

MEMO Stand van zaken bruggen Van Starckenborghkanaal

23 oktober 2019

Steller: Jeroen Engels en Jeroen Bos

Bijlage bij Brief Integrale mobiliteitsvisie

In 2018 is er in het BO-Meerjarenprogramma Infrastructuur en Ruimte (MIRT) een overkoepelende afspraak gemaakt over de vervanging van drie bruggen in het Van Starckenborghkanaal, als onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (HLD). Hiervoor is door het rijk 45 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Paddepoelsterbrug.

Afgelopen jaar stond in het teken van het gewenste herstel van de verbinding na de aanvaring van de brug in september 2018. Het gewenste herstel van de oude brug bleek niet haalbaar omdat dit voor Rijkswaterstaat onacceptabele veiligheidsrisico's oplevert. U bent onlangs geïnformeerd dat ook een pont niet haalbaar is; wij kunnen de exploitatie en realisatie niet op ons nemen. Rijkswaterstaat werkt nu aan een tijdelijke hoge voetgangers-/fietsbrug en de hoop is om deze in 2020 te realiseren.

Inmiddels loopt de variantenstudie door. Het plan van aanpak hiervoor wordt in het BO-MIRT van november 2019 vastgesteld. Er worden drie varianten onderzocht; a) geen brug, b) een beweegbare fietsbrug en c) een vaste hoge fietsbrug. Deze verkenning wordt in 2020 uitgevoerd, in nauw overleg met betrokken gemeenten. Besluitvorming hierover volgt begin 2021. Realisatie wordt verwacht rond 2024.

Busbaanbrug.

De huidige Busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal voldoet niet aan de functionele eisen van een klasse Va vaarweg. Hierbij zijn de belangrijkste verbeterpunten: eenduidigheid, doorvaarbreedte, hoogte en bediening. De nauwe openingen van de Busbaanbrug, die bovendien in een bocht zijn gelegen, zorgen voor een verhoogd risico op aanvaringen en bijbehorende schade en gevolgschade.

De brug is door de regio in de NMCA 2017 als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de (HOV) bereikbaarheid voor stad en regio. In de toekomst zal de busbaanbrug (vaker) geopend moeten worden, vanwege de hogere doorvaarthoogte (hogere lading). Elke brugopening ontwricht het HOV-systeem en zorgt voor onaanvaardbare vertraging, een lagere betrouwbaarheid en exploitatieverliezen. De Busbaanbrug fungeert ook als een van de aanrijroutes voor het UMCG en hulpverleningsdiensten.

Met de minister is afgesproken dat de gemeente Groningen het initiatief neemt voor het opstellen van een plan van aanpak voor het regionaal MIRT Onderzoek. Na afronding van het MIRT-onderzoek en op basis van de uitkomsten kan de Minister van IenW Rijkswaterstaat de opdracht geven tot het opstellen van een startbeslissing voor de MIRT-verkenning, de uitwerking en beoordeling van varianten.

Het MIRT-onderzoek bevat een verkeerskundige en ruimtelijke (probleem)analyse; een analyse van de mogelijke oplossingen (oplossend vermogen, kosten, andere effecten); een advies voor de beste oplossingen een zoekgebied voor een nieuwe verbinding ter vervanging van de huidige Busbaanbrug; en een voorstel voor een vervolgaanpak (oplossingsrichtingen, probleemeigenaar, financiering, planfiguur en tijdpad). Ten opzichte van de besluitvorming over de auto- en busverbinding in de Oosterhamrikzone betekent dat we een stap terug zetten, en dat we de mogelijke varianten

nogmaals onderzoeken. Wel is de tijdshorizon voor de vervanging van de brug zodanig korter, dat een nieuwe verbinding uitgangspunt is voor het vervolg, in plaats van gebruik huidige brug.

Gerrit Krolbrug.

Voor de vervanging van deze brug heeft Rijkswaterstaat sinds maart 2019 de regie van de provincie overgenomen. RWS geeft aan dat het nodig is de vastgestelde bestuurlijk voorkeursalternatief te herijken en te toetsen aan de vereiste systematiek van de MIRT. Daarvoor is het nodig om het voorkeursalternatief te toetsen aan nieuwe varianten. Deze varianten variëren in soort brug (tafelbrug of hefbrug), hoogte (4.00 m of 5.50 m), de positie van de voetgangersbruggen op 9.10 m (aan één kant of aan beide kanten van de brug) en de functionaliteit (met of zonder auto).

Dit betekent dat de eerder aangegeven planning met een ontwerp van de brug inclusief aanlanding eind 2019 niet meer van toepassing is. In de planning van Rijkswaterstaat vindt deze variantenstudie begin 2020 plaats en moet besluitvorming over het ontwerp eind 2020 plaatsvinden. De gemeenteraad wordt in dit proces actief betrokken. Dit start met de brede bijeenkomst op 27 november en het betekent ook dat de gemeenteraad het ontwerp vaststelt. Immers; de brug, inclusief aanlanding, heeft grote impact en is grotendeels gemeentegrond.

Voor de gemeente is de functie en borging van de brug in stedelijke en regionale context van belang. Daarbij willen we de doorfietsroute met ruim 15 duizend fietsers goed faciliteren. Bij het ontwerp moet de veiligheid en toegankelijkheid van de brug en omliggend gebied voorop staan en letten we goed op de ruimtelijke kwaliteit en inpassing in de omgeving. Duurzaamheid moet een integraal onderdeel zijn van het project, volgens de principes van de green deal.

De belangen van de omwonenden en gebruikers moeten goed geborgd worden door middel van actieve omgevingsparticipatie. Met Rijkswaterstaat willen we verder de scope en risico's herijken op de nieuwe aanpak, waarbij het begrip 'sober en doelmatig' voor dit project nader wordt ingekaderd.