

Onderwerp Stand van zaken aanpak bruggen
Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl

Steller J. Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050-3678058

Bijlage(n)

Ons kenmerk



Datum 22-05-2019

Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben uw raad per brief van 28 november 2018 geïnformeerd over het samenhangend besluit met betrekking tot de vervanging van drie bruggen op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) binnen onze gemeente: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de busbaanbrug (Oosterhamrikbaan). Dit besluit volgt uit de afspraken die de regio met de minister heeft gemaakt binnen het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruime en Transport (MIRT). Wij willen u hierbij graag tussentijds informeren over de stand van zaken rondom de drie bruggen en het vervolg.

1. Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl (HLD).

Het Van Starckenborghkanaal is onderdeel van de (inter)nationale hoofdvaarweg tussen Lemmer en Delfzijl. Het is een belangrijke as voor de nationale en regionale economie. Sinds 2011 werken de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de regio aan het opwaarderen van de HLD naar een vaarweg die geschikt is voor klasse Va schepen. Deze klasse binnenvaartschepen is tegenwoordig de standaard waardoor de intensiteit op het kanaal de komende jaren alleen maar toeneemt. Deze schepen moeten met zo min mogelijk beperkingen in twee richtingen langs elkaar en met zo min mogelijk overlast voor de omgeving kunnen varen. Door bruggen te vervangen en de vaarweg te verbreden en te verdiepen, kan er meer grootschalige transport via het water richting Groningen en Friesland, en tussen Noord-Duitsland en Amsterdam en Rotterdam. Goed voor de noordelijke economie, de filedruk en de uitstoot van CO2.

2. Terugblik: MIRT-overleg

Afgelopen najaar hebben het Rijk en de regio samengewerkt aan het beheer, onderhoud en investeringen van de hoofdvaarweg tussen Lemmer en Delfzijl. Vanaf 2019 wordt het beheer en onderhoud enkel door

Rijkswaterstaat uitgevoerd. Gelet op deze verandering per 1 januari 2019 en de wens voor een concreet eindresultaat, hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een integrale aanpak voor de vaarweg. Deze aanpak is op 22 november 2018 tijdens het MIRT-overleg met Studie bruggen vaarweg Lemmer - Delfzijl met de minister vastgelegd. Onderdeel van deze integrale aanpak zijn afspraken over de drie bruggen binnen de gemeente Groningen over het Van Starckenborghkanaal: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de busbaanbrug richting Kardinge.

3. Stand van zaken per brug

Hieronder lichten we per brug de situatie en stand van zaken toe, de afwegingen en de vervolgstappen.

3.1 Paddepoelsterbrug

Voortraject

In 2015 heeft de provincie Groningen in opdracht van het Rijk een planstudie gedaan naar de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Op basis van deze planstudie is een voorkeursvariant vastgesteld en was vervanging van de Paddepoelsterbrug gepland na 2023. De Paddepoelsterbrug werd op woensdag 26 september 2018 echter aangevaren. Daarna is de brug niet gerepareerd of vervangen. Rijkswaterstaat heeft laten weten dat de (voormalige) Paddepoelsterbrug vanwege veiligheidseisen niet terugkomt.

Afwegingen korte termijn

Sinds de aanvaring moeten omwonenden en gebruikers van de Paddepoelsterbrug omrijden. Dat is vervelend. Als college zien we het belang van een goede (fiets)verbinding voor omwonenden en voor gebruikers vanuit de wijde omgeving. Het gaat hier om een woon-werk/studie, recreatieve en cultuurhistorische verbinding. Het college heeft daarom bij Rijkswaterstaat aangedrongen op tijdelijke maatregelen met een goede en veilige verbinding voor fietsers en voetgangers, met name voor fietsende kinderen als uitgangspunt.

De betrokken overheden (drie gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat) hebben in april gezocht naar een gezamenlijke oplossing die recht doet aan de verschillende verantwoordelijkheden en belangen. Geconstateerd is dat de keuze voor de oplossing voor het herstellen van de verbinding meer tijd vraagt. De oplossing voor de korte termijn hangt samen met de studie naar de definitieve oplossing die nodig is vanwege het toegenomen belang van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Partijen willen dit zorgvuldig doen en nemen daarom nog een aantal weken de tijd om te onderzoeken hoe snel definitieve oplossing kan worden gerealiseerd. Op basis daarvan kan dan de afweging gemaakt worden voor de meest realistische oplossing voor de

korte termijn. Daarbij worden alle belangen afgewogen, zowel van de scheepvaart, de omwonenden als de gebruikers van de verbinding.

Afweging lange termijn

Voor de langere termijn is de situatie veranderd. In de afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat de veiligheidseisen op de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl aangescherpt, mede vanwege de aanvaringen met bruggen die er in de afgelopen jaren zijn geweest. Rijkswaterstaat geeft aan dat het voorkeursalternatief uit 2015 (zie collegebrief 13 april 2017) niet meer voldoet aan de huidige veiligheidseisen. Een brug met middenpijler voldoet niet aan de in 2018 vastgestelde functionaliteit. De vaarweg is op dit deel te smal en dat belemmert het scheepvaartverkeer. Daarmee is het terugplaatsen van de brug volgens Rijkswaterstaat op lange termijn onwenselijk: de situatie was niet veilig en met het terugplaatsen van de brug blijft de onveilige situatie bestaan.

Vervolg

Rijkswaterstaat start, in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten en provincie, een nieuwe variantenstudie. De aanpak en het proces zien er als volgt uit:

- Maken voorstel verkenning nut-noodzaak en varianten (mei–augustus 2019);
- Vaststellen verkenningaanpak in BO MIRT (november 2019);
- Aanbesteden verkenning (november 2019 – februari 2020);
- Bestuurlijk overleg uitkomsten (juli 2020);
- Bestuurlijke besluitvorming (september – oktober 2020);
- Vaststellen vervolg in BO MIRT (november 2020).

We zien er bij de variantenstudie op toe dat de belangen van alle betrokken zorgvuldig worden afgewogen. In het bijzonder de effecten op langzaam verkeer, cultuurhistorie en landschap en het belang van de omwonenden. Dit najaar volgt het plan van aanpak voor de variantenstudie en de variantenstudie zelf volgt in 2020. We zullen u hierover tijdig informeren en indien vereist ter besluitvorming aan u voorleggen.

3.2 Gerrit Krolbrug

Voortraject

De vervanging van de Gerrit Krolbrug is al geruime tijd in voorbereiding. Naast dat de brug niet voldoet aan de uitgangspunten voor de vaarweg is de brug ook (technisch) afgeschreven. Snelle vervanging is gewenst omdat de technische levensduur van de brug bereikt is en daarmee storingsgevoelig. De provincie Groningen heeft in nauwe samenwerking met de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat een planstudie voor de vervanging van de brug uitgevoerd. Deze is afgerond met een bestuurlijks voorkeursalternatief dat in juni 2016 door de gemeenteraad is vastgesteld. De planuitwerking herstartte in 2018, de brug zou in 2021 worden

opgeleverd. Ondertussen heeft Rijkswaterstaat de vervanging van de Gerrit Krolbrug overgenomen van de provincie.

Afweging korte termijn: Voorkeursalternatief 2016

Het huidig bestuurlijk voorkeursalternatief van de Gerrit Krolbrug uit 2016 gaat uit van een gebiedsontsluitingsweg met gescheiden rijbanen voor auto en fiets. Bij het verder uitwerken van het voorkeursalternatief hebben de betrokken overheden geconcludeerd dat het ontwerp niet maakbaar is binnen de afgesproken kaders. Er is onvoldoende fysieke ruimte voor een veilige weginrichting danwel ruimte voor de (draag)constructie. Daarbij heeft de ruimtelijke inpassing van het voorkeursalternatief aan de kant van de Korreweg en aan de kant van de Ulgersmaweg grote stedenbouwkundig en landschappelijke gevolgen.

Het college betreurt dat we in dit stadium deze conclusie moeten delen. Vooral ook omdat we al jaren met de wijken over de nieuwe Gerrit Krolbrug in gesprek zijn en er verwachtingen zijn gewekt, zoals een ongelijkvloerse fietspassage vanaf de brug richting Beijum. Omdat het ontwerp moet worden aangepast is de geplande oplevering in 2021 niet langer realistisch.

Maatregelen korte termijn

Omdat de Gerrit Krolbrug binnen enkele jaren wordt vervangen kan Rijkswaterstaat geen grote investeringen meer doen in de huidige brug. Daardoor bestaat het risico dat de brug, bij eventuele schade of gebrek, open blijft staan voor het scheepvaartverkeer. Door zwaar verkeer te verbieden beperken we dit risico. Daarom wordt er binnenkort een verbod voor vrachtverkeer ingesteld. Deze maatregel wordt met de Vereniging Bedrijven Noordoost (VBNO) besproken.

Afweging lange termijn

Een gebiedsontsluitingsweg als uitgangspunt voor het ontwerp van de Gerrit Krolbrug is niet mogelijk. Wij willen wel een zo veilig mogelijke inrichting voor fiets en voetganger, zowel aan de zijde van de Korreweg alsook de zijde van de Ulgersmaweg. Om die reden willen we uiteindelijk de functie van de Korreweg ter hoogte van de brug afschalen naar een erftoegangsweg. Op een erftoegangsweg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u en is er gemengd verkeer van auto's en fietsers. Een erftoegangsweg is smaller dan een gebiedsontsluitingsweg en daardoor beter in te passen in de omgeving. Voor de voetganger en fietser komen er wederom hoge vaste fiets/loopbruggen, om de brug te kunnen passeren wanneer deze geopend is.

Relatie met Oosterhamriktracé

In de plannen van Aanpak Oosterhamrikzone bleek dat een nieuwe autoverbinding langs de Oosterhamrikkade naar de oostelijke ringweg er voor zou zorgen dat het autoverkeer op de Gerrit Krolbrug fors afneemt.

Bij de keuze om de Korreweg ter hoogte van de Gerrit Krolbrug af te schalen, houden we echter ook rekening met het scenario dat de autoverbinding er niet komt. Dat betekent dat we de gevolgen voor de verkeersafwikkeling nader onderzoeken.

Vast staat dat de Gerrit Krolbrug vanwege de relatief beperkte doorvaarthoogte ook in de toekomst vaak open moet en daardoor geen stabiele autoverbinding vormt. De Korreweg en andere omliggende wegen zijn bovendien niet ingericht op een (forse) toename van het autoverkeer. De Korreweg kan daardoor nooit als volwaardige hoofdonthutingsroute dienen voor de omliggende wijken en de binnenstad/UMCG. In het coalitieakkoord is een visie over de bereikbaarheidsvraagstukken in dit deel van de stad uiteengezet: er komt een onderzoek naar een verkeerscirculatieplan en we onderzoeken eerst de alternatieven voor een nieuwe autoverbinding langs de Oosterhamrikkade.

Relatie met fietsstraat Korreweg

Het afschalen van de Korreweg ter hoogte van de Gerrit Krolbrug staat daarmee los van het Oosterhamriktracé en staat een eventuele inrichting van de Korreweg als fietsstraat tussen de Gerrit Krolbrug en de rotonde niet in de weg. Voor een fietsstraat is het wenselijk dat het aantal auto's naar beneden gaat.

Kortom: voor de korte termijn zien we een erftoegangsweg als verbetering van de huidige situatie, voor de (middel)lange termijn is een adequate oplossing voor de bereikbaarheid van dit stadsdeel nodig.

Vervolg

Rijkswaterstaat maakt een nieuw ontwerp voor de Gerrit Krolbrug als erftoegangsweg en de omliggende infrastructuur, waar wij actief aan meewerken. Belangrijkste uitgangspunten voor ons college zijn een (fiets)veilige inrichting en een goede fietsdoorstroming. Wij richten ons daarbij vooral op de kruising met de Ulgersmaweg aan de noordkant en op de kruising met de Antillenstraat en de Oosterhamriklaan aan de zuidkant. We verwachten eind dit jaar het nieuwe ontwerp aan u te kunnen voorleggen ter vaststelling.

Omdat we een nieuw ontwerp moeten maken en daarna de planologische procedures doorlopen verwachten we dat de nieuwe Gerrit Krolbrug en de omliggende wegen en fietspaden eind 2022, begin 2023 worden opgeleverd.

3.3 Busbaanbrug (Oosterhamrikbaan).

Voortraject

In het raadsbesluit over Aanpak Oosterhamrikzone van 27 juni 2018, heeft de raad de voorkeursvariant vastgesteld voor een nieuwe vaste hoge brug over het Van Starckenborghkanaal voor fietsers, bussen en auto's in het verlengde van de Vinkenstraat (Oosterparkwijk). Bij het moment van besluitvorming door uw raad was het perspectief dat het Rijk geen noodzaak zag de busbaanbrug te vervangen. Met het oog op de verwachte toename van het aantal brugopeningen voor klasse Va schepen en de negatieve effecten op de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer, heeft de regio de afgelopen periode het belang van de vervanging van de busbaanbrug (Oosterhamrikbaan) bij het Rijk bepleit.

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. Elke opening ontwricht het bussysteem en zorgt voor vertraging, een lagere betrouwbaarheid en exploitatieverliezen.

Het standpunt van het Rijk is in het najaar van 2018 veranderd. Hierover hebben we u in de eerder genoemde brief van 28 november 2018 geïnformeerd. Dat is een belangrijk winstpunt uit het MIRT-overleg met de minister. Het Rijk onderschrijft nu de noodzaak van het vervangen van de busbaanbrug. De brug is te smal en is te laag, waardoor deze na aanpassing van de Gerrit Krolbrug regelmatig open moet voor de grotere containervaart.

Afwegingen korte termijn

In het kader van de bereikbaarheidsopgave heeft uw raad op 27 juni 2018 de voorkeursvariant voor een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal vastgesteld. Deze variant gaat uit van een nieuwe vaste, hoge én multimodale brug (voor fiets, bus en auto) in het verlengde van de Vinkenstraat. In het coalitieakkoord 2019-2022 is de volgorde vastgelegd: eerst alternatieven en een verkeerscirculatieplan onderzoeken, daarna besluitvorming over een nieuwe auto- en busverbinding.

Het onderzoek naar vervanging van de brug moet voldoen aan de spelregels van het MIRT, om ook later de juridische toets te kunnen doorstaan. De eerste stap is het vaststellen van een plan van aanpak. Daarin beschrijven partijen welke varianten onderzocht worden. Daarbij maken we gebruik van de inzichten en overwegingen uit de variantenstudie die uw raad heeft vastgesteld: de voorkeur gaat uit naar auto-, bus- en fietsverbinding in het verlengde van de Oosterparkwijk.

Bij het opstellen van het plan van aanpak houden we rekening met de onzekerheid over de autoverbinding en de uitkomsten van het VCP. Het plan van aanpak leggen wij u dit najaar voor.

Vervolg

Na het plan van aanpak voeren wij samen met de provincie en het Rijk het MIRT-onderzoek uit. Hierin onderzoeken we de varianten uit het plan van aanpak en wegen we ze tegen elkaar af. Het MIRT-onderzoek eindigt met het vaststellen van een voorkeursvariant, die in de volgende fase van het MIRT verder wordt uitgewerkt. Er kan pas een voorkeursvariant worden gekozen als bekend of het Oosterhamriktracé wel of niet wordt aangelegd. Het college verwacht deze besluitvorming (uiterlijk) in 2021. Het proces en de besluitvorming over de voorkeursvariant kan daarmee gelijk oplopen, dan wel kort daarop volgen.

4. Tot slot

De komende maanden werken we samen met Rijkswaterstaat verder aan de drie bruggen. We zullen u tijdig informeren over de voortgang en de resultaten. Het is de bedoeling om in het MIRT eind 2019 een samenhangend besluit te nemen over de voortgang van de drie bruggen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Diana Starmans

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.