemeenten, op dit moment uitgevoerd door de provincie Groningen onder verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat;
- Op korte termijn wil Rijkswaterstaat inzicht krijgen in de stappen en benodigde investeringen om het bestaande ICT-netwerk en het systeem voor de RWS-objecten in lijn te brengen met RWS-richtlijnen, de landelijke brug en sluisstandaarden en aan te sluiten op de RWS systemen.

Voorgestelde afspraken:

- De overeenkomst varend bedrijf tussen Rijkswaterstaat en provincie Fryslân wordt onveranderd verlengd tot 30 juni 2019. De overeenkomst varend bedrijf tussen Rijkswaterstaat en provincie Groningen vervalt. Rijkswaterstaat en provincies maken nieuwe afspraken over de samenwerking en leggen deze aan de bestuurders voor;
- De provincie Groningen en Rijkswaterstaat stellen een stappenplan op dat uiterlijk gereed is in 2020 met de benodigde investeringen voor het volgende eindresultaat Bediening op Afstand (BopA) Groningen:
 - De huidige bediensituatie blijft in stand waarbij Rijkswaterstaat de bediening van de objecten van de drie vaarwegbeheerders doet;
 - De bediening is gefaseerd gecentraliseerd op een locatie in Groningen;
 - Het ICT-netwerk en de systemen van de RWS-objecten voldoen aan de RWS-richtlijnen en zijn aangesloten op het landelijke RWS-systeem en netwerk;
 - Het bestaande netwerk van de provincie Groningen voor de provinciale objecten op aangrenzend vaarwegen blijft in stand en is gekoppeld aan dat van Rijkswaterstaat;
 - Er zijn afspraken tussen Rijkswaterstaat, provincie Groningen en betrokken gemeenten over de systemen op de te bedienen objecten zodanig dat deze uniform bediend kan worden door Rijkswaterstaat;
 - Er zijn financiële afspraken tussen de vaarwegbeheerders voor de bediening door Rijkswaterstaat van de objecten;
- Voor de benodigde investeringen om het ICT-netwerk en invoering bediening op afstand (BopA) voor de RWS-objecten op het Groningse deel van HLD te realiseren is vooralsnog een taakstellend MIRT-budget van € 20 miljoen beschikbaar.

VII: Toekomstig onderzoek sluizen

- Alle sluizen bereiken tussen 2030 en 2035 hun einde technische levensduur op belangrijke onderdelen. Ook komen de Prinses Margrietsluis en Sluis Gaarkeuken in 2040 en de Oostersluis in 2030 in de NMCA als potentieel capaciteitsknelpunt (I/C-waarde 0,5 of hoger) naar boven;
- De Prinses Margrietsluis, de sluis Gaarkeuken, de Oostersluis en sluis Farmsum, hebben drempeldieptes die niet geheel voldoen aan de functionele eisen. Hiervoor zijn nu beheermaatregelen ingesteld.

Voorgestelde afspraken:

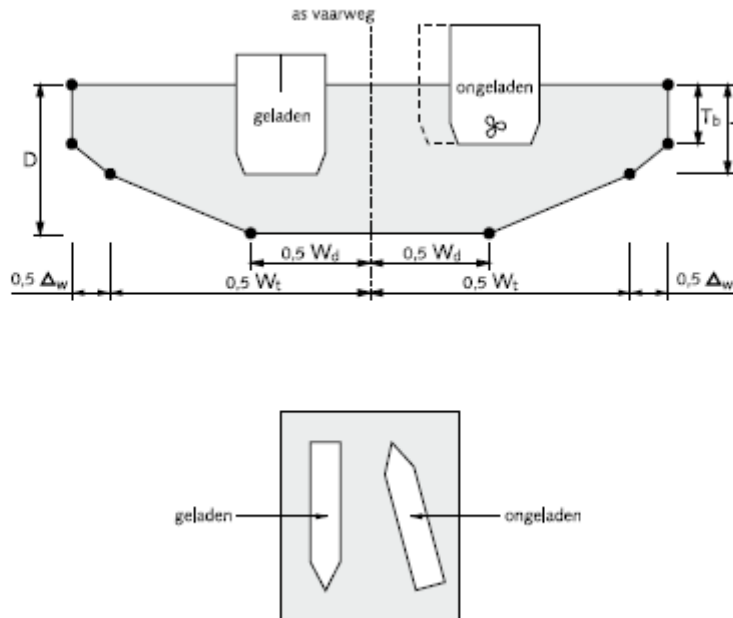
- Rijk en regio spreken af om op het moment dat de sluisen hun einde technische levensduur bereiken of als er een capaciteitsknelpunt naar voren komt, een onderzoek te starten waarbij zowel gekeken wordt naar vervanging als optimalisatie uitgaande van de bestaande kolk lengtes.

BIJLAGE A: EINDRESULTAAT FUNCTIONALITEIT HOOFDVAARWEG LEMMER – DELFZIJL

De Minister van IenW stelt, na overleg met de provincies Groningen en Fryslân, het volgende eindresultaat voor de functionaliteit van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl na opwaardering vast: een vaarweg 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) met het volgende profiel (zie figuur beneden):

- Tweestrooksdoorvaart en waar mogelijk een symmetrisch onderwaterprofiel;
- Onderdeel van de staande mast route op het traject Lemmer – Grou en op het Eemskanaal;
- Geschikt voor bijzondere transporten op het traject Lemmer – Stroobos en het Eemskanaal;
- Tussen Oostersluis en Gaarkeuken in de provincie Groningen een kanaal van 54 meter breed voorzien van stalen remmingwerken klasse Va bij de kunstwerken, stalen meerpalen, natuurvriendelijke oevers (waar nodig stalen damwanden) met waar mogelijk een symmetrische profiel met een tweezijdige zijwindtoeslag passende binnen de huidige afmetingen van de bak, behorende bij een vaarweg gelegen in een landstreek (zie figuur hieronder);
- Tussen Lemmer en Gaarkeuken in de provincie Fryslân en het Eemskanaal in de provincie Groningen een kanaal van 57 meter breed voorzien van stalen remmingwerken bij de kunstwerken klasse Va, stalen meerpalen, natuurvriendelijke oevers (waar nodig stalen damwanden) met waar mogelijk een symmetrische profiel met een tweezijdige zijwindtoeslag passende binnen de huidige afmetingen van de bak, behorende bij een vaarweg gelegen in een landstreek (zie figuur hieronder). Voor de ruime wateren (Friese meren) tussen Lemmer en Grou geldt een extra breedte van de vaarweg van 20 meter (77 meter totaal) en een nevengeul voor recreatievaart in beide richtingen;
- Een vaarwegdiepte van 4,9 meter (D in onderstaand figuur) van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 22,8 meter (Wd in onderstaand figuur) in het midden van de vaarweg. Voor het kanaaldeel tussen Oude Eemskanaal - Zeehavenkanaal via sluis Farmsum geldt een afwijkende vaarwegdiepte van 6 meter;
- Een vaarwegdiepte verlopend van 4,9 meter naar 3,5 meter op het geladen kielvlak (T in onderstaand figuur) van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 45,6 meter (Wt in onderstaand figuur) in het midden van de vaarweg. Voor de ruime wateren (Friese meren) tussen Lemmer en Grou geldt deze vaarwegdiepte over een breedte van 65,6 meter. Voor het kanaaldeel tussen het Oude Eemskanaal – Zeehavenkanaal via sluis Farmsum geldt een vaarwegdiepte van 5 meter;
- Als uitgangspunt vaste bruggen met een doorvaarbreedte gelijk aan de vaarweg en een minimale doorvaarhoogte van 9,1 meter over de gehele breedte van de vaarweg gemeten vanaf maatgevende hoge waterstand (MHW), waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;
- Beweegbare bruggen waar nodig met een doorvaartbreedte van het beweegbare deel van 19 meter en het vaste deel van 22 meter en in geopende toestand een minimale doorvaarhoogte van 9,1 meter over de gehele breedte van de doorvaartopening gemeten vanaf de MHW en op afstand bediend;

- Alle bestaande sluisen (met uitzondering van Terherne) voldoen na vervanging en/of optimalisatie op technische einde levensduur aan de kolk lengtes en breedtes en drempeldieptes bij maatgevend laag water van klasse Va en de aanwezige capaciteitsvraag.



Aldus vastgesteld in het BO MIRT van 22 november 2018. Hiermee vervalt de afgesproken functionaliteit uit het *Convenant Bestuurlijke afspraken inzake de nieuwe beheersituatie op de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl 2011*.

BIJLAGE B: OVERZICHT BEHEERSMAATREGELEN EEMSKANAAL (2019 – 2025)

Woldbrug	€ 1.300.000,-
IA vervangen onderdelen	
Staalconstructie conserveren en aanpassen onderdelen	
Civieltechnische constructie aanpassen	
Vervangen wrijfhouten	
Conserveren stalen onderdelen	
Diverse kleine spoedmaatregelen	
Jaarlijkse functionele opwaarderingsmaatregelen	

Bloemhofbrug	€ 1.300.000,-
Klein onderhoud geleidewerk	
Conserveren stalen rijdek en vervangen voegovergangen	
Klein onderhoud elektrische installatie en vervanging CCTV	
Diverse kleine spoedmaatregelen	
Jaarlijkse functionele opwaarderingsmaatregelen	

Borgbrug	€ 1.200.000,-
Conserveren geleidewerk	
Conserveren stalen rijdek	
Vervangen voegovergangen en asfalt en conserveren opleggingen	
Diverse kleine spoedmaatregelen	
Jaarlijkse functionele opwaarderingsmaatregelen	

Eelwerderbrug	€ 1.500.000,-
Explains IMPAKT	
Scheepvaarttekens	
Aanpassing elektrische installatie	
Diverse kleine spoedmaatregelen	
Jaarlijkse functionele opwaarderingsmaatregelen	

Driebondsbrug	€ 1.700.000,-
Vervangen geleidewerken	
IMPAKT	
Maatregelen Quickscan Driebondsbrug	
Jaarlijkse functionele opwaarderingsmaatregelen	