



RWS INFORMATIE

Startbeslissing Verkenning brug Kootstertille

Datum	10-11-2022
Status	Definitief

Aldus ondertekend op d.d. 10-11-2022 tijdens het bestuurlijk overleg MIRT,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Colofon

Uitgegeven door Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum 11 november 2022

Status Definitief

Versiebeheer

19-01-2021	Concept 0.1	Eerste aanzet n.a.v. werksessie I
04-02-2021	Concept 0.2	Output werksessie II verwerkt
11-02-2021	Concept 0.3	Opmerkingen IPM verwerkt
25-03-2022	Concept 0.4	Wijziging n.a.v. budget toewijzing brug Kootstertille
20-05-2022	Concept 0.5	Wijzigingen n.a.v. bespreking gemeenten, provincie en juridisch expertise CD
15-06-2022	Concept 0.6	Wijzigingen n.a.v. bespreking met nautisch adviseur, relatiemanager en adviseur AM en reacties per mail gemeenten, provincie en juridische expertise CD.
07-07-2022	Concept 0.7	Wijzigingen n.a.v. opmerkingen PVP en BS
18-07-2022	Concept 0.8	Wijzigingen n.a.v. 1e bespreking DGLM
05-09-2022	Definitief concept	Wijzigingen n.a.v. 2 ^e bespreking DGLM
10-11-2022	Definitief	ondertekening

Inhoud

1	Inleiding 4
1.1	Aanleiding voor de startbeslissing 4
1.2	Omschrijving van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl 6
1.3	Kenmerken huidige brug 7
1.4	Afbakening van het projectgebied en studiegebied 8
1.5	Leeswijzer 9
2	Opgave en Doelstelling 10
2.1	Urgentie 10
2.2	Doelstelling en randvoorwaarden voor de verkenning 10
2.3	Beleidsuitgangspunten 11
2.3.1	Beleidsuitgangspunten Rijk 11
2.3.2	Regionale beleidsdoelen 13
2.4	Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen 14
2.4.1	Raakvlakken en ontwikkelingen Rijk 14
2.4.2	Regionale raakvlakken en ontwikkelingen 15
2.5	Consultatie bestuurlijke partners 15
3	Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure 16
3.1	Fasen in de verkenning 16
3.2	Oplossingsrichtingen 17
3.3	Meekoppelkansen 17
3.4	Financiën en budget 18
3.5	Wettelijk kader 18
3.6	Planning 18
4	Organisatie 19
4.1	Rijk en regio, rol- en taakverdeling 19
4.2	Participatieproces 19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de startbeslissing

De oeververbinding Kootstertille bevindt zich op de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD). De HLD is een hoofdvaarweg en onderdeel van het hoofdvaarwegennet volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2012. De HLD ontsluit Groningen en Fryslân voor de binnenvaart en verbindt Noord-Duitsland met de voor de beroepsvaart belangrijke havens Amsterdam en Rotterdam. De vaarweg vormt een belangrijke as voor de nationale en regionale economie.

Het Rijk is eigenaar van de HLD en alle bijkomende infrastructurele werken. Rijkswaterstaat (RWS) beheert en onderhoudt de HLD. De afgelopen en komende jaren werkt RWS aan het Aanlegprogramma HLD.¹ Doel van het programma is het geschikter maken van de hoofdvaarweg voor schepen van 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). Hiertoe verbetert RWS een groot aantal bruggen en de realisatie van de industriële automatisering van de bediening. Daarnaast worden in het kader van Mirt programma Vervanging en Renovatie oevers, geleidewerken en ligplaatsen aangepakt.

De brug Kootstertille heeft een belangrijke functie voor het regionale, lokale en OV-wegverkeer. De brug Kootstertille heeft sinds oktober 2021 een gewichtsbepanking voor het zwaardere verkeer, landbouwverkeer en bussen (zwaarder dan 30 ton of met een aslast hoger dan 7 ton) vanwege de slechte toestand van de aanbruggen. Er is een maatregel genomen door op de brug wisselend één rijrichting toe te staan, geregeld met verkeerslichten. Er is een onderzoek uitgevoerd naar het versterken van de huidige brug tot het moment dat de huidige brug wordt vervangen en verbeterd. Dit zijn tijdelijke maatregelen en neemt de noodzaak voor een nieuwe oeververbinding niet weg. De brug heeft een belangrijke functie in het wegennetwerk en er zijn beperkt aantal alternatieve routes beschikbaar. Brug Schuilenburg ligt op circa 3 km afstand, maar heeft ook te maken met een gewichtsbepanking.

De brug Kootstertille voldoet niet aan de eisen van een CEMT-klasse Va vaarweg. Het Rijk maakt de HLD geschikter voor deze vaarklasse. Daarom is de brug opgenomen in het Aanlegprogramma HLD, fase 2. In een bestuurlijk overleg van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) met regionale bestuurders is besloten om een verkenning te starten voor de brug Kootstertille, waarin ook de nabijgelegen brug Schuilenburg betrokken wordt. In brieven van d.d. 16 december 2021 en d.d. 23 juni 2022 is dit meegedeeld aan de Tweede Kamer.²

In het verleden zijn al diverse onderzoeken uitgevoerd over de toekomst van de oeververbinding Kootstertille. De onderzoeken hebben nog niet geleid tot een keuze voor een oeververbinding.

¹ In het Bestuurlijk Overleg MIRT op 22 november 2018 is het programma Verruiming hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).

² Kamerbrief over uitkomsten bestuurlijk overleg Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, 16 december 2021, kenmerk IENW/BSK-2021/347213, MIRT-brief voorjaar 2022, 23 juni 2022, IENW/BSK-2022/148066

- In 2004 en 2015 zijn onderzoeken uitgevoerd door de provincie Fryslân.³ De uitkomst van de onderzoeken van de provincie is achterhaald door de afspraken die in 2018 zijn gemaakt over de functionaliteit van de HLD.⁴ Het simpelweg aanpassen van de uitkomst van de objectstudie aan die afspraken is niet mogelijk. Bovendien zijn de resultaten van de effecten die destijds zijn onderzocht nu verouderd en zijn destijds niet alle effecten die nu worden beschouwd in projecten van de Rijksoverheid onderzocht.
- Op verzoek van de provincie Fryslân is door RWS in opdracht van de Minister van IenW in 2020 als toevoeging op de eerder verrichte studie van de provincie Fryslân, Vervanging bruggen Skûlenboarch en Kootstertille, een haalbaarheidsstudie naar de variant aquaduct ter vervanging van de twee bruggen Schuilenburg en Kootstertille gedaan.⁵ De conclusie van het onderzoek is dat een aquaduct als vervanging van twee bruggen mogelijk is, maar dat het eventuele aquaduct a) vlak naast de brug Kootstertille de voorkeurslocatie daarvan is en b) vanuit sociaaleconomische effecten die dit heeft op Schuilenburg alleen mogelijk is als er voor brug Schuilenburg een alternatief wordt ontwikkeld of bij eventueel vervallen van brug Schuilenburg een effectief pakket met maatregelen wordt ontwikkeld ter compensatie.

MIRT-verkenning

De bovenstaande onderzoeken hebben nog niet geleid tot een keuze voor een oeververbinding. Er moet samen met de regionale partners, omgeving en belangenorganisaties worden gezocht naar alternatieven en hun mogelijkheden en onmogelijkheden. Daarom wordt deze opgave door middel van de MIRT procedure onderzocht en afgewogen. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dit is een investeringsprogramma van het Rijk voor projecten en programma's in het ruimtelijk domein (zoals o.a. wegen en bruggen). Het MIRT beslaat een proces dat een project/programma doorloopt van verkenning, planuitwerking tot en met realisatie, inclusief bijbehorende beslismomenten.⁶ De eerste fase van het MIRT proces is de verkenning. De verkenning start met de ondertekening van de Startbeslissing door de Minister van IenW. Doel van de Startbeslissing is het beschrijven van aanleiding, doel en aanpak voor de verkenning. In de verkenningsfase worden verschillende alternatieven onderzocht.

In aanvulling op de al uitgevoerde onderzoeken moet in deze verkenning in het bijzonder aandacht zijn voor sociaaleconomische effecten in het gebied en de rol die de oeververbinding Kootstertille daarbij speelt. De 4,5 km verderop gelegen brug Schuilenburg wordt daarbij ook beschouwd, omdat beide bruggen in elkaars invloedgebied wat betreft het verkeersnetwerk, maar ook sociaaleconomisch, zoals bereikbaarheid van bedrijven en voorzieningen. De MIRT-verkenning geeft uitsluitel over het voorkeursalternatief voor de oeververbinding Kootstertille. Bij het voorkeursalternatief worden de gevolgen en kansen voor Schuilenburg ook in kaart gebracht.

³ De HLD was tot 2014 in beheer van de provincie Fryslân.

Objectstudie "Vervangen bruggen Skûlenboarch en Kootstertille" (provincie Fryslân, februari 2015) en Eindrapport "Verkenning vervanging zes bruggen in het Prinses Margrietkanaal" (provincie Fryslân, november 2004)

⁴ Zie BO MIRT afspraken 2018 en 2020 en vastgestelde functionaliteit HLD in paragraaf 2.3.

⁵ Besluit tot starten haalbaarheidsstudie in: Startbeslissing Opwaardering Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl Oude Schouw, Spannenburg en Uitwellingerga (ondertekend op 22-11-2018 tijdens het bestuurlijk overleg MIRT)
Rapport Aquaduct ter vervanging bruggen Schuilenburg en Kootstertille – Quickscan ontwerp en effecten (09-07-2020).

⁶ Spelregels van het MIRT, 21-11-2016

De verkenning actualiseert en vult de uitkomsten van de objectstudies van de provincie aan en voegt nieuwe inzichten vanuit de haalbaarheidsstudie toe. Bij de MIRT-verkenning betreft RWS de provincie en gemeenten actief vanuit hun verantwoordelijkheid voor regionale gebiedsontwikkelingen en het provinciale en gemeentelijke wegennet. De Minister van IenW neemt uiteindelijk een voorkeursbeslissing waarin het voorkeursalternatief wordt vastgesteld.

1.2 Omschrijving van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is 118 kilometer lang en bestaat uit drie kanalen:

- 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 brug Kootstertille bevindt zich in het Prinses Margrietkanaal dat in totaal 11 bruggen telt. Het kanaal start bij de Prinses Margrietsluis, welke op 2 km van Lemmer ligt en gaat verder tot het overgaat in het Van Starckenborghkanaal op de Groningse grens bij Stroobos en vervolgens in het Eemskanaal. Het Prinses Margrietkanaal is 65 km lang, gemiddeld 60 meter breed en is bij een normale waterstand 5 meter diep in de midden van het kanaal.

Het Rijk is eigenaar van de HLD en Rijkswaterstaat (RWS) beheert en onderhoudt de HLD. De HLD is een CEMT klasse Va vaarweg. De bak en de kunstwerken voldoen nog niet allemaal aan de eisen van de klasse Va vaarweg. Daarom is Rijkswaterstaat met een aanlegprogramma gestart waarin ook brug Kootstertille is opgenomen.



Afbeelding 1 Overzicht van bruggen, aquaducten en sluizen op de HLD

1.3 Kenmerken huidige brug

- De brug Kootstertille bevindt zich relatief dicht bij de brug Schuilenburg (hemelsbreed ca. 2 km; rijroute via noordzijde kanaal ca. 3,2 km).
- De vaarweg ter hoogte van de brug betreft een vaarweg met normaal profiel.
- De brug maakt onderdeel uit van de routes van bijzonder vaartransport (scheepsbouw/silobouw) en er bevinden zich bedrijven nabij de brug waarvoor de hoofdvaarweg belangrijk is voor het goederenvervoer via het water.
- De brug maakt geen onderdeel uit van de staande-mast-route.
- De brug is een belangrijke schakel in het langzame en interlokale verkeer en lokaal landbouwverkeer. De oeververbinding is belangrijk voor de lokale economie.
- De omgeving van Kootstertille wordt gekenmerkt door een coulisselandschap met afwisselend een vrij zicht over weilanden.
- Brug Kootstertille bestaat uit zes overspanningen met een beweegbaar deel aan de linkeroever (ophaalconstructie). In gesloten toestand heeft de brug een doorvaarthoogte van 6,63 meter hoog.⁷
- Het beweegbare deel van de brug heeft een doorvaartbreedte van 12,00 meter. De hoogte bij normale bediening tussen de brughoofden is 8,20 meter. Voor grotere doorvaarthoogte moet er een brugopeningen met doordraaien worden aangevraagd bij de bediening. Het vaste deel langs de rechteroever heeft een doorvaartbreedte van 18,90 meter.
- Het stichtingsjaar van de brug is 1940. In 1962 zijn de steunpunten uitgebreid en is het dek vernieuwd. Omstreeks 1995 zijn de aanbruggen en de vaste overspanning verbreed door uitbreiding met een extra kokerligger. Aansluitend is in 2002 ook het beweegbare brugdeel verbreed, waarmee het einde van de theoretische levensduur van de betonconstructie op 2044 is gekomen. De brug bevindt zich in de gemeente Achtkarspelen tussen de dorpen Kootstertille en Drogeham.
- De totale lengte van de brug is 99,00 meter. Over de brug loopt de provinciale gebiedsontsluitingsweg N369. Gezien de conditie van de brug is er een gewichtsbepijking van 30 ton en een aslastbepijking van 7 ton. Deze bepijkingen zijn sinds oktober 2021 ingesteld.

⁷ vaarweginformatie.nl

- Aan de noordwestzijde van de brug is het bedrijventerrein de Westkern gesitueerd, aan de noordoostzijde is bebouwing aanwezig. De zuidzijde kenmerkt zich door weilanden, waarna de bebouwing van Drogeham volgt. Rondom de brug zijn veel bomen aanwezig.



Afbeelding 2 Huidige brug Kootstertille

1.4

Afbakening van het projectgebied en studiegebied

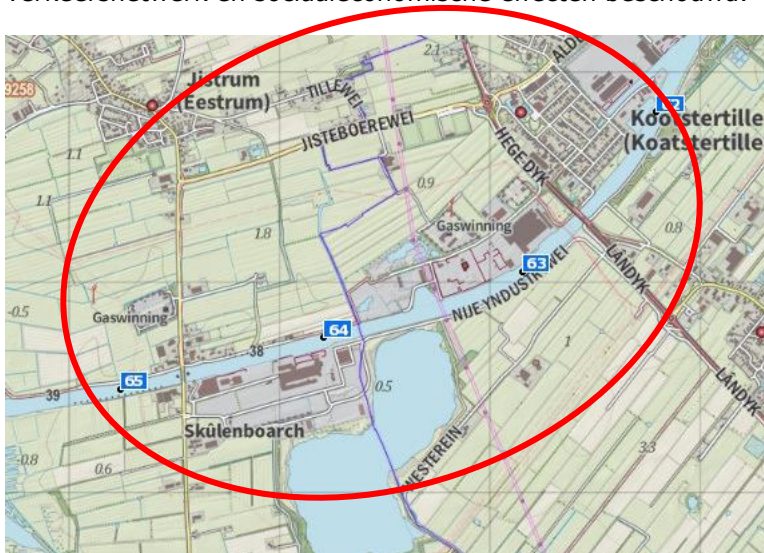
De scope van de verkenning brug Kootstertille bestaat uit een projectgebied en studiegebied.

Het projectgebied voor de locatie van een nieuwe oeververbinding omvat de huidige brug Kootstertille en het westelijk gebied grenzend aan de huidige brug. Verder naar het oosten ligt de bebouwing van Kootstertille en is hiermee geen locatie voor een eventuele oplossingsrichting. Het projectgebied omvat daarnaast de oevers rondom de huidige brug en de wegen/bebouwing op korte afstand naast de brug. In figuur 1 geeft de rode cirkel het projectgebied weer voor de locatie van een nieuwe oeververbinding.



Figuur 1 Projectgebied verkenning Kootstertille

De rode cirkel in figuur 2 geeft een indicatie van het studiegebied. Dit studiegebied houdt in dat voor elk alternatief voor de oeververbinding Kootstertille kansen en gevolgen voor brug Schuilenburg in kaart wordt gebracht. Daarom is Schuilenburg opgenomen in het studiegebied en worden daarbij ook de effecten op verkeersnetwerk en sociaaleconomische effecten beschouwd.



Figuur 2 Studiegebied verkenning Kootstertille

1.5 Leeswijzer

Na de introductie in dit hoofdstuk, komen in hoofdstuk 2 de opgave en doelstellingen aan bod. Tevens worden hier de urgentie, beleidsuitgangspunten, raakvlakken met andere projecten en consultatie met 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 brug Kootstertille voldoet op dit moment niet aan de eisen gesteld voor klasse Va Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Er moet worden voldaan aan de functionele afspraken die gemaakt zijn in het BO-MIRT van 2018 (zie paragraaf 2.3). De huidige brug voldoet niet aan de minimale doorvaartbreedte van 19 meter in het beweegbare deel van de brug en 22 meter voor het vaste deel van de brug. De HLD is één van de belangrijkste waterwegen van ons land. Sinds 2004 wordt al onderzoek gedaan naar de vervanging van de brug. Daarnaast nadert de brug het einde van de theoretisch levensduur. Op basis hiervan is het advies de brugconstructie vóór 2044 te vervangen. De aanbruggen zijn echter in slechte toestand en sinds oktober 2021 zijn daarom gewichtsbependingen op de brug van kracht. Hiermee is de urgentie voor de vervanging toegenomen. De brug is een belangrijke schakel in het langzame en interlokale verkeer en lokaal landbouwverkeer. De oeververbinding is daarnaast belangrijk voor de lokale economie. Voor het wegverkeer is er een beperkt aantal alternatieve routes. Gezien de problemen met de belastbaarheid van nabijgelegen bruggen Blauwverlaat en Gaarkeuken is het des te belangrijker dat de oeververbinding Kootstertille robuust wordt opgelost. Met name vanuit het exceptioneel transport wordt gepleit voor een snelle vervanging van de brug.

2.2 Doelstelling en randvoorwaarden voor de verkenning

De doelstelling voor de verkenning is het op een sobere en doelmatige wijze geschikter maken van de oeververbinding Kootstertille voor een vlotte en veilige doorvaart van klasse Va schepen.

Een voorkeursalternatief voor Kootstertille staat centraal in de verkenning. De brug Schuilenburg wordt hierbij betrokken door voor elk alternatief voor Kootstertille te onderzoeken wat daarvan de gevolgen en kansen voor Schuilenburg zijn.

Naast de doelstelling zijn er ook randvoorwaarden die aan de verkenning worden meegegeven:

- 1) Een oplossing voor de brug welke zowel technisch als in gebruik zoveel mogelijk uniform wordt ingepast bij de andere kunstwerken op de HLD. Voor een uniforme uitvoering zijn de volgende punten daarbij van belang:
 - a. Visueel (inpassing)
 - b. Gebruik (vlot en veilig)
 - c. Materiaalgebruik (beheer en onderhoud)
- 2) Bij de verkenning moet bij de betrokken stakeholders worden geïnventariseerd wat de wensen zijn m.b.t. bijzonder transport (over weg en water).
- 3) Bij de verkenning moeten de aspecten duurzaamheid en klimaatadaptie worden onderzocht. In het bijzonder wordt nagegaan of een circulair en/of energie neutrale oeververbinding haalbaar is.
- 4) Bij de verkenning is voor elke oplossing voor de brug het uitgangspunt dat de functionaliteit voor de verbinding ten minste blijft gehandhaafd. Dit wil zeggen geen verlaging doorvaarthoogte of opheffen oeververbinding en bestaande functies voor zowel auto- en landbouwverkeer, fiets- en

voetgangers blijven gehandhaafd (incl. verbindingen parallel aan het kanaal (noord- en zuidzijde)).

2.3 Beleidsuitgangspunten

2.3.1 *Beleidsuitgangspunten Rijk*

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige duurzame leefomgeving.⁸ Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van ons land de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van rond de 1 miljoen nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De NOVI geeft richting door strategische keuzes te maken. Ook maakt de NOVI ruimte voor maatwerk in de regio en werkt gebiedsgericht, dat wil zeggen bij de aanpak van de opgaven worden de kenmerken van het gebied als uitgangspunt genomen.

BO MIRT afspraken 2018 en 2020 en vastgestelde functionaliteit HLD

In het Bestuurlijke Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van 2018 zijn bestuurlijke afspraken gemaakt over de functionaliteit van de HLD, de te nemen investeringen en de daartoe gewenste samenwerking tussen Rijkswaterstaat en de provincies Fryslân en Groningen.⁹ Daarnaast is de Richtlijn Vaarwegen voor de HLD gebiedsspecifiek uitgewerkt in het BO MIRT van 2018. In het Netwerkschakelplan is een nadere uitwerking opgenomen en het kader voor de projecten op de HLD.¹⁰ Het eindresultaat op functioneel gebied (de Functionaliteit-HLD) voor de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is: een uniforme vaarweg zodat klasse Va-schepen vlot, veilig en duurzaam over de HLD kunnen varen. Een maatgevend schip op de HLD meet 110m bij een breedte van 11,4m en maximale diepgang 3,5m.

In het BO MIRT 2020 is vastgesteld dat de startbeslissing voor de verkenning wordt opgesteld en Rijkswaterstaat de provincie en gemeente daarbij actief betreft.¹¹

Energieke Noorderruimte: MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040

Deze MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland benoemt de gezamenlijke opgaven van het Rijk en het Samenwerkingsverband Noord-Nederland in het ruimtelijk-fysieke domein met een horizon tot 2040.¹² Dit 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 dient een adequate waterveiligheid en duurzame zoetwatervoorziening te worden gegarandeerd. Het geschikt maken van de oeververbinding Kootstertille passend bij een hoofdvaarweg met CEMT-klasse Va draagt bij aan het realiseren van de tweede strategie; het versterken van de

⁸ De Nationale Omgevingsvisie, <https://denationaleomgevingsvisie.nl/>

⁹ Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2018

¹⁰ Netwerkschakelplan NR 703, vastgesteld in Directie RWS NN 29 oktober 2019

¹¹ Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2020

¹² MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040 is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg MIRT 27 oktober 2014.

economische structuur van Noord-Nederland. De gebiedsagenda is de basis voor het bespreken van onderwerpen in het jaarlijkse BO MIRT.

Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP)

Het Nationaal Water Programma 2022-2027 (NWP) beschrijft de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en het beheer van de rijkswateren en rijkswaerwegen.¹³ De ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben gezamenlijk het NWP opgesteld. Zij ontwikkelden dit samen met medeoverheden, drinkwaterbedrijven, maatschappelijke organisaties en branche- en sectorpartijen. Om de uitdagingen rondom water het hoofd te bieden is samenwerking cruciaal.

Nederland circulair in 2050

Het Rijksbrede programma circulaire economie richt zich op de ontwikkeling naar een vóór 2050 te realiseren circulaire economie.¹⁴ De ambitie van het kabinet is om samen met maatschappelijke partners in 2030 een (tussen) doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen). Het kabinet wil een perspectief schetsen voor een toekomstbestendige, duurzame economie, ook voor toekomstige generaties. Concreet betekent dit dat in 2050 grondstoffen efficiënt worden ingezet en hergebruikt, zonder schadelijke emissies naar het milieu. Voor zover er nieuwe grondstoffen nodig zijn, worden deze op duurzame wijze gewonnen en wordt verdere aantasting van de sociale en fysieke leefomgeving en de gezondheid voorkomen. Producten en materialen worden zo ontworpen dat ze kunnen worden hergebruikt met zo min mogelijk waardeverlies en zonder schadelijke emissies naar het milieu.

Verder wordt rekening gehouden met de volgende visies die vanuit de RWS beheerdersrol zijn opgesteld door programmteam HLD:

Inpassingsvisie HLD

De inpassingsvisie geeft het gewenste ruimtelijk streefbeeld op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en vormgeving voor de projecten die de aankomende jaren op de HLD worden uitgevoerd. De inpassingsvisie vormt het kader voor de te opstellen Ruimtelijke Visie in de verkenningsfase, en voor de later op te stellen landschapsplannen (planuitwerkingsfase) en Esthetische programma van Eisen (contractvoorbereidingsfase). De inpassingsvisie bouwt voor op eerder opgestelde handreikingen en visies, met name 'Kijk op de Ruimtelijke Kwaliteit en Kanalen' (de KIJK).¹⁵ Een andere belangrijke bron is het Masterplan Vormgeving Vaarweg Lemmer Delfzijl uit 2000.¹⁶ Het gedachtegoed uit dit Masterplan is herijkt aan de huidige situatie en opgaven.

Duurzaamheidsvisie HLD

Rijkswaterstaat Noord-Nederland werkt met de gebiedspartners aan de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl samen om belangen, wensen, plannen en krachten te bundelen om te komen tot een gezamenlijke Duurzaamheidsvisie. Er wordt een duurzaamheidsvisie gevormd op de thema's: biodiversiteit, circulariteit, klimaatadaptatie, energietransitie en duurzame mobiliteit. Naar verwachting is de duurzaamheidsvisie in 2022 gereed.

¹³ Nationaal Water Programma 2022-2027, Nationaal Water Programma 2022-2027 - Informatiepunt Leefomgeving (iplo.nl)

¹⁴ Nederland circulair in 2050 | Circulaire economie | Rijksoverheid.nl

¹⁵ Rijkswaterstaat, Kijk op de Ruimtelijke Kwaliteit en Kanalen, 2019

¹⁶ Rijkswaterstaat, Masterplan Vormgeving Vaarweg Lemmer-Delfzijl. 2001

2.3.2 Regionale beleidsdoelen

Visie Vaarwegen

De lange termijnvisie op de vaarwegen en bereikbaarheid (2018) van Friese binnenhavens is een provinciaal plan van de provincie Fryslân (voor de periode tot 2050).¹⁷ 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 vaarweg voor CEMT-klasse Va schepen draagt op die manier bij aan het versterken van de duurzame (internationale) concurrentiepositie. Verder mag het beroepsvaardstelsel niet uitvallen als er onderdelen falen. Het stelsel 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 op het gebruik.

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 nieuwe ontwerp van de oeververbinding wordt gekeken naar meekoppelkansen op het gebied van waterveiligheid, klimaat, waterkwaliteit, landbouw, natuur en recreatie. Meekoppelkansen die kunnen rekenen op cofinanciering hebben prioriteit.

In het kader van de Visie Vaarwegen neemt Provinciale Staten nog een beslissing over de ontwikkeling van Vaarweg Drachten.¹⁸ Deze ontwikkeling kan invloed hebben op de verkenning. De huidige situatie blijft vooralsnog het uitgangspunt.

Grutsk op 'e Romte

In de provinciale structuurvisie Grutsk op 'e Romte (2014) zijn provinciale belangen en ontwikkelingsrichting bepaald.¹⁹ De visie bundelt de waarden op het gebied van landschap en cultuurhistorie (inclusief archeologie en stedenbouw) in een samenhangende waardering en geeft richting aan toekomstige ruimtelijke veranderingen. Op deze wijze verwacht de provincie Fryslân de doorwerking van de provinciale belangen in ruimtelijke plannen van gemeenten, rijk en provincie te borgen.

Provinciale Omgevingsvisie De Romte Diele

In de Omgevingsvisie staat waar de provincie met de leefomgeving van Fryslân naar toe wil: de ambitie en doelen voor de toekomst.²⁰ Het is een visie voor de lange termijn en geeft richting aan waar de provincie met allerlei partijen naar toe wil werken. Samen met verschillende organisaties, inwoners en ondernemers in Fryslân geeft de provincie invulling aan deze visie. Dit gebeurt in programma's, concrete projecten en initiatieven, en zo nodig ook in regels.

De provincie Fryslân heeft als doelstelling om een goede bereikbaarheid van het netwerk te realiseren, intern en extern: snel, veilig, comfortabel, duurzaam en goed ingepast in de omgeving. De provincie Fryslân geeft aan dat de nadruk ligt op

¹⁷ Visie Vaarwegen, vastgesteld door Provinciale Staten van de Provincie Fryslân op 20 juni 2018

¹⁸ <https://www.fryslan.frl/vaarwegen-in-fryslan/>

¹⁹ <https://www.fryslan.frl/ruimtelijkekwaliteit/>

²⁰ <https://www.fryslan.frl/ruimtelijkekwaliteit/>

optimaal gebruik van de bestaande infrastructuur. Voor een aantal water-wegkruisingen is een aquaduct als duurzame oplossing gewenst. Naast een betere bereikbaarheid en doorstroming van verkeer, zal ook de gastvrijheidseconomie hiervan profiteren.

Convenant bedrijventerreinen Noordoost Fryslân 2018-2025

De provincie Fryslân heeft met de gemeenten in Noordoost-Fryslân afspraken gemaakt over de aanleg van bedrijventerreinen in de regio.²¹ In het convenant is een mogelijke uitbreiding van Westkern benoemd. De gemeenten voeren geen actief beleid om dat te realiseren, maar er is afgesproken dat meegewerkt wordt wanneer een groot watergebonden bedrijf zich aan de westzijde van het huidige bedrijventerrein zou willen vestigen.

Ontwerp-omgevingsvisie Achtkarspelen

Dit document schetst op hoofdlijnen de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Achtkarspelen tot 2040.²² Naar verwachting is de omgevingsvisie in de zomer van 2022 door de gemeenteraad vastgesteld.

Ontwerp-omgevingsvisie Tytsjerksteradiel

Dit document schetst op hoofdlijnen de ambitie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Tytsjerksteradiel tot 2040.²³ Naar verwachting is de omgevingsvisie in de zomer van 2022 door de gemeenteraad vastgesteld.

2.4 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen

2.4.1 Raakvlakken en ontwikkelingen Rijk

Verkenning Friese bruggen Oude Schouw, Uitwellingerga en Spannenburg

Rijkswaterstaat startte in het najaar van 2019 een MIRT-verkenning naar de Friese bruggen Spannenburg, Uitwellingerga en Oude Schouw op de HLD. Met deze verkenning wordt breder gewerkt aan het geschikt maken van de HLD voor klasse Va. Op basis van het beschikbare budget is besloten om prioriteit te geven aan brug Spannenburg.²⁴ Dit betekent de vervolgfases voor brug Spannenburg worden opgestart na besluitvorming over het voorkeursalternatief. Op dit moment is er binnen het programma HLD geen budget voor de vervanging van de bruggen Oude Schouw en Uitwellingerga

Renovatie kanaal fase 1

In 2023 start Rijkswaterstaat in het kader van Vervanging en Renovatie met de realisatie van de renovatie van de HLD fase 1. Ter voorbereiding wordt er een integraal onderzoek gedaan naar de benodigde vervanging en vernieuwing van de oevers, ligplaatsen, geleidewerken en meerpalen en het verdiepen en symmetrisch maken van de vaarweg. Op basis daarvan worden de maatregelen bepaald om een veilige, beschikbare en toekomstbestendige vaarweg voor de scheepvaart te realiseren.

Industriële automatisering op alle objecten van de HLD

De gehele industriële automatisering wordt op alle objecten van de HLD vervangen om hiermee de bruggen en sluizen betrouwbaar en centraal te kunnen bedienen.

²¹ Convenant bedrijventerreinen Noordoost Fryslân 2018-2025 is getekend op 5 juli 2018.

²² <https://www.achtkarspelen.nl/omgevingswet-en-omgevingsvisie>

²³ <https://www.t-diel.nl/omgevingswet-en-omgevingsvisie>

²⁴ Kamerbrief over uitkomsten bestuurlijk overleg Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, 16 december 2021, kenmerk IENW/BSK-2021/347213

Hiervoor vervangt Rijkswaterstaat de industriële automatisering volgens de Landelijke brug- en Sluisstandaard (LBS). Daarnaast wordt er een betrouwbare glasvezelring aangelegd.

Voor brug Kootstertille wordt het vervangen van de industriële automatisering meegenomen in de verkenning Kootstertille.

2.4.2 *Regionale raakvlakken en ontwikkelingen*

- Bereikbaarheid/ontsluiting bedrijventerreinen en Kootstertille
- Het realiseren van een zonnepark op het voormalig zandwinningsgebied tussen Schuilenburg en Kootstertille.
- Uitbreiding bedrijventerrein noordzijde Westkern (vooralsnog geen actieve ontwikkeling vanuit gemeente, start indien er behoefte is).
- Opgave in uitbreiding en vervanging van gas- en elektriciteitsnetten

2.5 Consultatie bestuurlijke partners

De betrokken stakeholders voor de MIRT-verkenning zijn:

- Provincie Fryslân
- Gemeente Achtkarspelen
- Gemeente Tytsjerksteradiel

In oktober 2020 heeft RWS de provincie Fryslân en de gemeenten Achtkarspelen en Tytsjerksteradiel geconsulteerd over resultaten van de haalbaarheidsstudie en het starten van een MIRT-verkenning. Afgesproken is dat RWS de provincie en gemeenten actief betreft bij de MIRT-verkenning vanuit hun verantwoordelijkheid voor regionale gebiedsontwikkelingen en het provinciale en gemeentelijke wegennet. De startbeslissing is met medewerking en met bestuurlijke instemming van de provincie en gemeenten tot stand gekomen.

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

3.1 Fasen in de verkenning

De MIRT-verkenning bestaat uit vier fasen: start, analyse, beoordeling en besluitvorming. De verkenningsfase moet de informatie brengen die nodig is voor het nemen van een voorkeursbeslissing door de Minister van IenW.

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. Er 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 (tabel 1) geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Bij de start van de verkenning wordt het beoordelingskader verder geconcretiseerd.

Vaarwegverkeer	Doorstroming vaarweg
	Nautische veiligheid
Wegverkeer	Doorstroming weg en fietsverkeer
	Verkeersveiligheid weg
	Handhaving of verbetering weg over parallelle wegstructuren langs de HLD
Schuilenburg	Doorstroming weg en fietsverkeer
	Verkeersveiligheid weg
	Bereikbaarheid en verbinding tussen kernen
Externe effecten	Geluid
	Lucht
	Externe veiligheid
	Natuur
	Landschap
	Barrière werking
	Sociale veiligheid
Haalbaarheid	Investeringskosten
	Life Cycle Costs
	Maakbaarheid
	Uitvoeringshinder vaarweg en weg
	Ruimtebeslag
Duurzaamheid	CO2 uitstoot alternatieven
	Energieverbruik alternatieven en kansen voor energie neutrale bediening
	Hergebruik bestaande materialen in studiegebied (grond, bruggen, wegdek e.d.)
	Klimaatadaptatie

Tabel 1: Beoordelingskader op hoofdlijnen

3.2 Oplossingsrichtingen

In de MIRT-verkenning staat de brug Kootstertille centraal. De oplossingsrichtingen zijn dan ook specifiek voor oeververbinding Kootstertille van toepassing, waarbij voor elke oplossingsrichting de effecten voor en samenhang met brug Schuilenburg wordt beschouwd. Voor al deze oplossingsrichtingen is het uitgangspunt dat de huidige verkeersmodaliteiten voor het wegverkeer die nu gebruik maken van de huidige brug, inclusief de functie die de brug heeft voor het openbaarvervoer ten minste blijven gehandhaafd. De volgende alternatieven worden in ieder geval onderzocht:

1. Vaste brug zonder middenpijler met een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 m t.o.v. Maatgevend Hoogwater Stand (MHS);
2. Vaste brug met een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 m t.o.v. MHS met uitneembaar deel voor bijzonder transporten;
3. Beweegbare brug met een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 m t.o.v. MHS;
4. Beweegbare brug met een doorvaarthoogte van minimaal 7,4 m t.o.v. MHS;
5. Aquaduct.

Alternatieven 1 en 2: Een vaste brug met een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 m t.o.v. MHS is een mogelijke oplossingsrichting die onderzocht wordt, omdat de oeververbinding geen onderdeel is van de Staande Mast Route. Alternatief 2 houdt in dat bijzondere hoge transporten over water nog mogelijk zijn. Bij alternatief 1 niet.

Alternatieven 3 en 4: De beweegbare brugalternatieven worden onderzocht omdat de huidige brug ook beweegbaar is. In de verkenning wordt bepaald welke type brug (bascule-draaibrug) het meest voor de hand ligt

Alternatief 5: Het alternatief aquaduct is niet op voorhand te realiseren binnen het gestelde budget. Echter als de mogelijkheid van medefinanciering of een financieringsvoorstel vanuit de regio zich voordoet is een aquaduct eventueel wel te realiseren.

Lagere doorvaarthoogte dan de huidige 7.4 m wordt in de verkenning niet verder onderzocht, omdat in de Richtlijn Vaarwegen is aangegeven dat bij nieuwbouw het uitgangspunt is de bestaande brughoogte minimaal blijft behouden.

De optie geen oeververbinding wordt ook niet verder beschouwd, want dit is strijdig met uitgangspunt dat de huidige verkeersmodaliteiten voor wegverkeer, inclusief het openbaar vervoer gehandhaafd blijven.

3.3 Meekoppelkansen

Met meekoppelkansen wordt bedoeld het benutten van kansen die zich aandienen vanuit een gebiedsgerichte aanpak en waarvoor financiering van de betreffende partner beschikbaar is en de voortgang van het project niet vertragen. Hierbij wordt de meerwaarde bepaald 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 en daarop volgende MIRT beslismomenten gaan vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens afspraken maken over de uitwerking, financiering en 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.

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

Mogelijke meekoppelkansen zijn:

- Visie ligplaatsvoorziening beroepsvaart HLD
- Verblijfsgebied creëren bij oeververbinding Kootstertille
- Vergroenen van het gebied (o.a. bedrijventerrein)
- Natuurvriendelijke inrichting oeverzones in het kader van raakvlakproject Renovatie kanaal fase 1.

3.4 Financiën en budget

Het gereserveerde budget voor oplossing Kootstertille is gebaseerd op de kostenramingen die zijn opgesteld voor de verkenning drie Friese bruggen (Spannenburg, Uitwellingerga en Oude Schouw). Deze bruggen zijn vergelijkbaar omdat het hier dezelfde doorvaartbreedte en hoogtes betreft en een beweegbaar deel in de brug. Het budget bedraagt €35 mln. (prijspeil 2019) en is gereserveerd vanuit het aanlegprogramma HLD 2^e fase. Het gereserveerde budget van €35 mln. geldt als randvoorwaarde voor het realiseren van het meest voor de hand liggende alternatief.

3.5 Wettelijk kader

In de verkenning wordt onderzoek gedaan onder welke juridische/planologische procedure het project uitgevoerd moet worden. Omdat op 1 januari 2023 de inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet beoogd is, zal conform de Omgevingswet gehandeld worden voor wat betreft de procedures.

In de verkenning wordt een m.e.r. beoordelingsnotitie gemaakt om te bepalen of er een m.e.r. procedure moet worden doorlopen of een MER of m.e.r. beoordeling moet worden opgesteld in de vervolgfase.

3.6 Planning

Na ondertekenen van deze Startbeslissing wordt begonnen met de MIRT-verkenning.

Huidige planning

Uitgaande van een start met de contractvoorbereiding en aanbesteding van de verkenning in het vierde kwartaal van 2022, rekening houdend met risico's, is de planning als volgt:

MIRT 2 Verkenning (Voorkeursbeslissing)	gereed 2024-Q3
MIRT 3 Planuitwerking (Projectbeslissing)	gereed 2027-Q2
Contractvoorbereiding & Realisatie	2027-Q2 – 2030-Q4
MIRT 4 Opleverbeslissing	gereed 2031-Q1

4 Organisatie

4.1 Rijk en regio, rol- en taakverdeling

Het Rijk is eigenaar van de HLD en heeft budget gereserveerd voor het geschikter maken van de vaarweg door middel van een aanlegprogramma. 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.

Afgesproken is dat RWS de provincie en gemeenten actief betreft vanuit hun verantwoordelijkheid voor regionale gebiedsontwikkelingen en het provinciale en gemeentelijke wegennet. Bij start van de verkenning wordt bepaald op welke wijze de regio betrokken wordt in de projectorganisatie en de beslismomenten.

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. Stakeholders zijn bijvoorbeeld overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, zoals Koninklijke BLN-Schuttevaer, LTO en Cumela. Daarnaast zijn de bedrijven en bewoners die nabij het projectgebied gehuisvest zijn belangrijke stakeholders. Hierbij is het belangrijk dat ze de juiste rol betrekken, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen de rollen meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. Het grote deel van de stakeholders zijn al bij de haalbaarheidsstudie naar het aquaduct betrokken, maar het is belangrijk om alle stakeholders vanaf de start van de verkenning te betrekken. Dit omdat hier al verschillende participatiemomenten plaatsvinden die gekoppeld zijn aan mijlpalen en producten, bijvoorbeeld:

- Het onderzoeken van meekoppelkansen;
- Het voordragen van mogelijke oplossingen;
- Het formuleren van een voorkeursalternatief.

De participatieaanpak wordt in de verkenning verder uitgewerkt in het participatieplan. Mocht uit het onderzoek naar het wettelijk kader een projectbesluit onder de Omgevingswet moeten worden toegepast voor dit project, dan zal er een kennisgeving voornemen en kennisgeving participatie worden gepubliceerd. Formele inspraakmogelijkheden zijn er bij het verlenen van de benodigde vergunningen of het nemen van bepaalde besluiten.