

Oplegnotitie

Variantenstudie brug Eastermar



kenmerk : S2020-27974
dossier : Z2017-10235
behandeld door : Rob de Vries
datum : 12-01-2021
versie : Definitief01

Inhoudsopgave

1	Aanleiding variantenstudie	3
2	Variantenstudie en oplegnotitie	5
2.1	Locatie brug in vaarnetwerk en bedientijden	6
2.2	Tellingen vaarverkeer	7
2.3	Reacties variant 3, vaste brug 3,00m doorvaarhoogte	8
2.4	Variant 4, motie Brêgewipper Eastermar	9
2.5	Tijdelijke noodweg/noodbruggen	10
2.6	Belangrijkste aspecten cq. gevolgen van de varianten	11
2.7	Financiële vergelijking van de varianten	13
3	Bijlagen	15
	Bijlage 1 – Motie Brêgewipper Eastermar	16
	Bijlage 2 – Toelichting CE-markering	17
	Bijlage 3 – Brief aan DB Eastermar en reactie DB	18
	Bijlage 4 – E-mail van Watersportverbond Fryslân	22

1 Aanleiding variantenstudie

Over de Lits in Eastermar (in de Sumarderwei) ligt een beweegbare brug. De brug is van de gemeente. De brug wordt op afstand bediend vanuit de bedienpost Schuilenburg. Vanuit deze bedienpost worden ook een aantal bruggen over het Prinses Margrietkanaal bediend. In het verleden werd dat gedaan door provincie Fryslân. In verband met de overdracht van het Prinses Margrietkanaal van provincie aan Rijkswaterstaat, wordt de bediening sinds 1 januari 2019 uitgevoerd door Rijkswaterstaat.

In 2007 is de brug geschikt gemaakt voor bediening op afstand. Toen is eveneens een bedienovereenkomst met de provincie gesloten. Deze overeenkomst zou eindigen na een eventuele overname van de bediening van kunstwerken in het Prinses Margrietkanaal door Rijkswaterstaat, immers er moet dan een overeenkomst met Rijkswaterstaat gesloten worden.

Ontwikkelingen bij Rijkswaterstaat hebben ertoe geleid dat de bediening van alle bruggen en sluisen in de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl gecentraliseerd gaat worden in Lemmer. Bediening van de brug Eastermar vanuit Schuilenburg is dan niet meer mogelijk. Rijkswaterstaat is gevraagd te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om de bediening van brug Eastermar vanuit Lemmer te continueren. Duidelijk is geworden dat dit ingrijpende en kostbare aanpassingen aan de brug in Eastermar vraagt. De brug in Eastermar moet gaan voldoen aan de standaardisen die RWS aan al haar bruggen stelt. Daarnaast moet bij “substantiële wijzigingen aan de machine” worden voldaan aan de nieuwste wetgeving en richtlijnen (Machinerichtlijn) om zo CE-markering te verkrijgen. Bovendien heeft Rijkswaterstaat aangegeven dat het geen middelen heeft om de installaties van de brug aan te passen en op de nieuwe bedienpost in Lemmer ruimte te reserveren voor de brug.

De provincie realiseert in Leeuwarden op dit moment ook een bedienpost voor bruggen: het Swettehûs. Van hieruit gaan provinciale bruggen, maar ook bruggen van een aantal gemeenten bediend worden. De brug kan eventueel op deze bedienpost aangesloten worden.

Al met al is het gezien de forse investering die benodigd is in een relatief oude brug (ca. 1960) verstandig om de beweegbare brug als geheel en alternatieven nader te beschouwen. Daarom is door een extern bureau een (financiële) variantenstudie uitgevoerd.

In deze studie zijn de volgende varianten beschouwd:

1. Bestaande brug (60 jaar oud) aanpassen voor bediening op afstand door provincie vanuit centrale post (Swettehûs) in Leeuwarden. Om te bepalen of een forse investering in de bestaande brug nog doelmatig is, wordt ook onderzoek gedaan naar de huidige conditie van de brug.
2. Een nieuwe beweegbare brug bouwen en ook bedienen door provincie vanuit Leeuwarden.
3. Het bouwen van een nieuwe vaste brug met een doorvaarthoogte van 3,00m. Deze variant behoeft instemming van de provincie (vaarwegbeheerder).

Op basis van de motie Brêgewipper Eastermar - pilotproject Right to Challenge* is nog een vierde variant beschouwd. Deze maakt geen onderdeel uit van de genoemde variantenstudie en is aanvullend in deze oplegnotitie opgenomen.

4. Bediening op locatie door de lokale gemeenschap in Eastermar. Ook voor deze variant moet er geïnvesteerd worden in aanpassingen van installaties en groot onderhoud.

Reguliere bediening vanuit Schuilenburg tot 1-1-2023 gewaarborgd

Rijkswaterstaat wilde de centralisering van de bediening in Lemmer oorspronkelijk per 1-1-2019 realiseren. Daarna zou bediening van brug Eastermar niet meer mogelijk zijn. De centralisering bij Rijkswaterstaat heeft vertraging opgelopen. Rijkswaterstaat heeft aangegeven de bediening van de brug nog tot 1-1-2023 vanuit Schuilenburg te kunnen continueren.

* Bijlage 1: Motie Brêgewipper Eastermar - pilotproject Right to Challenge is aangenomen in de raadsvergadering van 11 juli 2019 bij de behandeling van de Kadernota 2020-2023.

2 Variantenstudie en oplegnotitie

Ingenieursbureau Antea heeft in 2019 een Financiële Variantenstudie uitgevoerd. Hierbij zijn de varianten 1, 2 en 3 beschouwd. Op de eerste pagina's van de variantenstudie van Antea vindt u een managementsamenvatting.

Oplegnotitie:

In deze oplegnotitie wordt ingegaan op een aantal zaken die niet belicht zijn in de variantenstudie, zaken die een toelichting behoeven of zaken die ten tijde van het opstellen daarvan nog niet aan de orde waren:

- 2.1: Aanvullende informatie ligging brug Eastermar in vaarwegnetwerk/vaarwegklassen
- 2.2: Tellingen vaarverkeer
- 2.3: Reacties variant 3, vaste brug 3,00m doorvaart
- 2.4: Variant 4, motie Brêgewipper Eastermar
- 2.5: Tijdelijke noodweg/noodbruggen tijdens uitvoering
- 2.6: Belangrijkste aspecten cq. gevolgen van de varianten
- 2.7: Financiële vergelijking van de varianten
- Bijlage 2: Toelichting op CE-markering

Planning:

	Varianten 1, 2 en 4	Variant 3
College-advies	Januari 2021	
Iepen Podium en opiniërende behandeling raad	Februari 2021	
Besluitvormende behandeling raad	NTB	
De gekozen variant meenemen in de Kadernota en begroting 2022	Kadernota 2022-2025	
<u>Indien variant 3:</u> Maatschappelijk draagvlak, procedure ontheffing vaarwegenverordening, ruimtelijke procedure. Het is onzeker of deze zaken voor het einde van 2021 te realiseren zijn. Risico op vertraging!		Q3/Q4 2021
Werkvoorbereiding, omgevingsvergunning, omgevingsmanagement, ontheffing vaarwegenverordening provincie, afstemming provincie mbt bediening op afstand vanuit Swettehûs, etc.	Q3 2021 t/m Q2 2022	Q1 2022 t/m Q3/4 2022
Realisatie (met streven naar stremming vaarweg zoveel mogelijk buiten seizoenen plannen).	Q3 2022 t/m Q2 2023	Q1 2023 t/m Q3/Q4 2023
Einde bediening op afstand door RWS vanuit Schuilenburg	1 januari 2023	
Oplevering werkzaamheden	Q2/Q3 2023	Q3/Q4 2023

Risico's planning variant 3:

Variant 3 kent een aantal onzekerheden waardoor het maken van een planning op dit moment lastig is. Variant 3 zal de meeste maatschappelijke discussie met zich meebrengen. Dit kost tijd. Het is bovendien nog onzeker of variant 3 maatschappelijk en met betrekking tot de vaarwegenverordening (provincie) haalbaar is.

Indien gekozen is voor variant 3 en deze vervolgens toch niet haalbaar of onwenselijk blijkt: wordt dit teruggekoppeld naar de raad en wordt extra budget aangevraagd voor een andere variant. Logischerwijs schuift de planning dan deels door.

Kortom de keuze voor variant 3 brengt het risico op vertraging en het niet gereed zijn van de brug voor vaarseizoen 2023 met zich mee.

2.1 Locatie brug in vaar netwerk en bedientijden

De brug Eastermar is gelegen over De Lits in de Sumarderwei bij Eastermar. De Lits is onderdeel van de Lits-Lauwersmar-vaarroute. Dit is grotendeels een CM-vaarroute (vaste doorvaarthoogte 3,00m).

Op het gedeelte Zwartkruis-Burgumermar-De Lits-Rottevalle is dit een CZM-vaarroute (vaste doorvaarthoogte 12,50m of beweegbaar). De brug ligt in dit CZM-gedeelte.

Verder over De Leijen gaat de CZM-vaarroute richting Opeinde en Drachten over in CM (3,00m vaste doorvaarthoogte) richting Opeinde en Drachten. De kruising met de Wâldwei (N31) en de bruggen in Opeinde zijn vaste bruggen. De bruggen in Opeinde hebben een doorvaarthoogte van ca. 3,00m.

Alleen richting Rottevalle is de vaarroute geclassificeerd als CZM.



Bedientijden:

De brug wordt op afstand bediend vanuit Schuilenburg op de volgende data en tijden:

- 1 april tot 31 mei 9:00-19:00uur
- 1 juni tot 31 augustus 9:00-20:00uur
- 1 september tot 31 oktober 9:00-19:00uur
- 1 november tot 1 april: alleen op afroep, 24u tevoren, op ma t/m za van 9:00-17:00 uur

2.2 Tellingen vaarverkeer

Het aantal vaarbewegingen waarvoor de brug geopend moet worden ligt op 6.000 à 7.000 per jaar met een piek in juli/augustus met zo'n 1700-1900 bewegingen per maand.

Tellingen naar type:

In de zomer van 2019 (20 juli – 3 oktober) zijn nauwkeuriger tellingen uitgevoerd met onderscheid naar type en vaste doorvaarthoogte van de passerende vaartuigen. Er is onderscheid gemaakt in de volgende categorieën met daarachter het aantal (en %) van de passages:

	Aantal	Procentueel		
		vaartuigen <3,00m	vaartuigen aan te passen tot <3,00m*	vaartuigen >3,00m
Motorboot >3,00m	16			0,6%
Motorboot >3,00m te verlagen tot <3,00m*	206		7,1%	
Motorboot <3,00m	2519	86,9%		
Zeilboot met kajuit (staande mast)	63		2,2%	
Zeilboot met kajuit (mast gestreken)	30	1,0%		
Open zeilboot (valk e.d.)	40		1,4%	
Skutsje/Praam (staande mast)	8		0,3%	
Skutsje/Praam (mast gestreken)	15	0,5%		
TOTAAL	2897 (100%)	88,4%	11,0%	0,6%

Tabel tellingen vaarbewegingen zomer 2019

* Hiermee wordt bedoeld vaartuigen die als gevolg van een dektent, mast, radar/antenne, neerklapbare windscherm/ramen, etc hoger zijn dan 3,00m, maar die relatief eenvoudig kunnen verlagen tot <3,00m

Interpretatie tellingen in relatie tot variant 3, vaste brug 3,00m doorvaarthoogte

Een vaste brug met een doorvaarthoogte van 3,00m is voor 88,4% (2564) van het vaarverkeer een verbetering van de huidige situatie. De brug vormt voor hen geen obstakel meer waarbij gewacht moet worden op het openen van de brug.

Voor 11,0% (317) van het vaarverkeer is een vaste brug passeerbaar maar deze boten moeten daarvoor wel hun mast, windschermen, dektenten etc. (vaak eenvoudig) strijken. Voordeel is dat zij niet meer hoeven te wachten op het openen van de brug.

Opgeteld kan gezegd worden dat voor 99,4% een vaste brug met 3,00m doorvaarthoogte geen hard obstakel vormt.

Voor 0,6% (16) van het vaarverkeer vormt een vaste brug een definitief obstakel en is daarmee verslechtering van de bestaande situatie. Zij kunnen de brug niet meer passeren.

2.3 Reacties variant 3, vaste brug 3,00m doorvaarthoogte

Het is bij diverse betrokkenen en belanghebbenden inmiddels bekend dat er een variantenstudie uitgevoerd wordt naar de brug Eastermar. Met name de variant met een vaste brug roept reeds vragen en reacties op.

Smallingerland

Achter brug Eastermar ligt het meer De Leijen. Hieraan ligt Rottevalle en via Opeinde (Opeinder Kanaal) kun je naar Drachten varen. Ambtelijk is vanuit Smallingerland aangegeven dat gepleit wordt voor behoud van een beweegbare brug om toeristisch product te behouden en eventuele toekomstige ontwikkelingen in het Opeinder Kanaal (ombouw 3 vaste bruggen naar beweegbaar) niet uit te sluiten. Bij strandpaviljoen De Leijen zijn onlangs nieuwe ligplaatsen aangelegd. Verder worden oa Jachthaven/Watersportvereniging De Leijen, Skûtsje De Rot en bootbedrijf De Aanleg genoemd waarmee rekening gehouden moet worden.

Eastermar

Vanuit het dorp Eastermar zijn er een aantal reacties die ons informeel bereikt hebben. Die lopen uiteen van “Goed idee een vaste brug!” tot grote bedenkingen bij een hogere vaste brug. We verwachten dat door de direct omwonenden en het dorp (Dorpsbelangen) formele bezwaren tegen een vaste brug gemaakt worden. Zowel in relatie tot het ruimtelijke aspect als ook zorgen over het recreatieve product van Eastermar.

Provincie Fryslân

Er heeft in 2019 ambtelijk een verkennend gesprek plaatsgevonden bij de provincie over de variantenstudie. Tevens zijn de varianten onlangs besproken in het Ruimtelijk Kwaliteitsteam. Hieruit zijn een aantal zaken naar voren gekomen.

- De provincie is vaarwegbeheerder van De Lits. Het maken van een vaste brug heeft gevolgen voor de vaarwegklasse richting Rottevalle (afwaardering van CZM naar CM). Voor zowel aanpassingen aan de brug als ook voor het wijzigen van de vaarwegklasse is een ontheffing van de vaarwegenverordening en/of aanpassing van de vaarwegenverordening nodig. Tegen een eventuele ontheffing/aanpassing kan bezwaar gemaakt worden.
- De provincie hanteert het principe “Houden wat je hebt” (HWJH) zoals in de Basisvisie Recreatie ToervaartNetwerk (BRTN) is aangegeven. In het verleden is de Lits-Lauwersmarvaarroute opgewaarderd in het kader van het Friese Meren Project. Ontwikkelingen richting Rottevalle of elders worden bevroren hetgeen men geen goede uitgangspositie voor het recreatieve product vindt.
- Vanuit landschappelijk oogpunt zijn alle varianten acceptabel, hoewel een vaste brug met “verhoogde ligging met aanpalende taluds wellicht een grotere belemmering opwerpt in de ruimtelijke beleving ter plaatse” ten opzichte van een beweegbare brug. Bij een eventuele vaste brug moet er voldoende aandacht zijn voor een ingetogen ontwerp.
- De brug heeft geen monumentale status. Maar vanuit oogpunt van erfgoed geeft de provincie aan dat de brug een voorbeeld is van bouwkunst uit de jaren ‘50/’60 en daarom heeft opknappen van de huidige brug de voorkeur.

Watersportverbond & Recreatieschap Marrekrite

Het watersportverbond afdeling Fryslân heeft per e-mail gevraagd om een aantal zaken aan de raad ter overweging mee te geven in relatie tot een vaste brug. Het Watersportverbond geeft aan dat de vaarweg in het BRTN is opgenomen en de vaarweg een aantal jaren geleden is opgewaarderd tot een rustige vaarweg en NO-Fryslân. Verder wordt verwezen naar het snelvaren op de Burgumermar en dat daarmee watersporters voor rust en ruimte geneigd zullen zijn De Leijen op te zoeken alwaar eveneens de nodige investeringen zijn gedaan in ligplaatsen. Schepen met een staande mast kunnen daar dan niet meer komen. Zie bijlage 4 voor de gehele e-mail.

Recreatieschap Marrekrite heeft haar zorgen geuit over de onduidelijkheid met betrekking tot de toekomstige bediening van de brug en volgt de bestuurlijke behandeling van de variantenstudie nauwgezet.

Interne afstemming gemeente Tytsjerksteradiel

Recreatie & toerisme

Vanuit het gemeentelijk R&T-beleid zijn er geen directe bezwaren tegen een vaste brug.

Ruimtelijke Ordening

Planologisch zijn er geen belemmeringen om een vaste brug op dezelfde plaats als de huidige brug te bouwen.

2.4 Variant 4, motie Brêgewipper Eastermar

Bij variant 4 blijft de brug in huidige vorm behouden, maar wordt geen bediening op afstand gerealiseerd. De bediening wordt hierbij op locatie gedaan door het dorp. Het dorp ontvangt hiervoor een vergoeding die ten goede moet komen aan de lokale gemeenschap.

In de motie wordt gesproken over Right to Challenge (RtC). Right to Challenge staat voor 'het Recht om Uit te dagen'. Het idee van RtC is dat een groep (georganiseerde) bewoners het initiatief neemt om taken van gemeenten over te nemen omdat zij denken dat het anders, beter, slimmer en/of goedkoper kan. In dit geval gaat het strikt genomen niet om een initiatief vanuit de lokale gemeenschap maar om een initiatief van de gemeente(raad) om dit alternatief te onderzoeken.

Financieel:

In hoofdlijnen is gekeken naar de jaarlijkse kosten van deze variant. In de basis lijkt deze variant op variant 1. De huidige brug blijft bestaan, maar zonder bediening op afstand. Voor structurele lokale bediening moet de bestaande lokale bediening echter wel aangepast worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om extra beveiligingen, bedieningspaneel, etc. Bij deze variant moet uiteraard ook het groot onderhoud uitgevoerd worden. Deze zaken zijn net als bij variant 1 zogenaamde substantiële wijzigingen aan de machine waardoor de gehele brug moet voldoen aan de meest recente regelgeving om CE-markering te verkrijgen (zie ook 2.5 Toelichting CE-markering).

De jaarlijkse lasten van deze variant komen uit op initieel zo'n €100.000,- (incl. optimalisatie noodbrug/noodwegen, zie H2.5).

Inventarisatie draagvlak RtC door Dorpsbelangen Eastermar

Dorpsbelangen Eastermar is benaderd om de mogelijkheden voor lokale bediening nader in het dorp te inventariseren. Zie bijlage 3, brief S2020-10715.

Dorpsbelangen heeft via een enquête onderzoek gedaan naar het draagvlak voor bediening. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft DB als volgt gereageerd:

Op basis van het onderzoek is er geen draagvlak in Eastermar voor het vrijwillig bedienen van de brug. Het is dan ook niet mogelijk om alle dagen van de week in te plannen om de brug zo goed mogelijk te bedienen. Het is dan ook geen mogelijkheid om deze variant werkbaar te maken.

Kortom: DB Eastermar ziet geen mogelijkheden voor bediening door de lokale gemeenschap. Variant 4 met Right to Challenge lijkt op basis hiervan niet uitvoerbaar.

2.5 Tijdelijke noodweg/noodbruggen

Bij de varianten 2 en 3 is in de variantenstudie uitgegaan van een tijdelijke noodweg via de weilanden en natuurterreinen (oa Staatsbosbeheer en particulier eigendom) aan de zuidoostzijde en een noodbrug over de Lits. Op gemeentelijke eigendommen is geen plek voor deze tijdelijke voorzieningen. Voor fietsers wordt een noodbrug geplaatst in de oude Sumarderwei naar de E.M. Beimastrjitte (tot de jaren '50 lag hier overigens de oeververbinding over de Lits.).

Vaarverkeer is bij deze noodbruggen niet mogelijk. Geschatte uitvoeringstijd/stremmingstijd: 7 maanden (zoveel mogelijk buiten seizoenen plannen).

Nb. Voor de noodweg en noodbrug is overeenstemming met de landeigenaren nodig. Bovendien moet onderzocht worden welke vergunningen en ontheffingen nodig zijn op het gebied van ruimtelijke ordening, natuur en milieu om een tijdelijke noodweg/noodbrug op deze locatie te maken.

Alternatieven tijdelijke noodweg en noodbrug:

1. Accepteren dat het dorp Eastermar langere tijd niet bereikbaar is vanuit richting Sumar/Burgum.
2. Creativiteit tijdens de werkvoorbereiding en/of uit de markt (slimme uitvoeringsmethoden) waardoor de stremmingsduur van de brug beperkt kan worden tot een acceptabele tijd en een noodweg niet nodig is.

Optimalisatie varianten 1 en 4 mbt noodweg en noodbrug

Bij variant 1 gaat Antea ook uit van een noodweg en noodbrug. In de SSK-raming is daarvoor een bedrag aan directe kosten van €350.000,- opgenomen. Inclusief alle opslagen volgens de SSK-systematiek gaat dit om een bedrag van €676.000,-.

Gezien de relatief korte uitvoeringsduur van variant 1 is het niet doelmatig om voor het autoverkeer een tijdelijke noodweg en noodbrug aan te leggen.

Antea benoemt daarom als optimalisatie een tijdelijk vast brugdek op het moment dat het huidige beweegbare deel van de brug verwijderd is voor onderhoud. De kosten van een tijdelijk vast brugdek zijn niet exact geraamd, maar in deze oplegnotitie gaan we uit van een stelpost van €75.000,- aan directe kosten. Dit komt neer op €145.000,- volgens de SSK-systematiek.

Deze optimalisatie van variant 1 levert als gevolg van lagere kapitaalslasten een forse besparing in jaarlijkse lasten op van ca. €25.000,- (jaarlijkse lasten €125.000,- ipv €151.000,-).

Nb. deze optimalisatie kan ook toegepast worden op variant 4.

2.6 Belangrijkste aspecten cq. gevolgen van de varianten

Hieronder worden de belangrijkste aspecten/gevolgen van de varianten opgesomd. Er wordt zo weinig mogelijk gesproken over voor- of nadelen omdat het voor een aantal aspecten lastig is om hier objectief een waarde aan te geven. Er is onderscheid gemaakt in de voorbereidingsfase, realisatiefase en de gebruiks-/beheerfase.

Vorbereidingsfase (maatschappelijk draagvlak, vergunningen, procedures, etc):

- Bij de varianten 1 en 4 blijft de bestaande brug behouden. Er zijn geen gevolgen voor de omgeving.
- Bij de varianten 2 en 3 wordt een nieuwe brug gebouwd. Bezwaarprocedures zijn niet uit te sluiten, zeker niet bij variant 3 (vaste brug).
- Variant 3 (vaste brug) is technisch uitvoerbaar binnen de beschikbare openbare ruimte. Met name aan de zuidwestzijde is de beschikbare ruimte beperkt, maar met de juiste voorzieningen lijkt dat op te lossen. Op gebied van Ruimtelijke Ordening is een vaste brug op deze plek toegestaan.
- Bij variant 3 is het nog onduidelijk of de provincie een ontheffing van de vaarwegenverordening verleent cq. de vaarwegenverordening wil aanpassen. Provincie zal het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak in de afweging meenemen.
- Variant 3 levert onvermijdelijk weerstand op vanuit de directe omgeving en andere belanghebbenden:
 - o Direct omwonenden willen waarschijnlijk geen hogere brug naast hun woning.
 - o Dorp Eastermar: zorgen om het ruimtelijke aspect, de beleving entree van het dorp en over de gevolgen voor het recreatieve product van Eastermar.
 - o Gemeente Smallingerland: Op slot zetten eventuele toekomstige ontwikkelingen in Opeinder Kanaal (ombouw vaste bruggen naar beweegbare bruggen). Een vaste brug heeft gevolgen voor het toeristisch product.
 - o Ondernemers en verenigingen aan De Leijen en Opeinder Kanaal (oa Paviljoen De Leijen, Jachthaven Watersportvereniging Rottevalle, Skûtsje De Rot, Botenbedrijf De Aanleg)
- Varianten 2 en 3 (nieuwe bruggen) vergen veel voorbereidingstijd. Dit geldt met name voor variant 3 als gevolg van (ontbreken) maatschappelijk draagvlak, ruimtelijke procedures, bezwaarprocedures, etc.
- Variant 4 lijkt op basis van de uitkomsten van de enquête en de reactie van DB Eastermar in de praktijk niet uitvoerbaar.

Realisatiefase:

- De realisatie van de varianten 2 en 3 brengt onvermijdelijk overlast met zich mee voor de omgeving, het wegverkeer en het vaarverkeer.
- Voor de varianten 2 en 3 moet hoogstwaarschijnlijk een tijdelijke noodweg en noodbrug worden aangelegd ten zuidoosten van de huidige brug door weilanden en natuurterreinen.
- Tijdens de realisatie van de varianten 2 en 3 is vaarverkeer langere tijd niet mogelijk als gevolg van het toepassen van een tijdelijke vaste noodbrug. Door dit zoveel mogelijk buiten het vaarseizoen te plannen, kunnen de gevolgen beperkt blijven.
- Ook bij de varianten 1 en 4 is er overlast voor het weg- en vaarverkeer, maar de impact zal kleiner zijn. Naar verwachting zal de weg meerdere periodes enkele dagen tot hooguit enkele weken gestremd zijn. De vaarweg zal gedurende een langere periode gestremd zijn, zoveel mogelijk buiten het vaarseizoen.

Gebruiksfase/beheerfase:

- Bij de varianten 1, 2 en 4 (beweegbare bruggen) blijft de situatie voor het vaar- en wegverkeer gelijk aan de huidige situatie.
- Variant 3 (vaste brug) betekent (op basis van het huidige aanbod van vaarverkeer):
 - o voor 88,4% van het vaarverkeer dat het zonder te wachten kan doorvaren
 - o voor 11% van het vaarverkeer dat het met het inklappen van windschermen, antennes/radar, masten, dektenten, etc zonder te wachten kan doorvaren
 - o dat 99,4% (88,4%+11%) van het vaarverkeer de brug kan passeren
 - o voor 0,6% van het vaarverkeer dat het de brug niet meer kan passeren.
- Bij variant 3 (vaste brug) zijn er geen wachttijden meer voor het wegverkeer.
- Bij variant 3 (vaste brug) is het mogelijk om buiten de bedientijden met boten hoger dan 1,50m en tot 3,00m de brug te passeren (bijvoorbeeld in de vroege ochtend of op lange warme zomeravonden na 20:00uur).

- Een beweegbare brug (varianten 1, 2 en 4) brengt hoge beheer- en onderhoudskosten met zich mee voor met name de elektrotechnische en werktuigbouwkundige installatie. Een vaste brug (variant 3) vraagt nauwelijks beheer- en onderhoud (in vergelijking met een beweegbare brug).

2.7 Financiële vergelijking van de varianten

Hieronder volgt een overzicht van de initiële jaarlijkse lasten van de varianten.

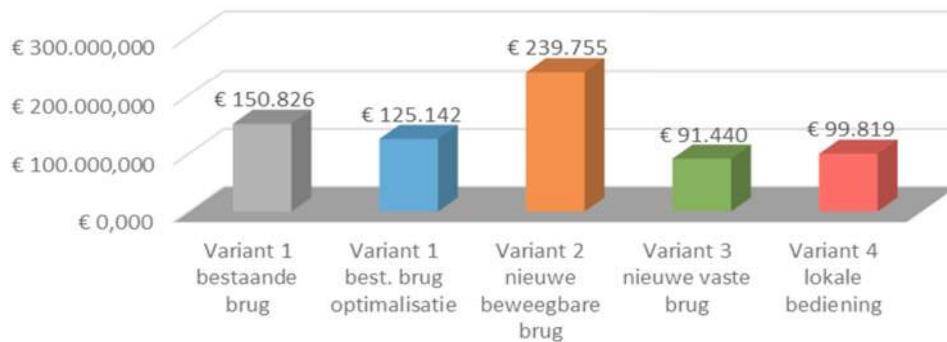
	Initiële investering (kapitaalslast)	Eenmalige afboeking (rentederving)	Totaal invest. + eenm. afboeking	Bestaande kapitaalslasten	Beheerkosten	Bediening	Totaal jaarlijkse lasten	Toename jaarlijkse lasten tov huidig
Huidige lasten				€ 25K	€33K	€ 17K	€ 75K	
Variant 1, bestaande brug	€ 1.616K (€ 96K)	€ 248K (€4K)	€ 1.863K	€ 1K	€ 33K	€ 17K	€ 151K	€ 76K
Variant 1, met optimalisatie noodbrug	€ 1.084K (€ 71K)	€ 248K (€4K)	€ 1.332K	€ 1K	€ 33K	€ 17K	€ 125K	€ 50K
Variant 2, nieuwe beweegbare brug	€ 4.104K (€ 205K)	€ 270K (€ 4K)	€ 4.374K	-	€ 13K	€ 17K	€ 240K	€ 165K
Variant 3, nieuwe vaste brug	€ 2.486K (€ 87K)	€ 270K (€ 4K)	€ 2.756K	-	€ 1K	-	€ 91K	€ 16K
Variant 4, bestaande brug, lokale bediening, incl. optim. noodbrug	€ 737K (€ 42K)	€ 248K (€ 4K)	€ 985K	€ 1K	€ 33K	€ 20K	€ 100K	€ 25K

Toelichting op bovenstaande cijfers:

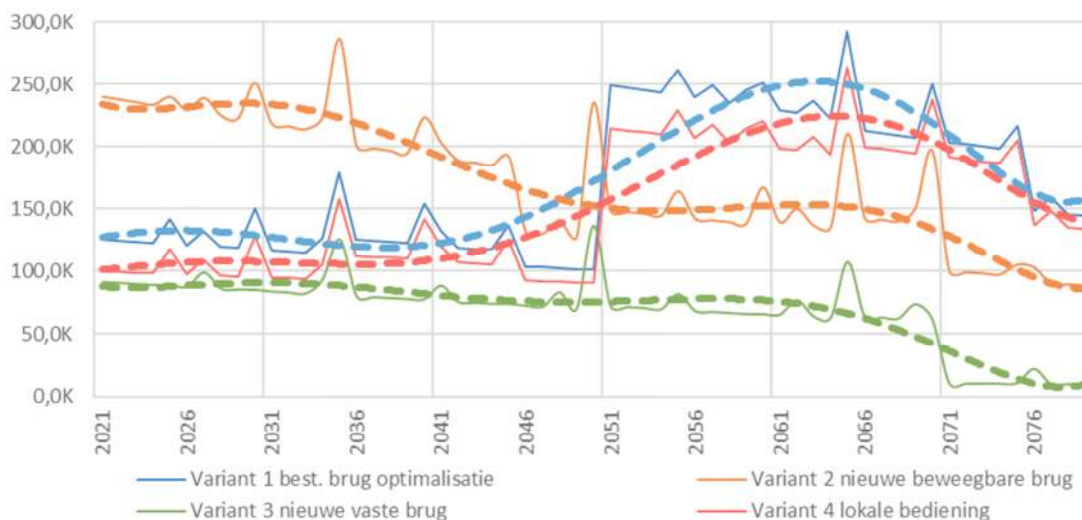
- De initiële investering: dit is de investering die in het jaar van realisatie gedaan moet worden. Tussen haakjes de bijbehorende jaarlijkse kapitaalslast in het eerste jaar.
- Eenmalige afboekingen: er staan nog een drietal onderdelen van de huidige brug in de boeken. Deze moeten eenmalig afgeboekt worden. Tussen haakjes de rentederving als gevolg van deze eenmalige afboeking. Bij variant 2 en 3 moeten alle bestaande activa mbt de brug afgeboekt worden. Dit betreft eerdere investeringen in de afstandbediening (2007) en camera's (2016) en een investering in het brugdek van het fietspad (2017). Bij varianten 1 en 4 blijft het brugdek van het fietspad gehandhaafd en dus in de boeken staan. Dat verklaart het kleine verschil tussen de bedragen.
- Bestaande kapitaalslasten: dit betreft bij varianten 1 en 4 het te behouden brugdek in het fietspad.
- Beheerkosten: Betreft beheer & onderhoud, inspecties, reparaties, vervangingsinvesteringen van onderdelen, etc. De genoemde bedragen zijn de initiële beheerkosten in het eerste jaar. Deze kosten kunnen fluctueren door toekomstige onderhoudsinvesteringen en als gevolg daarvan eventuele kapitaalslasten.
- Bediening: Bij varianten 1 en 2 betreft het de bedienkosten op basis van het huidige tarief bij bediening vanuit Schuilenburg. Naar verwachting ligt het tarief voor bediening door de provincie vanuit het Swettehûs in dezelfde orde van grootte.
Het bedrag bij variant 4 is een schatting van kosten voor lokale bediening door het dorp. Hierbij moet gedacht worden aan: vergoeding voor bediening, opleiding, veiligheidskleding, telefoon, etc.

Op de volgende pagina zijn bovenstaande gegevens in twee grafieken visueel weergegeven.

Grafiek: Initiële jaarlijkse lasten (1^e jaar, excl. eenmalige afboeking):



Grafiek: Jaarlijkse lasten (2021-2080):



Nb. Met betrekking tot varianten 1 en 4 is in de grafiek uitgegaan van de optimalisatie-variant (zie 2.5).

In bovenstaande grafiek zijn de jaarlijkse lasten per variant weergegeven.

De dunne lijnen (—) fluctueren als gevolg van tussentijdse, niet jaarlijks terugkomende werkzaamheden, vervangingsinvesteringen van onderdelen, eventuele kapitaalslasten voor deze onderdelen, etc. Met de dikke gestreepte lijnen (---) is de trend weergegeven.

Variante 1 (blauw) begint met jaarlijkse lasten in het eerste jaar van €125K. Deze blijven ondanks enkele fluctuaties gemiddeld genomen redelijk stabiel. In het jaar 2050 moet de brug alsnog vervangen worden. Als gevolg van een forse toename in kapitaallasten vanaf 2050 stijgen de jaarlijkse lasten vanaf 2050 flink.

Bij variante 2 (oranje) wordt direct geïnvesteerd in een nieuwe beweegbare brug. Hierbij hoort een fors bedrag aan kapitaalslasten. Een groot deel van de investeringen betreffen elektrotechnische en werktuigbouwkundige onderdelen. Deze kennen een veel kortere afschrijvingstermijn (15-25jaar) dan de constructieve (beton) onderdelen (50 jaar). Bij een korte afschrijvingstermijn horen hogere kapitaalslasten. De jaarlijkse lasten zijn in het eerste jaar €240K en fluctueren in de loop van de jaren maar kennen wel een dalende trend. Binnen de beschouwde periode tot 2080 wordt de brug niet opnieuw vervangen.

Bij variante 3 (groen) wordt in het eerste jaar een nieuwe vaste brug gebouwd. Een vaste brug kent geen werktuigbouwkundige en elektrotechnische onderdelen. Voor de gehele investering geldt dus een lange afschrijvingstermijn met bijbehorend relatief lagere kapitaalslasten. De jaarlijkse lasten in het eerste jaar zijn ca. €91K. Er zijn enkele fluctuaties als gevolg van het periodiek conserveren van het leuningwerk en vervangen van asfalt op de brug. De jaarlijkse lasten kennen een licht dalende trend door langzaam afnemende kapitaalslasten.

Variante 4 (rood) is vergelijkbaar met variant 1 echter liggen de jaarlijkse lasten zo'n €25K lager doordat er geen investeringen en onderhoud zijn voor apparatuur voor bediening op afstand.

3 Bijlagen

Bijlage 1 – Motie Brêgewipper Eastermar



Riedsgearkomste: 11 july 2019
Agindapunt : Kadernota, programma 2

Underwerp: Brêgewipper Eastermar

De ried fan de gemeente Tytsjerksteradiel, yn gearkomste byinoar op 11 july 2019

Konstatearjende dat:

- it betsjinjen fan de brêge oer de Lits by Eastermar fan 2020 ôf yn hannen fan de gemeente komt;
- Der, yn ôfwachting fan fierdere beslútfoarming, foar keazen wurdt in brêgewipper op lokaasje oan te stellen foar it betsjinjen fan de brêge;
- de kosten fan in brêgewipper troch it kolleezje rûsd wurde op € 45.000,- it jier;

Yn omtinken nimmend dat:

- sawol op yndividueel as op ferieningsnivo Eastermarders kânsen sjogge om dizze útdaging mei de gemeente op te pakken op sa'n wize dat it ek it doarp te'n goede komt;
- de ried yn it kader fan boargerpartisipaasje rûmte jaan wol oan sokke inisjativen;

Trunet der by it kolleezje op oan:

- om fan de brêgebetsjinning fan Eastermar in pilotprojekt te meitsjen yn it kader fan 'Right to Challenge', wêrby't it doarp (bygelyks Lokaal Loket, Enerzjyk Eastermar of yndividuele ynwenners) de kans krijt om mei te tinken en te wurkjen oan in kreative oplossing, dy't substansjeel leger is dan de rûsde € 45.000,-;
- en de rie foar de begutting 2020 (31 oktober 2019) te ynformearjen oer de útkomsten fan it oerlis mei it doarp,

en giet oer ta de oarder fan de dei.

Fraksje : ChristenUnie

Fraksje: PvdA

Namme : Jantsje van der Veen

Namme: Peter van de Hoef

Fraksje : CDA

Namme : Age Kramer

Bijlage 2 – Toelichting CE-markering

In de variantenstudie van Antea en in deze oplegnotitie wordt een aantal keren gesproken over CE-markering, Machinerichtlijn en substantiële wijzigingen. Hieronder volgt een korte toelichting op deze begrippen.

Wat is CE-markering?

Een CE-markering geeft aan dat het object voldoet aan de Europese regelgeving (Conformité Européenne). Het doel van CE-markering is het veilig gebruik van machines en producten. Een belangrijke richtlijn welke van toepassing is op beweegbare bruggen is de Machinerichtlijn (2006/42/EG). De richtlijn is van toepassing op machines. Het begrip “machine” wordt oa als volgt omschreven in de richtlijn:



“een samenstel, voorzien van of bestemd om te worden voorzien van een aandrijfsysteem - maar niet op basis van rechtstreeks gebruikte menselijke of dierlijke spierkracht -, van onderling verbonden onderdelen of componenten waarvan er ten minste één kan bewegen, en die samengevoegd worden voor een bepaalde toepassing”

Een brug is zo'n samenstel. De brug als geheel moet dus worden gezien als een machine en hierop is de machinerichtlijn van toepassing. Het doel van de Machinerichtlijn is het waarborgen van het veilig gebruik en het bedienen van de machine. Dit geldt niet alleen voor bedienaars maar ook voor gebruikers van de machine (in het geval van een brug bijv. voertuigen, fietsers, voetgangers en vaartuigen).

Ook ten aanzien van constructieve veiligheid (oa. draagkracht) moet aan de Europese regelgeving worden voldaan om de CE-markering aan te mogen brengen.

Voordat een machine in gebruik mag worden genomen, moet de conformiteitsprocedure doorlopen worden waarna het CE-keurmerk aangebracht moet worden.

Substantiële wijziging

Bij zogenaamde substantiële wijzigingen aan een bestaande machine is een bestaande CE-markering niet meer geldig (indien het deze had) en moet de conformiteitsprocedure (opnieuw) doorlopen worden. Het veranderen van bijvoorbeeld de bediening, besturingsinstallatie of wijzigen van de aandrijving is zo'n substantiële wijziging.

CE-markering brug Eastermar

Bij de varianten 1 en 4 met behoud van de brug Eastermar in huidige vorm moet sowieso de conformiteitsprocedure opnieuw doorlopen worden. Het aanpassen van de bediening is immers een substantiële wijziging. Ervaring leert dat ten aanzien van bestaande bruggen het niet gemakkelijk is om te voldoen aan de Machinerichtlijn en overige CE-gerelateerde normen en richtlijnen oa. doordat normen en richtlijnen in de loop der tijd zijn aangescherpt. De benodigde wijzigingen zijn kostbaar en/of hebben grote technische gevolgen. Voorafgaand aan groot onderhoud en het aanpassen van de bediening moet daarom een volledige RisicoInventarisatie & Evaluatie (RI&E) uitgevoerd worden op alle aspecten van de brug (civiel, werktuigbouwkundig, elektrotechnisch en ARBO-technisch). Daaruit blijkt dan welke risico's er zijn en welke maatregelen hiervoor genomen moeten worden. Vervolgens moet worden bepaald of de maatregelen proportioneel zijn in relatie tot technische haalbaarheid en kosten. Voor buitenproportionele maatregelen kunnen per risico mitigerende maatregelen geformuleerd worden.

Bijlage 3 – Brief aan DB Eastermar en reactie DB

Doarpsbelang Eastermar

Burgum, 8 juni 2020

ons kenmerk : S2020-10715
 dossier : Z2017-10235
 behandeld door : Rob de Vries
 telefoonnummer : 14 0511
 uw brief van :
 uw kenmerk :
 onderwerp : **Verkennen mogelijkheden Right to Challenge brugbediening Eastermar**

Geacht bestuur van Doarpsbelang Eastermar,

De brug over de Lits in Eastermar wordt op afstand bediend vanuit Schuilenburg door Rijkswaterstaat. Vanaf 1 januari 2023 is dat niet meer mogelijk. Zoals u zeer waarschijnlijk al heeft vernomen, zijn wij een aantal varianten voor de brugbediening na 2022 aan het vergelijken. Bovendien heeft de gemeenteraad via een motie verzocht om ook de variant "Right to Challenge" te onderzoeken om de brug door een lokaal initiatief te laten bedienen. In deze brief gaan wij nader op deze en de andere varianten en het vervolgproces in. Hierbij vragen wij om uw inbreng en visie ten aanzien van mogelijkheden voor bediening door een lokaal initiatief. Uw inbreng nemen wij mee in de variantenstudie en de afweging van varianten.

Varianten

Allereerst schetsen wij u in het kort de aanleiding en de varianten. Rijkswaterstaat is bezig om de bediening van alle bruggen en sluizen tussen Lemmer en Delfzijl centraal te bedienen vanuit Lemmer. Dat betekent dat er vanaf 1 januari 2023 geen brugwachters meer in Schuilenburg aanwezig zijn om de brug in Eastermar te kunnen bedienen. De bediening moet verplaatst worden. Een dergelijke verplaatsing is een zogenaamde "substantiële wijziging aan de machine". Wet- en regelgeving schrijven voor dat de brug als geheel met die aanpassing dan aan de nieuwste normen en richtlijnen moet voldoen oa. op het gebied van veiligheid. Dit geldt overigens ook voor het geschikt maken van de brug voor lokale bediening. Dit is een zeer kostbare opgave. De brug is inmiddels 60 jaar oud.

"Mei nijet eegje ik it lûnskipe oer: dit is it gea fan farren, puollen, reiden, fan bûnt strewelleguod en wâldske greiden; hjir is gjin nee te keap yn "e notoar"

Er zijn vier varianten die we in onderzoek hebben om de brug vanaf 2023 te bedienen:

1. De bestaande brug aanpassen voor nieuwe bediening op afstand;
2. Een nieuwe beweegbare brug bouwen met bediening op afstand;
3. Een nieuwe, hogere vaste brug bouwen (3,00m doorvaarthoogte net als alle andere vaste bruggen op de Lits-Lauwersmar-vaarroute);
4. De bestaande brug aanpassen voor lokale bediening door het dorp op basis van Right to challenge.

Right to Challenge

Het concept Right to Challenge (RtC) staat voor 'het Recht om Uit te dagen'. De kern van de aanpak is dat een (georganiseerde) groep bewoners en/of vereniging(en) taken van de gemeente kan overnemen als zij denken dat het anders, beter, slimmer en/of goedkoper kan. In dit geval heeft de gemeenteraad via een motie gevraagd om te onderzoeken of dit ook kan gelden voor de bediening van de brug Eastermar. Daarom vragen wij Doarpsbelangen Eastermar om na te gaan of en welke mogelijkheden u hiervoor in het dorp ziet.

In Baard is een vergelijkbaar initiatief tot stand gekomen tussen de kroegbaas en de provincie Fryslân:

<https://www.omropfryslan.nl/nieuws/657742-cafehoulder-wordt-parttime-brugwachter>

De proef is daar goed bevallen en wordt uitgebreid.

De uitdaging bij brug Eastermar:

- Bediening van de brug van 1 april tot 1 november, van maandag tot en met zondag, 7 dagen per week. Van 9:00uur tot 19:00uur (tussen 1 juni en 1 september tot 20:00uur). Dit zijn 214 dagen van 10-11 uren per dag.
- Bediening op afroep (24 uur tevoren) van 1 november tot 1 april van maandag tot en met zaterdag van 9:00uur tot 17:00uur.
- Het gaat om lokale bediening: De bedienaar moet bij de brug aanwezig zijn of ernaartoe gaan en bedient de brug vanaf een bedienpaneel op de brug.
- Het gaat om zo'n 5.000 tot 6.000 passages per jaar (het aantal brugopeningen is minder, naar schatting tussen 3.000 en 4.000).
- In het hoogseizoen en andere drukke weekenden kan de bedienaar binnen enkele minuten (max. 5 min) na een oproep aanwezig zijn om een doorvaart zonder (lange) wachttijd te waarborgen. In rustiger periodes zou dit binnen maximaal 10 minuten moeten zijn. Er zijn geen voorzieningen bij de brug aanwezig zoals een wachthuisje, toilet etc.
- Belangrijk aandachtspunt is het organiseren van continuïteit zowel in beschikbaarheid van mensen als ook in de zin van weinig verloop van vrijwilligers. Dit is oa van belang ivm opleiding. Denk hiervoor aan een poule van personen (min. 18 jaar) met een groot verantwoordelijkheidsgevoel. De poule moet niet te klein zijn i.v.m. continuïteit, maar ook niet te groot zodat iedereen regelmatig aan bod komt en hiermee kennis en ervaring op peil blijft.
- Denk aan een goede, centrale aansturing & planning van mensen. Zorg voor vervanging bij ziekte of afwezigheid.
- Zorg voor een vast aanspreekpunt voor de gemeente.
- Bedenk of het mogelijk is om de brugbediening voor een lange periode (>10 jaar) uit te kunnen voeren. Anders zou de brug over enkele jaren opnieuw tegen hoge kosten aangepast moeten worden om alsnog bediening op afstand te realiseren.

Wat heeft de gemeente te bieden:

- Een vrijwilligersverklaring waarmee aansprakelijkheid en verzekering geregeld worden (de bedienaar valt hiermee onder aansprakelijkheid en verzekering van de gemeente).
- Jaarlijks een (opfris)opleiding voor een veilige brugbediening, afhandeling van het weg- en vaarverkeer, omgang met storingen, etc. Deze opleiding is verplicht. Iemand die niet opgeleid is, mag de brug niet bedienen, ook niet incidenteel ter vervanging.
- Een roulerende mobiele telefoon voor bereikbaarheid van de dienstdoende brugbedienaar.
- Veiligheidshesjes.
- Een nader te bepalen jaarlijkse vergoeding welke ten goede moet komen aan het dorp Eastermar. De besteding verdient goedkeuring van het College van B&W.

Proces en vervolg

Wij vragen u de (on)mogelijkheden voor brugbediening binnen Eastermar te verkennen. Graag gaan wij hierover met u in gesprek. U kunt hiervoor contact opnemen met Rob de Vries, beleidsmedewerker Infrastructuur via 14 0511.

Graag vernemen wij uiterlijk 3 juli uw (eerste) reactie c.q. uw eerste bevindingen en/of vragen in een (telefonisch) gesprek. Indien mogelijk ontvangen wij graag uiterlijk 12 oktober 2020 uw definitieve standpunt. Deze nemen wij dan mee in onze variantenstudie. Het is de bedoeling om de variantenstudie eind 2020 opiniërend voor te leggen aan de raad zodat besluitvorming uiterlijk begin 2021 kan plaatsvinden.

Met vriendelijke groet

namens de ~~burgemeester en wethouders~~ van Tytsjerksteradiel,
manager ~~Beheer~~,

M. Verbeek

Rob de Vries

Van: sekretaris Doarpsbelang
Verzonden: dinsdag 17 november 2020 19:26
Aan: Rob de Vries
Onderwerp: Re: Vragenformulier vrijwillige brugwachters Eastermar - Uitnodiging om het item te bewerken
Bijlagen: image001.jpg

Dag Rob,

Op basis van het onderzoek is er geen draagvlak in Eastermar voor het vrijwillig beheren van de brug. Het is dan ook niet mogelijk om alle dagen van de week in te plannen om de brug zo goed mogelijk te bedienen. Het is dan ook geen mogelijkheid om deze variant werkbaar te maken.

Graag worden we uiteraard graag meegenomen in verdere besluitvorming. Mocht je meer toelichting willen hebben ben ik morgen bereikbaar rond 12.00 uur.

Nogmaals excuus voor de late reactie.

Groet,

Anne-Wieke

Op ma 26 okt. 2020 11:55 schreef Rob de Vries <RdeVries@t-diel.nl>:

Beste Anne Wieke,

Ik heb je een paar keer geprobeerd te bellen, maar je helaas niet te pakken gekregen. Daarom maar even via email.

5 oktober hebben jullie een vergadering gehad. Als het goed is, hebben jullie daarbij ook de brug Eastermar besproken en de uitkomsten van de enquête.

Wanneer kunnen wij een formele reactie verwachten?

Ik kijk uit naar je bericht.

Met vriendelijke groet,

Rob de Vries
Gemeente Tytsjerksteradiel

Bijlage 4 – E-mail van Watersportverbond Fryslân

Van: rencbroers <noreply@zivver.com>
 Aan: "Gemeente Tytsjerksteradiel" <gemeente@t-diel.nl>
 Datum: 23-12-2020 14:29:41
 Onderwerp: Vraag

Geacht college,

Via via kwam mij als voorzitter van het Watersportverbond in de regio Fryslân ter ore, dat u zich voorbereid om met de raad in gesprek te gaan over (vervanging van) de brug bij Eastermar.

In dat verband vragen wij u zich in uw voorstel aan de raad rekenschap te geven van het feit dat de brug over de Lits, in de opgevaardeerde vaarweg Lits-Lauwers, is opgenomen in het BRTN. Dit is de Basisvisie Recreatie Toervaartnet in Nederland.

Bij de totstandkoming van het BRTN is een convenant gesloten tussen de verschillende overheden en Waterrecreatie Nederland, o.a. over het behoud en onderhoud van de bruggen in de in het BRTN opgenomen vaarwegen. Dus ook aan op, dat de raad heeft ingestemdgaande de brug over de List bij Eastermar. De vaarweg is opgevaardeerd als een recreatieve, rustige vaarweg in het Noord-oosten van Fryslân.

Verder wil ik u erop attenderen dat de gemeenteraad heeft ingestemd met het voorstel om (vooralsnog tijdelijk) snelvaren op de Burgumer Mar toe te staan. Daarmee verandert naar de mening van hevast Watersportverbond dit meer in een niet rustig vaargebied.

De watersporters uit de omgeving, die juist om de reden van rust en ruimte voor de Burgumer Mar kozen om daar wat te varen en voor anker te gaan, zullen geneigd zijn nu naar De Leien te trekken. Daar heeft de gemeente Smallingerland in samenwerking met Staatsbosbeheer de nodige investeringen gedaan om dit meer voor de watersporter aantrekkelijker te maken. Nu kunnen er nog schepen komen met een staande mast. Mocht u besluiten tot het vervangen van de beweegbare brug in een vaste brug, met een doorvaarthoogte van tenminste 2,50 meter (overeenkomstig de aan de vaarweg toegekende klasse), zal dat niet meer mogelijk zijn. Dat zal overigens ook het geval zijn voor open zeilboten, die weliswaar op grond van geldende regels hun mast moeten strijken bij brugpassages, maar zij zullen vanwege deze overlast daar minder gauw toe geneigd zijn. Al met al wordt De Leien daardoor een stuk minder aantrekkelijk en schieten de daar gedane investeringen voor een (belangrijk) deel hun doel voorbij.

Met vriendelijke groet,

Rienk Broers,

Voorzitter Watersportverbond, regio Fryslân



Veilig verstuurd via ZIVVER
 Bekijk in de ZIVVER-app

Door een medewerker <gemeente@t-diel.nl> op 23-12-2020 14:04

De gemeente Tytsjerksteradiel gebruikt ZIVVER voor veilig mailen en het delen van bestanden. Via onderstaande knop verstuurt u op een veilige manier een e-mail naar de gemeente.