

## 5 Meekoppelkansen en beheersmaatregelen vanuit B&O

Niet alle (door de beheerder aangedragen) urgente knelpunten kunnen in tranche 4a als scope worden meegenomen. Voor drie locaties met wachtplaatsen zijn volgens de beheerder direct beheersmaatregelen nodig om nautische onveilige situaties te mitigeren. De werkzaamheden die hiervoor nodig zijn vallen onder "Beheer en Onderhoud" en worden als "meekoppelscope" aan tranche 4a toegevoegd en betaald uit BLS-gelden.

### 5.1 Wachtlocatie Burgum west

De wachtplaatsen bij brug Burgum zijn verkeerd ontwikkeld. Deze zijn gelegen in de doorgaande vaarweg. De effecten op nautische doorstroming en veiligheid zijn onvoldoende gemitigeerd in de ontwikkeling van de wachtplaats aan de westzijde van de brug (linkeroever). Wanneer de brug in storting is, leidt de positionering van deze wachtplaats onnodig tot een volledige stremming van de binnenvaart op de HLD. De geometrische toets van zowel wachtplaats oost als west voldoet niet, en liggen in de dag van de brug. De brug Burgum heeft een relatieve hoge doorvaart. Als er schepen voor de brug wachten (aan weerszijde), moeten de schepen die wel kunnen doorvaren een soort "chicane" door.

Het verplaatsen van de westelijke wachtplaats (km 70.6, "cactuspalen") naar de rechterzijde van de oever verbetert de nautische veiligheid, doordat doorgaande schepen dan geen "chicane-bocht" hoeven te maken.



Het toekomstvast en conform afspraken BO-MIRT 2018 en Richtlijn Vaarwegen 2020 verleggen van de wachtplaats van de linkeroever naar de rechteroever is onderdeel van de VenR-opgave HLD, kanaal fase 1. Om tot een gewenste, robuuste oplossing te komen, is echter een participatie- en ontwerptraject nodig. Er is geen sprake van 1 op 1 vervanging. Om deze reden is de voorgestelde tijdelijke beheersmaatregel

(het verplaatsen van "cactuspalen" naar de rechteroever) geen onderdeel van de scope tranche 4a, maar wordt de beheersmaatregelen vanuit BLS gerealiseerd. De beheerder verzoekt het projectteam HLD door middel van een "projectopdrachtformulier" om deze werkzaamheden als "meekoppelscope" mee te nemen in de aanbesteding richting marktpartijen.

## 5.2 Wachtlocatie Gaarkeuken oost en west

De twee wachtplaatsen, bestaande uit 12 palen (oost) en 14 palen (west) voor de damwand aan de noordzijde van het kanaal in Gaarkeuken (oost km 46.3 en west km 47.2) zijn onveilig voor gebruik. De conditie van de houten afmeerpalen zijn slecht. Dicht langsvarende schepen veroorzaken zuiging bij afgemeerde schepen, die mogelijk de slechte afmeerpalen doen afbreken. Daarnaast voldoet aan de geometrische toets niet.



Om tot een gewenste, robuuste oplossing te komen, is een ontwerptraject nodig. Er is mogelijk geen sprake van 1 op 1 vervanging. Om deze reden is de voorgestelde tijdelijke beheersmaatregel (het plaatsen van "cactuspalen") geen onderdeel van de scope tranche 4a, maar wordt de beheersmaatregelen vanuit BLS gerealiseerd. De beheerder verzoekt het projectteam HLD door middel van een "projectopdrachtformulier" om deze werkzaamheden als "meekoppelscope" mee te nemen in de aanbesteding richting marktpartijen.

## 5.3 Wachtlocatie Lemmer

Aan zowel de binnenzijde als de buitenzijde van de sluis Lemmer zijn wachtplaatsen gelegen. In beide situaties geldt dat de fuikhoek van het geleidewerk en hoogte van haalkommen niet voldoen aan eisen uit Richtlijn Vaarwegen. De constructieve sterkte van de palen is niet berekend, maar het signaal van de beheerder dat afmeren van de beroepsvaart aan wachtplaatsen niet meer kan door slechte constructieve toestand van de fundering, heeft ertoe geleid dat deze locatie hoog op

de prioriteringslijst staat. Bij falen ontstaat een langdurige stremming van de sluis (en daarmee de gehele bereikbaarheid van de HLD).

Er is niet gerekend aan de constructieve sterkte van de palen, maar in een rapport van Nebest<sup>8</sup> is aangegeven dat door ontgroningen (door huidige schepen sterke boegschroeven en grote motorvermogens) de palen nog maar met enkele meters met de voeten in het zand staan. Het gevolg is dat (met name de wachtplaatsen) instabiel zijn en steeds instabieler worden.

Zowel de remmingswerken als de wachtplaatsen zijn aan vervanging toe. Eén op één vervanging van deze voorzieningen vraagt (mede vanwege de aanzienlijke lengte van zowel het remmingswerk als de wachtplaatsen) een forse investering.



Daarnaast is vervanging niet uit te voeren zonder een goed omgevingsproces. Lemmer is de toegangspoort van Fryslan, waarbij het 's zomers druk is met recreatievaart gemengd met beroepsvaart, wat leidt tot onoverzichtelijk en nautisch onveilige situaties. Zonder aanpassing van de functionaliteit van de huidige voorzieningen blijft deze onwenselijke situatie bestaan. Vanuit de gemeente Friese meren en provincie Friesland zijn al diverse (haalbaarheids)studies uitgevoerd (zoals de haalbaarheid van een aparte geul voor recreatievaart). Het is onze verwachting dat er een stevig 'omgevingsproces' nodig zal zijn om tot een gedragen ontwerp en inrichting van de voorzieningen in en rondom de sluis te komen (Schuttevaer, Hiswa, Marrekrite, gemeente Friese meren en provincie Fryslan). Uitdaging daarbij is op welke wijze de voorzieningen in gebruik kunnen blijven tijdens de uitvoeringsfase.

---

<sup>8</sup> Nebest (2022), wachtplaatsvoorzieningen Prinses Margrietsluis te Lemmer (15F-001-01). Onderzoek naar conditie en constructieve toestand van de afmeervoorzieningen. Rapportnummer 43914-RAP-03. 6 oktober 2022

Het vraagstuk rondom het vervangen van de wachtplaatsen heeft ook een raakvlak met het onderzoek naar ligplaatsen. De wachtplaatsen worden namelijk in de huidige situatie oneigenlijk gebruikt als ligplaats; er liggen daar 's nachts altijd veel schepen te overnachten of de zondagsrust te nemen.

Naast de opgave aan de geleidewerken en wachtplaatsen buiten de sluis (opgave HLD kanaal fase 1) is er ook sprake van een opgave *binnen* de sluis. Hiervoor bestaat nog geen aparte opdracht, maar vanuit de omgeving wordt al jaren gelobbyd om hier een aparte VenR-opgave of gebiedsopgave (\*MIRT Project) van te maken. Zowel uitbreiding van de sluis als (her)inrichting van de sluis staan als onderwerp op de agenda.

De opgave buiten de sluis kan qua cultuurhistorische waarde niet los gezien worden van de opgave binnen de sluis. De ruimtelijke kwaliteit van de sluis als geheel vraagt om een integrale aanpak voor de vervanging (en/of renovatie) van de voorzieningen binnen en buiten de sluis.

Als beheersmaatregel voor de slechte conditie van de afmeervoorzieningen wordt aan het (tijdelijk) plaatsen van "cactussen" voor de bestaande voorzieningen gedacht. Deze voorgestelde tijdelijke beheersmaatregel is geen onderdeel van de scope tranche 4a, maar wordt vanuit BLS gerealiseerd.