

Vergaderjaar 1996–1997 Nr. 149d

25 000 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1997

25 000 A

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Infrastructuurfonds voor het jaar 1997

NADERE MEMORIE VAN ANTWOORD

Ontvangen 2 mei 1997

1

Wat zijn de totale kosten geweest, zo nodig omgerekend in guldens van heden, dan wel welke kosten zijn geraamd van:

- aquaduct bij Uitwellingerga;*
- aquaduct bij Grou;*
- aquaduct bij Akkrum;*
- aquaduct onder Langdeel;*
- de geplande vaste brug bij Fonejacht;*
- een aquaduct aldaar;*
- een tweede klapbrug aldaar?*

Omgerekend in guldens van heden zijn de totale kosten als volgt:

Aquaduct bij Uitwellingerga (Prinses Margriet aquaduct)	Kosten (1997): 94,0 mln
Aquaduct bij Grou (aquaduct Mid-Fryslan)	Kosten (1997): 72,0 mln
Aquaduct bij Akkrum (aquaduct Leppa)	Kosten (1997): 29,0 mln
Aquaduct onder Langdeel (aquaduct Greuns)	Kosten (geraamd): 45,0 mln
Vaste brug bij Fonejacht	Kosten (geraamd): 24,3 mln opm: een doorvaarhoogte van 9,50 meter
Tweede klapbrug bij Fonejacht	Kosten (geraamd): 8,5 mln opm: een doorvaarhoogte van 7,40 meter
Aquaduct bij Fonejacht	Kosten (geraamd): 82,5 mln opm: Raming is nog zeer globaal

De aquaducten Prinses Margriet, Mid-Fryslan en Fonejacht zijn alle drie onder het Prinses Margrietkanaal, een hoofdvaarweg klasse Va. Daarnaast verschillen de aquaducten zeer qua maatvoering, diepte en constructie. Vandaar de grote verschillen in kosten.

2

Wat zijn de plannen met de navolgende vaste bruggen over het Van Starckenborgkanaal, het verlengde in Groningen van het Prinses Margrietkanaal, te weten de twee vaste spoorbruggen van 6,70 meter hoogte en een verkeersbrug van 6,90 meter hoogte?

De plannen rond de twee spoorbruggen en de Noordzeebrug

– Spoorbrug Zuidhorn:

Het uitgangspunt voor de spoorbrug bij Zuidhorn is een hoge vaste brug met een doorvaarthoogte van 9,50 m. Daarbij wordt er vanuit gegaan dat de uitvoering start in 2001.

Hierover zijn afspraken gemaakt in het Politiek Beraad van 4 maart 1994.

– Spoorbrug Sauwerd:

Voor de spoorbrug Sauwerd wordt als uitgangspunt gehanteerd: een hoge vaste brug met een doorvaarthoogte van 9,50 m. De start van de uitvoering is gepland in 1998.

In het kader van het versnelde investeringsprogramma voortvloeiend uit de nota «Transport in Balans» is ten aanzien van de Fries-Groningse kanalen besloten onder andere dit project naar voren te halen naar 1998.

– Noordzeebrug:

Voor de Noordzeebrug gaat de voorkeur uit naar een vaste hoge brug met een doorvaarthoogte van 9,50 m. Deze voorkeur wordt mede bepaald met het oog op de doorstroming van het wegverkeer op de ringweg Groningen. Een noodzakelijke eis bij deze oplossing is de sloop van enige bebouwing en het ongelijkvloers maken van het nabijgelegen kruispunt.

Als next-best oplossing kan worden gedacht aan een 7.00 m. hoge beweegbare brug (kosten 42 mln.). Er zijn nog geen afspraken gemaakt over middelen. In het Plan van Aanpak wordt er van uitgegaan dat de uitvoering start in 1999.

3

Wat zijn de kosten van het ophogen van elk van deze bruggen tot een vaste hoogte van 9,50 meter, dan wel het ombouwen van elk van deze bruggen op de bestaande hoogte tot beweegbare draai- dan wel klapbruggen?

– Spoorbrug Zuidhorn:

kosten: 53 mln; op basis van gegevens NS.

– Spoorbrug Sauwerd:

kosten: 50 mln; op basis van gegevens NS.

– Noordzeebrug:

kosten 56 mln (vaste 9,50 meter hoog).

kosten 42 mln (beweegbaar 7,00 meter hoog).

Kosten van ombouwen tot beweegbare bruggen van de spoorbruggen op bestaande hoogte zijn niet bekend en kunnen ook niet op korte termijn worden geleverd (= een NS zaak).

4

Wat is de stand van zaken van de meermalen genoemde plannen tot uitbreiding en/of verhoging van bijna alle bruggen over het Prinses Margrietkanaal en het verbreden en verdiepen ervan, waarvan de totale kosten zijn geraamd op 400 à 600 miljoen gulden en wat is het verband van deze plannen met de geplande bouw van de Fonejachtbrug?

Het Plan van Aanpak heeft een inspraakronde ondergaan bij belanghebbenden. Inmiddels wordt de laatste hand gelegd aan de Reactienota en wordt het Plan van Aanpak naar aanleiding van de reacties en nieuwe inzichten op onderdelen aangepast. Vervolgens zullen het Plan van Aanpak en de reactienota formeel worden aangeboden aan de minister (mei/juni 1997) en de beide colleges van Gedeputeerde Staten van

Friesland en Groningen. Het Plan van Aanpak komt hiermee in de planstudiefase van het MIT.

Uitgangspunt blijft bij elk kunstwerk: een vaste hoge brug van 9,50 m.

Argumenten daarvoor zijn een ongehinderde doorstroming van het scheepvaartverkeer en het wegverkeer, hetgeen een positief economisch en milieu effect heeft. Bovendien vereist een vaste brug in het algemeen een lagere investering dan een beweegbare brug en zijn de onderhouds- en exploitatiekosten beduidend lager.

Van dit uitgangspunt wordt alleen afgeweken als lokale omstandigheden een vaste hoge brug in de weg staan, zoals bebouwing en als de vaarweg is aangewezen als Staande Mastroute.

De ombouw van de Rijksweg 31 gaf aanleiding de besluitvorming over specifiek de Fonejachtbrug naar voren te halen en in de tracéwet-procedure voor rijksweg 31 op te nemen. Het zou namelijk onacceptabel zijn, zowel qua kosten als periode van bouwwerkzaamheden, om in het kader van Plan van Aanpak kort na gereedkoming van de verdubbeling van de rijksweg weer te starten met de verhoging van de Fonejachtbrug.

5

Is er bij die brug een kosten-/batenanalyse gemaakt en zo ja hoe luidt deze?

Nee, er is geen kosten-/batenanalyse gemaakt bij de besluitvorming over de Fonejachtbrug. In het standpunt Rijksweg 31 heeft de minister een aantal inhoudelijke argumenten naar voren gebracht waarom gekozen is voor een vaste brug Fonejacht gecombineerd met een aquaduct onder de Greuns.

De overwegingen voor een verhoogde, vaste Fonejachtbrug zijn:

- de beroepsvaart heeft een doorvaarthoogte die voldoet aan de normen voor een klasse Va vaarweg;
- geen oponthoud en openingsregimes voor openen brug;
- geen oponthoud voor het wegverkeer;
- veiliger varen op Prinses Margrietkanaal doordat er een scheiding is tussen beroeps- en recreatievaart.

Wel is uiteraard naar de kosten gekeken van de verschillende mogelijkheden. Daarbij is ook een brug of aquaduct over Langdeel/Greuns betrokken.

6

Brengt het onlangs gepubliceerde plan tot het verplaatsen van zes scheepswerven aan het Winschoterdiep naar de Eemshaven nog wijziging in de brugplannen?

Nee, de brugplannen worden niet gewijzigd. In het Eemskanaal zijn en blijven de bruggen beweegbaar doordat de vaarweg is aangewezen als staande Mastroute en vanwege het bereikbaar houden van de stad Groningen voor zeeschepen zoals kruiplijncoasters.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink