

VERSLAG WEBINAR VERVANGING BRUG OUDE SCHOUW

Onderwerp	Verslag Webinar brug Oude Schouw d.d. 16 juni 2020
Project	Verkenning 3 Friese Bruggen
Datum	1 juli 2020
Bijlage(n)	Vraag & Antwoord Presentatie Oude Schouw

1 OPENING

Op dinsdag 16 juni 2020 heeft Rijkswaterstaat een webinar georganiseerd voor het vervangen van de oeververbinding bij Oude Schouw. Het doel van het webinar was om de omgeving te informeren over de stappen die sinds de eerste (fysieke) informatiebijeenkomst zijn gezet en te presenteren welke alternatieven er zijn geselecteerd voor een nieuwe oeververbinding. Naast het informatieve gedeelte, was er ruimte voor de aanwezigen om vragen te stellen.

Naast Rijkswaterstaat was ook Witteveen+Bos aanwezig. Witteveen+Bos ondersteunt Rijkswaterstaat bij de Verkenning Friese Bruggen. Er was een opkomst van circa 60 aanwezigen. Het webinar vond online plaats vanwege de RIVM richtlijnen in het kader van het COVID-19 virus.

2 TOELICHTING

Het programma bestond uit een vooraf opgenomen presentatievideo. Deze presentatie duurde circa 15 minuten. Tijdens en na deze presentatievideo was er ruimte om vragen te stellen via de chatbox.

De presentatievideo bestond uit een aantal delen. Eerst werd er een terugblik gegeven op de resultaten van de informatiebijeenkomst van afgelopen februari. Vervolgens werd toegelicht hoe alle mogelijk oplossingen voor een nieuwe oeververbinding getrechterd zijn naar drie alternatieven:

- een **aquaduct** is geselecteerd omdat het zorgt voor een ongehinderde doorvaart voor de schepen en er geen belemmeringen zijn voor het wegverkeer. Wel heeft een aquaduct voor de aanleg een grote impact op de omgeving;
- een **beweegbare brug met 7,40 meter** doorvaarthoogte, is vergelijkbaar met de huidige brug alleen dan 20 centimeter hoger. De brug zorgt voor een kleine impact op omgeving, maar moet wel vaker open door de steeds hogere wordende schepen. De beweegbare brug kan bijvoorbeeld een bascule brug of een draaibrug worden;

- een **beweegbare brug met 9,10 meter** doorvaarthoogte. is een alternatief omdat er voor de containervaart geen stremmingen meer zijn op deze locatie. De brug zal dan alleen nog maar open moeten voor bijzondere transporten en hoge zeilschepen. Ook bij een brug van 9,10 hoog kan er bijvoorbeeld een bascule brug of draaibrug worden gebouwd.

Tijdens de presentatie is het zoekgebied gepresenteerd waarbinnen de alternatieven kunnen worden gemaakt. Het zoekgebied voor Oude Schouw is onderverdeeld in vier deelgebieden. Per deelgebied zijn de gebiedskenmerken toegelicht en de voor- en nadelen besproken. Daarnaast zijn een paar belangrijke effecten van de alternatieven op de omgeving uitgelicht. De zoekgebieden en een toelichting op de alternatieven is terug te vinden op het online participatie platform Friese Bruggen InBeeld.

De presentatie sloot af met een vooruitblik op het vervolgproces en een uitleg hoe de omgeving vragen en suggesties online kan indienen op de website. Via de gele knop op rws.nl/friesebruggen kan meegedacht worden op de interactieve pagina's per oeververbinding. De bezoeker komt dan op de website <https://friesebruggen.inbeeld.app/>.

3 INBEELD APP

Op dit online participatieplatform kunnen omwonenden of andere belangstellenden van de drie oeververbindingen vragen en/of opmerkingen plaatsen over de aangewezen zoekgebieden en de geselecteerde alternatieven. Op deze wijze probeert Rijkswaterstaat vragen uit de omgeving te beantwoorden en zorgen en suggesties op te halen. De ingediende vragen en/of opmerkingen worden beantwoord en meegenomen in de afweging naar een voorkeursalternatief voor de nieuwe oeververbinding.

De presentatievideo is in zijn geheel terug te zien op <https://friesebruggen.inbeeld.app/> onder het tabblad 'Meer informatie'

Tijdens en na deze presentatievideo was er ruimte om vragen te stellen via de chatbox. De host van het webinar legde de vragen voor aan een van de projectteamleden van Rijkswaterstaat en Witteveen+Bos voor een antwoord. De vragen en antwoorden tijdens het webinar zijn terug te vinden in bijlage I. De presentatie van Rijkswaterstaat en Witteveen+Bos is toegevoegd in bijlage II.

4 AFSLUITING

Het webinar werd afgesloten met het bedanken van de aanwezigen en de inbreng van alle vragen. Er is ruimte om nieuwe vragen en/of opmerkingen te maken via de InBeeld-omgeving tot en met **5 juli 2020**.

De verwachting is dat er in het najaar een voorstel voor het voorkeursalternatief ligt. In het Bestuurlijk Overleg MIRT wordt het voorkeursalternatief besproken met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en regionale bestuurders.

In het najaar verwachten wij dus bij de omgeving terug te komen om het voorstel voor het voorkeursalternatief te bespreken. Het is nog onduidelijk of dit een fysieke of een online bijeenkomst zal worden.



BIJLAGE: VRAAG & ANTWOORD

Vraag	Antwoord
Gezien de impact om de woonomgeving en de voor en nadelen zoals genoemd is er volgens mij maar één variant wenselijk. Namelijk een brug van 7.40 meter op de huidige locatie. Dit ook de wens van de meeste bewoners van AldSkou zuidzijde PM kanaal. Bovendien trek je dan geen extra sluipverkeer aan (Joure-Leeuwarden) omdat je zo nu en dan moet wachten voor de brug. Ook de fietsers/wandelaars kunnen dan genieten van het uitzicht over het gebied, zonder dat je nog een hogere brug (9,10 meter) moet nemen.	Dit is een standpunt met goede argumenten, waarvoor dank. We zullen het naast de andere genoemde punten meenemen in de verdere afweging. Deze meningen en vragen zijn geschikt om op de InBeeld omgeving te plaatsen en daarmee ook nogmaals het verzoek aan belangstellenden om dit te delen met de projectorganisatie.
Hoe breed worden de aanloop van de bruggen in beide scenario's en is dit op tekening aan te geven?	Dit is nog niet geheel duidelijk. Bij een 9,10 hoge beweegbare brug, gaat de weg ten opzichte van nu 2 meter omhoog. Het alignement zal met een kleine 100 meter langer worden. Het uitgangspunt is zo'n 50 meter per meter omhoog. Het zal moeten voldoen aan de landelijke ontwerprichtlijnen. Dit wordt nader uitgewerkt bij het Voorkeursalternatief.
We hebben nu gehoord over 4 mogelijke locaties en 3 mogelijke alternatieve oplossingen. In hoeverre zijn er al schetsen gemaakt van hoe die alternatieven er op elk van de locaties uiteindelijk uit zouden komen te zien?	Er zijn al wel schetsen gemaakt voor het ruimtebeslag te bepalen van de varianten om de effecten te kunnen onderzoeken.
Kunnen die schetsen ook worden getoond? Zo weten bewoners ook of het hun erf/woning betreft?	De huidige schetsen zijn op dit moment nog niet voldoende uitgewerkt om te kunnen tonen. De schetsen zijn puur gemaakt om de effecten op hoofdlijnen te kunnen bepalen.
Zoekgebied C is alleen als het echt niet anders kan, maar is optie D dat ook niet?	Voor zoekgebied C wordt gelet op feit dat hier dan twee woningen moeten worden geamoveerd, enkel gekozen, als er echt geen ander alternatief is. Voor optie D geldt dat hier allerlei landbouwpercelen worden doorsneden. Dit zal in een afweging zeker meegewogen worden.
Wanneer zal dat contact met de bewoners plaatsvinden? De bewoners horen dit dan voor de presentatie in het najaar neem ik aan?	In het najaar zal het zoekgebied nader worden gedefinieerd en zal er contact met de bewoners genomen worden. Deze bewoners zullen persoonlijk geïnformeerd worden voor de presentatie in het najaar.
Het is toch al wel bekend hoe breed de route wordt bij 9,10 meter op huidige locatie?	Het ruimtebeslag is op hoofdlijnen bekend. Daarbij moet worden opgemerkt dat wanneer een ontwerp wordt gemaakt o.b.v richtlijnen, de breedte in optimale breedte wordt uitgerekend. Deze breedte kan worden geoptimaliseerd. Het talud zal aanzienlijk breder worden dan de huidige situatie.
Interessant vind ik dat er, waar het over CO2 ging, vooral aandacht werd besteed aan de CO2 die vrijkomt bij de realisatie. Maar een hogere brug zal ook leiden tot meer uitstoot van elke auto die er overheen rijdt. Wordt dat effect nog meegewogen?	De drie alternatieven zullen in de 2e fase (de trechtering van de drie alternatieven naar een voorkeursalternatief) gewaardeerd worden op duurzaamheid en daarmee ook op CO2. Deze effecten zullen in beeld worden gebracht, hier hoort ook het (omrijden van) verkeer bij.
Locatie B: waar wordt het verkeer langs geleid?	Dat is nu nog niet bepaald, maar het effect van de bereikbaarheid tijdens de bouw wordt meegewogen in de keuze voor een locatie. Er wordt nagedacht over hoe de tijdelijke situatie er uit zal komen te zien en hoe het verkeer wordt omgeleid. Dit is sterk afhankelijk van de locatie van de brug.
Bij locatie D zou je een enorme bocht in het wegtracé krijgen. Dat is toch eigenlijk alleen realistisch als je ook de weg Akkrum - Jirnsom voor een langere afstand naar het westen verlegt?	Ja dat is juist. Met name voor het langzame verkeer betekent dit meer rijtijd. Dit effect op verkeer wordt meegenomen in de afweging onder 'bereikbaarheid'.
De brug gaat volgens mij het meest open voor schepen met masten (beroepsvaart en recreatievaart). Welk percentage	In verhouding is de recreatievaart oververtegenwoordigd ten opzichte van de containervaart. Staande mast schepen zijn aanzienlijk vertegenwoordigd, met name in het

Vraag	Antwoord
openingen is voor de containervaart? M.a.w. scheelt het veel openingen als de brug 9,10 meter wordt?	zomerseizoen. Exacte percentages hebben wij nu nog niet paraat. Omdat de brug onderdeel uitmaakt van de staande mast route zal bij een 9,10 meter hoge brug ook een brugopening zijn.
Hoe zeker zijn jullie ervan dat je met een brug van 9,10 meter voldoende hoge hebt voor container vervoer in de komende 50 jaar?	Er zijn diverse ontwikkelingen, in de toekomst zullen altijd verschillende scenarios mogelijk zijn. Voorlopig zien wij geen verhoging in de containervaart. Maar voor nu is de ambitie en het uitgangspunt dat de gehele vaarweg HLD gereed wordt gemaakt voor klasse Va schepen en daarmee een 9,10 meter brug.
De bereikbaarheid van het bedrijventerrein maar ook van het dorp is natuurlijk tijdens de bouw, maar vooral ook na het eindresultaat erg belangrijk. Prettig zou zijn het bedrijventerrein onderdeel van het plan te maken?	Het uitgangspunt is dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein niet wijzigt. Dit geldt ook voor de bouwphase, maar niet uit te sluiten is dat dan een enkele keer wellicht het bedrijventerrein gedurende korte tijd niet bereikbaar kan zijn. Dit gaat altijd in overleg. Mochten er plannen zijn voor uitbreiding voor het bedrijventerrein, dan kunnen we in gesprek gaan. Dit gaat ook in overleg met de gemeente.
Is een aquaduct dan niet meer toekomstbestendig?	Toekomstbestendigheid zal grotendeels terugkomen in het effecten onderzoek. We brengen de komende tijd de investeringskosten voor de alternatieven in beeld. Daarnaast ook de kosten op de langere termijn, in ieder geval het beheer en onderhoud ervan.
Er wordt bij de toelichtingen niet gesproken over de veiligheid betreffende kruisend scheepvaartverkeer. Alleen bij aquaduct wordt dit wel genoemd, maar dan als negatief, terwijl dit door ontbreken van kruisend verkeer juist een extra veilige variant is. Wordt dit aspect wel gewogen? Negatief in die zin van ontbreken van barriere werd genoemd bij de toelichting.	We nemen nautische veiligheid mee in het beoordelingskader. De beroepsvaart en recreatievaart moeten nu op dezelfde kant door de brug, dit leidt tot gevaarlijke situaties bij het oversteken. Bij 9,10 meter hoge beweegbare brug is dat ook het geval. Bij een aquaduct zijn er geen belemmeringen op de vaarweg waardoor het kruisen op de vaarweg niet meer nodig is.
Bij 9,10 meter moeten er ook openingen gedaan worden voor de beroepsvaart. Denk aan chartervaart die gebruik maakt van de staande mast route. Daarnaast, met een aquaduct zijn er geen wachtende schepen op het kanaal. Dit levert nu vaak onveilige situaties op.	Primair wordt de containervaart onder beroepsvaart geschaard. De bruine vloot en de chartervaart worden ook meegenomen in de cijfers.
Bij de optie voor een brug: wordt deze lokaal of op afstand bediend? Gezien de drukte met recreatievaart lijkt bediening op afstand niet veilig gezien deze drukke plek.	In de fase van een verkenning wordt dit uitwerkingsniveau nog niet uitgewerkt. Bediening zal in de planuitwerking worden uitgewerkt.
Jullie vragen onze mening over verschillende opties maar hoe kan ik goed afwegen als ik niet weet hoe lang een oprit van een 9.10 meter brug wordt of waar het aquaduct boven het maaiveld uit komt als er geen schetsen worden vrijgegeven. Ik zou ook willen pleiten voor schetsen. Visualisatie helpt om de alternatieven goed in te kunnen schatten. De behoefte aan schetsen is er wel degelijk om een goed beeld te krijgen. Voor ons als naaste bewoners is dit van groot belang.	We zitten nog in een verkenning op een globaal niveau. We hebben op dit moment enkel schetsen om de effecten op hoofdlijnen te kunnen bepalen, maar deze zijn nog niet voldoende uitgewerkt om te delen. De schetsen zullen er zeker komen en worden in het najaar gepresenteerd. We zullen ook bij de omwonenden persoonlijk benaderen met deze schetsen. Opmerking: n.a.v. deze vragen van de naaste bewoners hebben wij nog gekeken naar de ruimtelijke impact van de alternatieven. Bij een 9,10 hoge beweegbare brug, gaat de weg ten opzichte van nu 2 meter omhoog. De terp voor de brug zal met een kleine 100 meter langer worden. Het uitgangspunt is zo'n 50 meter per meter omhoog is dat de taluds ca 50 meter eerder zullen beginnen. Dit geldt globaal ook voor een aquaduct, maar dan uiteraard naar beneden onder het maaiveld.



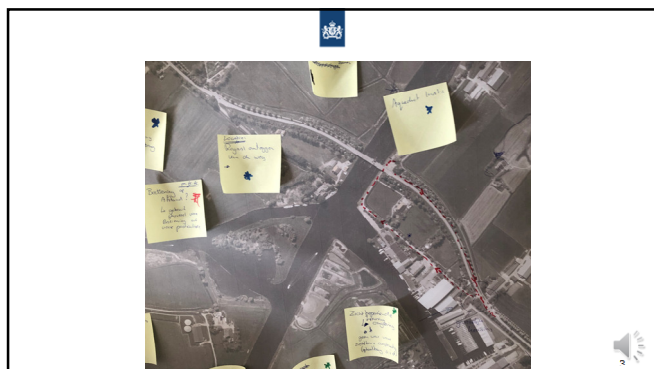
BIJLAGE: PRESENTATIE OUDE SCHOUW



1



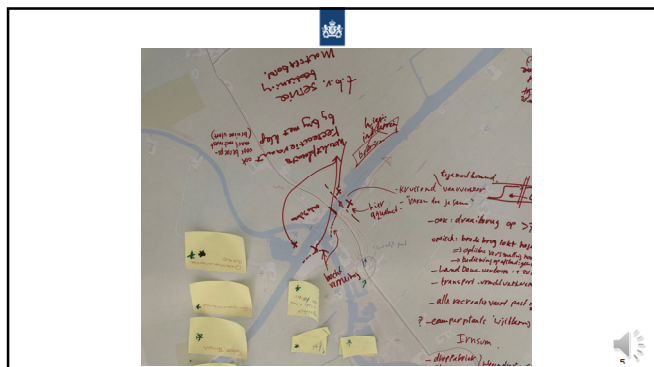
2



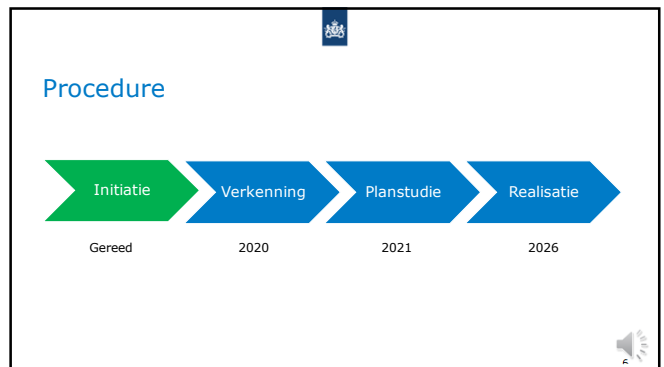
3



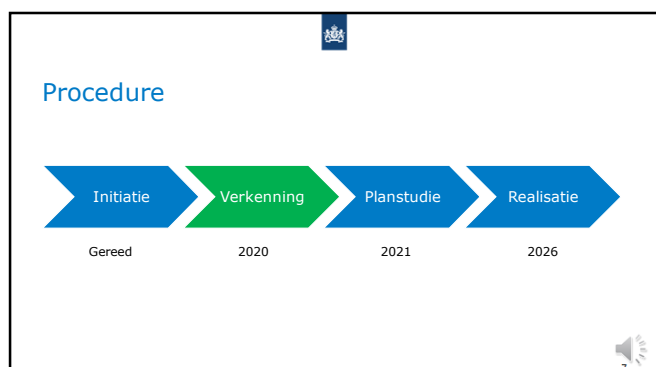
4



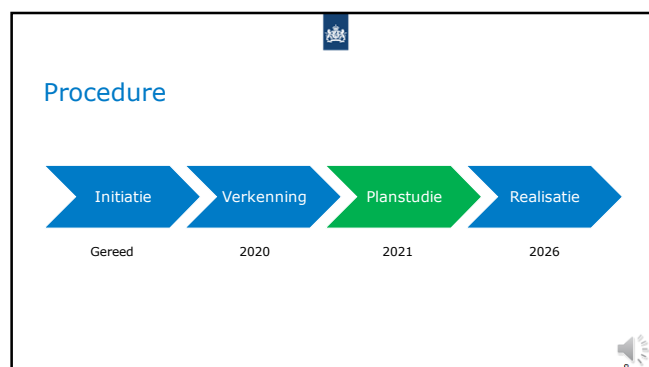
5



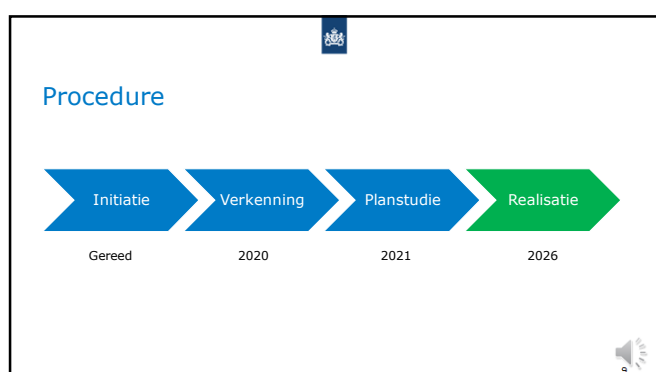
6



7



8



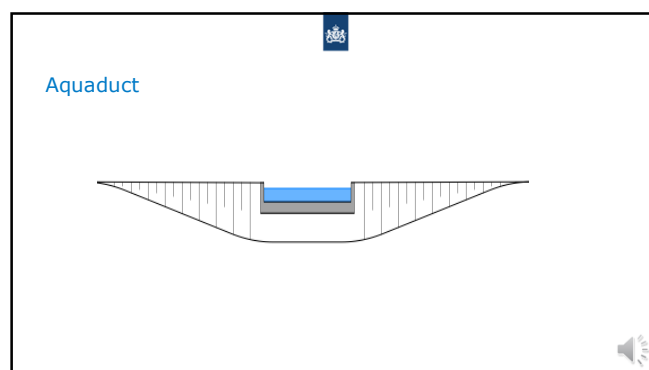
9



10



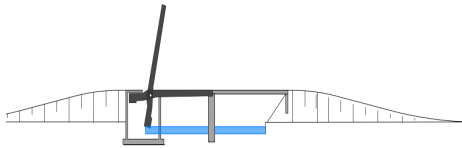
11



12



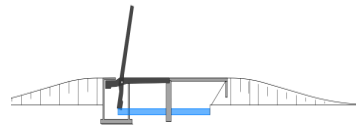
Beweegbare brug, doorvaarhoogte 7,40 m



13



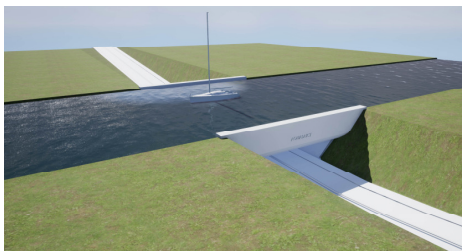
Beweegbare brug, doorvaarhoogte 9,10 m



14



Aquaduct



15



Beweegbare brug, doorvaarhoogte 7,40 m



16



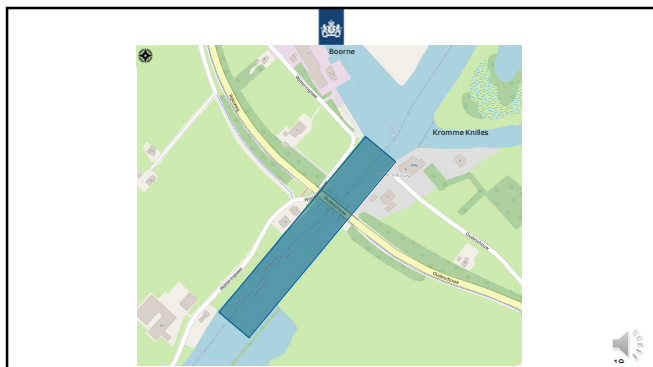
Beweegbare brug, doorvaarhoogte 9,10 m



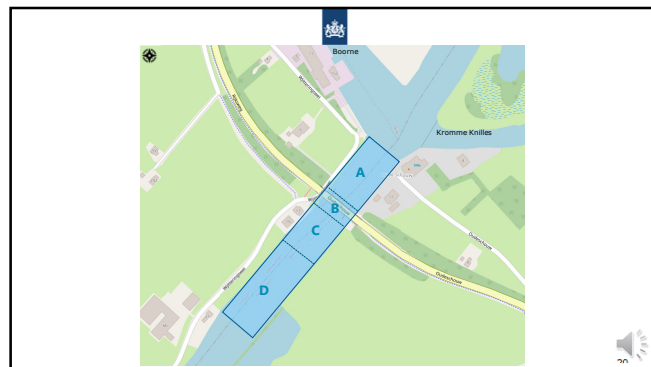
17



18



19



20



21



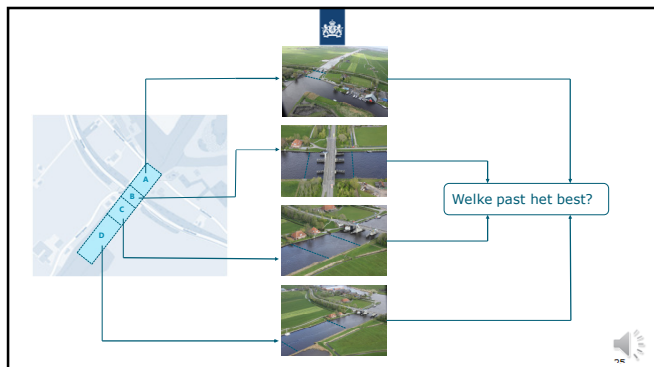
22



23



24



25



26



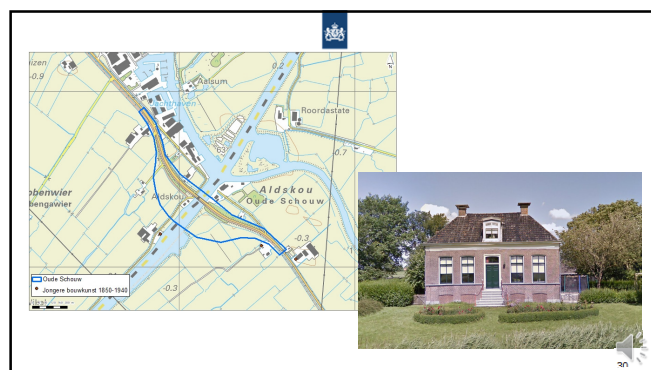
27



28



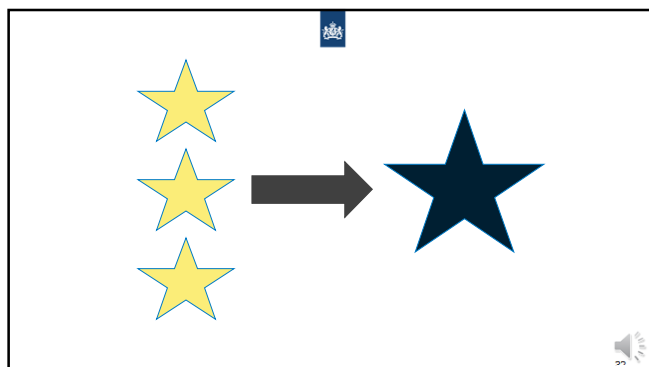
29



30



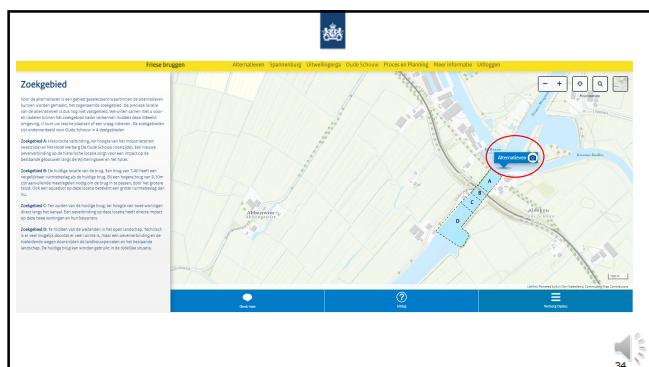
31



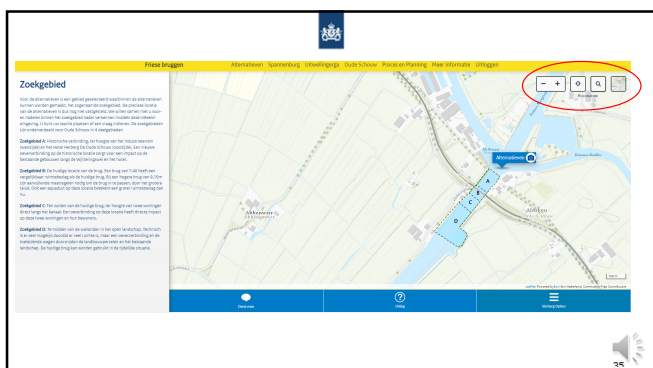
32



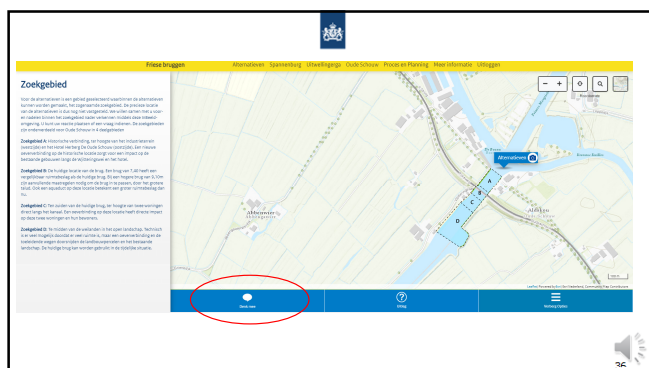
33



34



35



36

37

Reageren

U kunt tot en met zondag 5 juli 2020 reageren op deze website.

Heeft u vragen?

Mail de projectorganisatie op friezebruggen@rws.nl

38