Bestuursdienst

gemeente Groningen

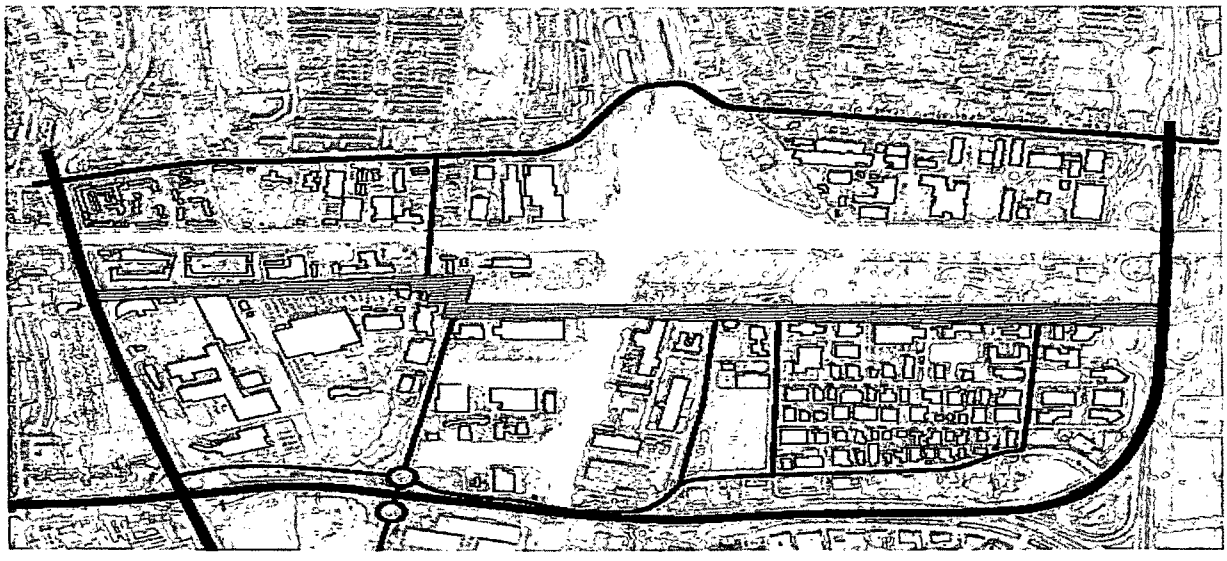
RAADSVOORSTEL:
2010-2011
Ons kenmerk: RO 11.2520470
Registratienummer : GR 11.
Ingekomen op :

Onderwerp: Schetsontwerp Sontwegtracé

Groningen, 29 MRT 2011

Aan de raad,

Het Sontwegtracé behoort tot de opgave vanuit de visie Eemskanaalzone (visie EKZ). Wij hebben u in maart 2010 toegezegd te komen met een schetsontwerp met bijbehorend kostenplaatje en dekkingsvoorstel voor het Sontwegtracé. Hieronder vallen ook de kunstwerken, openbare ruimte en toeleidende infrastructuur. Uitgangspunt hierbij is: "Er komt één brug over het Winschoterkanaal, van de hoofdweg van de stad naar Meerstad. De brug krijgt een doorvaarthoogte van minimaal 3,80 en maximaal 5,60 meter". Wij willen u vragen in te stemmen met een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en met een doorvaartbreedte van 18 tot 20 meter. Het basisprofiel van de brug is toekomstbestendig en heeft gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus. Daarnaast vragen wij u om de ontwerpuitgangspunten van het gehele Sontwegtracé vast te stellen. Verder vragen wij u hiervoor het benodigde geld te reserveren. De korte onderbouwing vindt u hieronder, de uitgebreidere onderbouwing in de verschillende bijlagen.



Het Sontwegtracé in de stad

1. Een terugblik.
In 2008 is gestart met de planvoorbereiding voor de Sontbrug. Hieraan ligt het raadsbesluit "Versnelde voorbereiding voorlopig ontwerp Sontbrug en herprofilering Driebondsweg" van december 2007 ten grondslag. Aan de zuidzijde van het Eemskanaal moet de doorgetrokken Sontwegverbinding naar de Oostelijke Ringweg (inclusief de nieuwe Sontbrug, herprofilering van de Sontweg en St. Petersburgweg en aanpak van de openbare ruimte) de katalysator voor een brede gebiedsontwikkeling worden. De ontwerpuitgangspunten voor de Sontwegverbinding zijn gedefinieerd in het Masterplan Meerstad en de Visie Eemskanaalzone. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van Meerstad vergroot en zal mogelijk leiden tot een bredere gebiedsontwikkeling.

Inmiddels zijn wij 4 jaar verder en is er ook een heroriëntatie gekomen in de gestelde uitgangspunten van 2007. U bent hierover eind maart 2010 geïnformeerd. Voor alle duidelijkheid volgt hieronder een korte samenvatting van deze wijzigingen.

In de Visie Eemskanaalzone zijn we uitgegaan van een lage brug voor auto en fiets en een hoge trambrug. Sinds de vaststelling van de Visie Eemskanaalzone is op verschillende fronten sprake van nieuwe ontwikkelingen. Deze punten beïnvloeden de gewenste uitvoeringsvorm van het Sontwegtracé (van Europaweg tot Beneluxweg).

In eerste instantie gingen wij ervan uit dat de nieuwe, hoge trambrug vanuit de beschikbare trambudgetten zou worden gefinancierd. Medio 2009 is duidelijk geworden dat de tramverbinding naar Meerstad onvoldoende vervoerswaarde kent en dat daardoor moet worden afgezien van deze modaliteit naar Meerstad. Mogelijk dat in de toekomst de tramverbinding nog gerealiseerd wordt maar dan via Kardinge en niet via de Sontbrug. Consequentie hiervan is dat we in plaats van 2 afzonderlijke bruggen één multimodale brug op enige hoogte voorstellen en gescheiden infrastructuur voor de bus in de planvorming hebben meegenomen.

Ook de exacte doorvaarthoogte en de breedte waren nog een punt van discussie, verband houdend met de gewenste doorstroming van zowel het wegverkeer (met name hoogwaardig openbaar vervoer) als het scheepvaartverkeer.

2. De ontwerpuitgangspunten.
In bijlage 1 vindt u een verdere uitwerking van de ontwerpuitgangspunten. Hieronder volgt een beknopte samenvatting van de gemaakte keuzes.

<u>De brughoogte.</u>
De keuze voor een variant van 3,80 m of een variant van 5,60 m is voor het autoverkeer beperkt relevant. De uiteindelijke keuze voor de (doorvaart)hoogte van de brug wordt vooral ingegeven door het comfort en de doorstroming voor fiets- en busverkeer, versus het aantal benodigde brugopeningen voor de beroepsvaart. Het lijkt dat een doorvaarthoogte van 5,60 m dan de meest ideale hoogte is. Dit onder de aanname dat een substantieel aandeel van de beroepsvaart ook daadwerkelijk zal passeren zonder brugopening aan te vragen. Dit blijkt echter niet het geval. In bijna alle gevallen zal de beroepsvaart ook bij een brughoogte van 5,60 m om een brugopening vragen. Dit wordt ook door alle partijen onderschreven. Vanuit het perspectief van de fiets en het

openbaar vervoer kan dus even zo goed worden gekozen voor een lagere brug. Bijkomend voordeel is het lagere hellingspercentage voor het fietsverkeer en daardoor het hogere fietscomfort.

Gezien de geringe meerwaarde van een brug met een doorvaarthoogte van 5,60 m en de hogere kosten van de bouw van deze variant (5,6 miljoen euro meer ten opzichte van de 3.80 variant) stellen wij u voor een principekeuze te maken voor een toekomstvast basisprofiel: een multimodale verbinding met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus (i.p.v. een apart tramtracé) inclusief een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en 18 - 20 meter doorvaartbreedte.

Sontbrug - zorgvuldige inpassing.
De Sontbrug dient op een zorgvuldige wijze te worden ontworpen. Ruimtelijk gezien gaat er geen dwingende keuze uit naar een lage of hoge brug. Positionering in het verlengde van de St. Petersburgweg ligt daarbij voor de hand.

Het verdient nog wel aanbeveling om te onderzoeken hoe we het Sontwegtracé een eigen identiteit kunnen geven. In de komende periode zullen we onderzoeken hoe we dit mogelijk kunnen maken en welke ambities hiervoor noodzakelijk zijn.

Het verkeerskundig wegprofiel.
Op de Sontweg zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een middenberm welke af en toe wordt onderbroken door een linksafstrook. Het ontwerp dient in een later stadium verder uitgewerkt te worden.
Voor de kruising Sontweg/Berlagebrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Op de brug zelf is voor het autoverkeer één rijstrook per richting, een busstrook stad in en een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger.
De St. Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook "stad-uit" en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg blijft fietspad.

3. Juridische - planologische implicatie.
Er zal een nieuw bestemmingsplan voor het Sontwegtracé gemaakt dienen te worden. De uit te voeren werken kunnen deels op grond van een geldend bestemmingsplan worden vergund en uitgevoerd (bouw brug, doortrekken St. Petersburgweg), maar het maken van de verbinding vanaf de Bornholmstraat past hier niet binnen. Deze strijdigheid kan worden opgeheven door het maken van een nieuw bestemmingsplan. Het bestemmingsplantraject vergt een tijdsbeslag van minimaal 1 tot 1,5 jaar (opstellen plankaart, planregels en toelichting, inspraak, vooroverleg en de Wro-procedure, die minimaal 26 weken duurt).

Middels het nog op te stellen nieuwe bestemmingsplan is het tevens daar waar nodig een titel om te kunnen onteigenen. We gaan ervan uit dat dit niet noodzakelijk is, gezien de al lopende gesprekken met betrokkenen.

4. Participatie.
Sinds 2008 zijn er al verschillende gesprekken geweest met betrokkenen in dit gebied. Zo is er vooroverleg geweest met de provincie en belangenvereniging beroepsvaart

"Schuttevaer" (voor brief zie bijlage 5). Twee zeer belangrijke gesprekspartners in dit proces. Zij zijn van mening hoe hoger de brug hoe beter, echter om een keuze te moeten maken tussen 5,60 m en 3,80 m geven zij om diverse redenen aan dat de 3,80 m een alternatief kan zijn voor een brug van 7 meter. De keuze voor een 7 meter variant steunen wij niet in verband met geringe baten ten opzichte van de veel hogere kosten. Verder stelt de Schuttevaer dat de brug te dicht bij de kruising van het Winschoterdiep ligt waardoor niet aan de minimumeisen van de classificatie voor deze vaarweg kan worden voldaan. Uit onderzoek blijkt dat deze stellingname niet klopt. Echter wij zullen een praktijk-simulatie gaan uitvoeren om zo te onderzoeken in de praktijk of het klopt wat Schuttevaer stelt.
Verder is er overleg geweest met de brandweer, Ikea en enkele andere bedrijven die in de beïnvloedingssfeer liggen van dit project (aanliggende eigenaren/gebruikers). Toewerkend naar het definitieve ontwerp zullen de contacten steeds intensiever en belangrijker worden. Daarom stellen wij voor om tijdens de verdere ontwerpopgave een aantal partijen nadrukkelijk in het planvormingsproces te betrekken, te weten:

- de bedrijvenvereniging Zuidoost;
- vertegenwoordigers van de bedrijven en detailhandel op het Sontplein (het gebied tussen Eemskanaal, nieuwe Winschoterdiep, Zuidelijke Ringweg en Europaweg);
- Ikea;
- de hulpdiensten: brandweer, (bereden) politie en ambulance (bereik Meerstad);
- Belangenvereniging Beroepsvaart "Schuttevaer";
- Bureau Meerstad;
- Provincie Groningen (verkeersinfrastructuur en vaarwegbeheer);
- Rijkswaterstaat Noord-Nederland/Projectbureau Zuidelijke Ringweg;
- Waterschap Hunze Aa's.

5. Ecologie.
Het project kruist de stedelijke ecologische structuur ter hoogte van de Bornholmstraat en de Hunzezone-Euvelgunnerweg. Beide zones hebben de status van te behouden en versterken groenverbinding. Deze moeten 1:1 in het project worden gecompenseerd. Tevens zal gekeken worden of het mogelijk is om naast herplanting extra aanplant van bomen te realiseren ter versterking van de groene ecologische structuur.

6. Relatie tot andere investeringen in de omgeving Sontwegtracé.
Het Sontwegtracé maakt deel uit van het totaal aan opgaven volgend uit de in de Visie Eemskanaalzone. In deze alinea worden ook de overige opgaven benoemd, om u zodoende een totaalbeeld te geven van de investeringsopgave. Het betreft hier de investeringsopgaven in de openbare ruimte, aangezien de woongebieden via afzonderlijke exploitaties tot ontwikkeling dienen te komen.

Investeringen aanpak openbare ruimte.
Voor de aanpak van de openbare ruimte, zoals beoogd in de Visie Eemskanaalzone en verwerkt in de FES-subsidieaanvraag, wordt uitgegaan van een taakstellend investeringsniveau van ca. € 5 miljoen. Het gaat hierbij om de kosten van de beoogde "boardwalk" langs de noordzijde van het Eemskanaal, de groenimpuls in het projectgebied (voor zover niet meegenomen in het Sontwegtracé) en de aanpak van de openbare oevers (deels al invulling aan gegeven bij de Kop van Oost). De genoemde investeringsraming is niet gebaseerd op concrete ontwerpen. Het betreft een tentatieve

berekening op basis van civieltechnische aannames (geïndexeerd vanaf 2006).

Loop-/fietsbrug ter hoogte van Ikea.
In de Visie Eemskanaal wordt uitgegaan van een beweegbare loop/fietsbrug ter hoogte van Ikea, die het Sontplein en de daar gevestigde detailhandel verbindt met het centrum. Vooralsnog wordt uitgegaan van een taakstellende investeringsraming van ca. € 4 miljoen euro. De uiteindelijke kosten worden onder andere bepaald door de gewenste hoogte, de mogelijkheden voor inpassing en positionering van hellingbanen (mede met het oog op eigendomsposities, kabels en leidingen, nautische aspecten en eisen van de vaarwegbeheerder) en de economische functie van de kades en de eisen die dit met zich meebrengt. Ook dit project is in de FES-subsidie opgenomen.

P+R Driebond.
In de Visie Eemskanaalzone wordt voorzien in een transferium, ingepast op de middenberm tussen de huidige Driebondsweg en de St. Petersburgweg. Voor de investeringsopgave wordt een taakstellend bedrag aangehouden van € 4,5 miljoen. Uiteindelijke kosten zullen afhangen van de positionering en vormgeving. In de eerste helft van 2011 zal een locatiestudie worden verricht naar de positionering van dit P+R terrein. Naast de positionering op de middenberm zal ook worden gekeken naar positionering ten oosten van de Beneluxweg (dit zou meerwaarde kunnen hebben voor de ontwikkeling van Meerstad) en positionering op het gemeentelijke slibdepot. De uiteindelijke positionering zal een belangrijke invloed hebben op de kosten van realisatie.

Investeringsopgave en potentiële dekkingsbronnen.
Het totale investeringsniveau van de hiervorengenoemde projecten in openbaar gebied, zoals volgend uit de Visie Eemskanaalzone en neergeslagen in de FES aanvraag, bedraagt naar verwachting ca. € 13,5 miljoen.

Als potentiële dekkingsbronnen kunnen worden aangemerkt: FES: € 4,0 miljoen, Gemeentelijke risicobuffer (jaarschijf 2014): € 5 miljoen (naast de reeds gevraagde € 5 miljoen voor het Sontwegtracé) en RSP (gelabeld voor transferium): € 4,5 miljoen. Via afzonderlijke kredietaanvragen zullen de desbetreffende deelprojecten en de uitvoering daarvan ter besluitvorming aan u worden voorgelegd.

In dit kader kan u nog worden gemeld dat voor de nadere uitwerking van een visie op het openbare gebied ten noorden van het Eemskanaal (incl. de geprojecteerde loop-/fietsbrug) onlangs een startaanvraag is opgesteld en een projectplan wordt voorbereid. Beoogd wordt op korte termijn eveneens een locatiestudie te starten voor de P+R Driebond, zodat de uitkomsten van de locatiestudie als input kunnen dienen voor het vervolg van het ontwerptraject van het Sontwegtracé.

7. Planning en vervolgstappen.
Vanuit verschillende invalshoeken is het van belang dat de Sontbrug op korte termijn wordt gerealiseerd. Belangrijk is uiteraard de al genoemde tijdige realisatie in verband met Meerstad. Daarnaast zijn de subsidie-deadlines (FES: december 2016) en de planning van de aanpak Zuidelijke Ringweg cruciaal. De nieuwe Sontwegverbinding vormt immers een belangrijke alternatieve route tijdens de verbouwing. In het algemeen

geldt natuurlijk tevens dat de aanleg van de Sontbrug als belangrijke motor voor de ontwikkeling van de woningbouwlocaties in het gebied Eemskanaal zal functioneren. Dit alles maakt het wenselijk om de Sontbrug uiterlijk in 2015 gereed te hebben. Wij streven er naar begin volgend jaar een definitief ontwerp, inclusief ruimtelijk ontwerp, aan uw raad te kunnen aanbieden inclusief de daarbij behorende financiële onderbouwing en planning.

8. Financiën.

Eind 2010 is er op basis van het schetsontwerp een kostenraming opgesteld van de te verwachten civiel- en cultuurtechnische werkzaamheden. Deze raming heeft betrekking op de verkeersinfrastructurele wijzigingen in het tracé Kruispunt Europaweg - Sontweg - St. Petersburgweg, tot de Oostelijke Ringweg, met uitzondering van het deel wegvak Berlagetracé. Dit wegvak wordt namelijk al gefinancierd vanuit de huidige lopende exploitatiebegroting Berlagetracé. De totale (tentatieve) investeringen die samenhangen met de realisatie van het tracé zijn geraamd op circa € 65 miljoen (eindwaarde 31 december 2017). Binnen de kostenraming is rekening gehouden met een buffer voor afwijkingen in de raming die passend is bij het stadium waarin het ontwerp zich bevindt.

De kostenraming ziet er globaal als volgt uit:

Bodemonderzoek/-sanering & verwerving	€ 4,3 miljoen
Bouw- en woonrijpmaken/Kunstwerken/ Groen	€ 46,5 miljoen
Planontwikkelingskosten	€ 4,4 miljoen
Voorbereidings- en toezichtskosten	€ 4,1 miljoen
Rente	€ 5,7 miljoen
Totale investeringen	€ 65,0 miljoen

Onderverdeling bouw- en woonrijpmaken/kunstwerken/groen:

Toegangsroute Europaweg tot verkeersknoop Berlagebrug-Sontbrug (incl. voet- en fietspaden)	€ 3.800.000
Sontbrug - 3,80 meter hoog, doorvaartbreedte van 18-20 meter	€ 25.500.000
Toegangsroute vanaf brug tot aan Oostelijke Ringweg (incl. voet- en fietspad)	€ 3.200.000
Overige geluidswerende voorzieningen	€ 2.500.000
Overige infrastructurele voorzieningen	€ 11.500.000
	€ 46.500.000

Voorgesteld wordt om deze investeringen als volgt te dekken:

* bijdrage Meerstad (in 2016/2017):	€ 30,0 miljoen
* bijdrage RSP-overig:	€ 18,0 miljoen
* bijdrage FES:	€ 12,0 miljoen
* bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014:	€ 5,0 miljoen
Totaal	€ 65,0 miljoen

NB. Bijdrage structureel nieuw beleid - Deze bijdrage kent een totale investeringsruimte van ruim € 30 miljoen. Hiervan zal iets meer dan € 14 miljoen worden ingezet voor dekking van de Tram en een resterend deel van € 5 miljoen zal worden gebruikt voor dit voorstel.

Met deze opbrengsten kunnen de investeringen voor het basisprofiel van de Sontweg-verbinding worden gedekt.

Bij de uitwerking van het ontwerp worden de bandbreedtes kleiner van de raming en zal meer zekerheid ontstaan of de realisatie mogelijk is voor het bedrag van € 65 miljoen. Voor een aantal van de hier genoemde dekkingsmiddelen is op dat moment mogelijk meer duidelijkheid te geven over de dan geldende status en risico's.

Aanvullend krediet.
De raad heeft eind 2007 een krediet beschikbaar gesteld voor het ontwerp ter grootte van € 1.280.000,--. Eind november 2010 bedragen de gerealiseerde plankosten € 400.000,--.
In de komende periode zal het schetsontwerp uitgewerkt worden tot een definitief ontwerp. Op basis van het definitieve ontwerp zal het hierbij behorende uitvoeringskrediet aangevraagd worden. Voor de periode waarin het schetsontwerp tot definitief ontwerp wordt uitgewerkt is een aanvullend krediet nodig van € 720.000,--. Met dit krediet worden de uitgaven gedaan voor planontwikkeling. Na uw goedkeuring komt het totale krediet daarmee uit op € 2.000.000,--.
Daarnaast wordt in de komende periode gestart met onderhandelingen om de gronden te verwerven, onder vermelding van voorbehoud goedkeuring door de gemeenteraad. Mocht het voor één of meerdere locatie(s) vóór vaststelling van het definitieve ontwerp tot een principeovereenstemming komen, dan volgt hierop zo spoedig mogelijk een raadsvoorstel met het verzoek om akkoord te gaan met deze verwerving.

De dekking van het huidig beschikbaar gestelde krediet van € 1.280.000,-- komt uit het voorbeslag middelen afkomstig vanuit Meerstad. Door ontwikkelingen binnen Meerstad is de betaling van voorfinanciering verschoven van 2012 naar 2017. Ter financiering van de uitgaven is deze dekking nu in de komende periode niet voorhanden. We stellen u voor het huidig plus aanvullend krediet te dekken vanuit de bijdrage uit de FES-subsidie. Inmiddels is namelijk al 80% van de € 16 miljoen die in het vooruitzicht is gesteld als voorschot binnengekomen.

Vorenstaande leidt tot onderstaande begrotingswijziging:

Begrotingswijziging 2011							
Betrokken dienst(en)	RO/EZ						
Raadsvoorstel	Schetsontwerp Sontwegtracé						
Incidenteel / Structureel	Incidenteel						
Soort wijziging	Investering						
Tijdsplanning krediet	2011						
Financiële begrotingswijziging		**Lasten**	**Baten**	**Saldo**	**Dotatie - Reserve**	**Onttrekking + Reserve**	**Saldo**
7.3.2 auto: stedelijke hoofdstructuur		720.000	720.000	-			-
Totalen begrotingswijziging		**720.000**	**720.000**	-	-	-	-

9. Risico's.
Het project bevindt zich nog in het stadium van schetsontwerp. Verschillende (civieltechnische) kostenposten zijn tot tentatief (hoofdlijnen)niveau doorgerekend, pas op het moment dat het definitieve ontwerp gereed is, zijn bepaalde investeringen tot op het laagste, gedetailleerde niveau uit te schrijven en financieel door te rekenen. Hiervoor is een post onvoorzien opgenomen.
Vanwege nog te realiseren verwervingen, ontstaat het risico op vertraging van aanvang en oplevering van de uitvoeringswerkzaamheden. Hierdoor ontstaat onder andere het risico om niet te voldoen aan de subsidievoorwaarde van tijdig realiseren volgens opgelegde einddata.
Verder moet er nog bodemonderzoeken uitgevoerd worden en mogelijk dat de daaruit voortvloeiende saneringskosten hoger uitvallen.

Naar aanleiding van de stellingname van Schuttevaer (bijlage 5) zal er nog een simulatie-onderzoek worden uitgevoerd om te kijken of de langere vrachtschepen wel door de brug kunnen varen. Mogelijk kan dit gevolgen hebben voor de doorvaartbreedte die nu gesteld wordt op 18 tot 20 meter. Ook door veranderende regelgeving van het openbaarvaarwater is het noodzakelijk. Verschillende onderzoeken dateren uit 2005/2006 en zullen, daar waar nodig, geactualiseerd moeten worden. Het kan zo zijn dat uit deze nieuwe onderzoeken andere uitgangspunten geformuleerd moeten worden. Mocht dit het geval zijn, dan zullen wij uw raad daarover informeren.

Ook zijn nog niet alle dekkingmiddelen hard:
1. FES-subsidie → in totaal € 16 miljoen.
Het project dient te worden uitgevoerd in de periode t/m december 2016. De ingediende aanvraag (businesscase) is gebaseerd op de visie Eemskanaalzone. Daarin zijn tevens een aantal actuele ontwikkelingen en inzichten meegenomen. Zo wordt gesproken over een Sontbrug met nog twee varianten (hoge en lage brug), waarbij in de businesscase is uitgegaan van een lage variant met ruimte voor OV (een hoge brug is expliciet niet meegenomen!).
Ook is gesproken over een P+R voorziening in de nabijheid van de Oostelijke Ringweg. Kortom: de wijzigingen, zoals die nu voorliggen, blijven in lijn met de FES afspraken. In plaats van een met andere middelen te financieren tramverbinding naast de auto/fietsverbinding is nu gekozen voor een geïntegreerd voorstel met gescheiden HOV-infrastructuur en één multimodale brug op 3,80 meter, met gescheiden infrastructuur voor voetganger, fiets, OV en auto. Binnenkort zal op ambtelijk niveau gesprekken worden gevoerd met de subsidieverstrekker om de businesscase verder aan te scherpen aan de huidige inzichten.

De FES-subsidie kan nog verlaagd worden als uiteindelijk niet een tekort op de exploitatie aanwezig is van € 45 miljoen, exclusief de inzet van subsidies en gemeentelijke middelen. De tekorten in het totale plangebied met betrekking tot deze subsidie (voor Sontwegtracé en overige investering in het gebied (H6)) voldoen aan deze randvoorwaarde.

2. Bijdrage RSP HOV Infra → € 18 miljoen.
De € 18 miljoen is opgenomen in de conceptlijst van projecten RSP HOV Infra zoals door provincie Groningen is geïnventariseerd. Momenteel zijn we met de provincie in gesprek over een definitieve toekenning van RSP aan dit project en de wijze waarop dit budget definitief naar ons toekomt. Het project is opgenomen op de POVV-lijst welke binnenkort aan GS zal worden voorgelegd. Bij RSP-HOV Infra is het grootste risico het eventuele toetsingskader dat GS gaat hanteren bij de verdeling van de RSP-HOV Infra middelen. We schatten dit risico overigens als beperkt in.

3. Bijdrage Meerstad → € 30 miljoen.
Meerstad zal een bijdrage doen van in totaal € 30 miljoen (prijspeil 2010). Het betalingsritme zal er als volgt uit gaan zien. In 2016 € 15 miljoen vermeerderd met index vanaf 2010. En met ingang van 2017 circa € 1 miljoen per jaar (in totaal nog eens € 15 miljoen). Dit contract moet nog ondertekend worden door de AVA - Meestad .

Momenteel vragen we uw raad een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 720.000,--. Pas wanneer we het uitvoeringsbudget aanvragen dient er duidelijkheid te zijn omtrent de beschikbaarheid van vorenstaande subsidies.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. in te stemmen met de ontwerpuitgangspunten voor de Sontbrug en (3,80 m hoog en een doorvaartbreedte van 18-20 m) met de bijbehorende ontwerpuitgangspunten voor het Sontwegtracé;
II. voor het Sontwegtracé een investeringsbegroting van € 65 miljoen vast te stellen;
III. de € 65 miljoen te dekken uit:

* bijdrage Meerstad (in 2016/2017):	€ 30,0 miljoen
* bijdrage RSP-overig:	€ 18,0 miljoen
* bijdrage FES:	€ 12,0 miljoen
* bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014:	€ 5,0 miljoen
Totaal	**€ 65,0 miljoen**

IV. voor het project een aanvullend krediet van € 720.000,-- beschikbaar te stellen. Het totale krediet komt daarmee uit op € 2.000.000,-- en dit krediet te dekken uit de FES-subsidie;
V. kennis te nemen van de overige investeringsopgaven in het kader van de visie Eemskanaalzone en het college de opdracht te geven deze nader uit te werken, voor zover het betreft de fiets-voetgangersbrug over het Eemskanaal, de P+R Driebond en het openbare gebied;
VI. de gemeentebegroting 2011 dienovereenkomstig te wijzigen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

BIJLAGEN

- Bijlage 1; de ontwerpuitgangspunten
- Bijlage 2; analyse per modaliteit
- Bijlage 3; ruimtelijke analyse
- Bijlage 4; beschrijving per wegvak
- Bijlage 5; reactie brief "Schuttevaer"

Bijlage 1. Ontwerpuitgangspunten

Afweging doorvaarthoogte Sontbrug 3,80 m

Op basis van een analyse blijkt dat de keuze voor een variant van 3,80 m of een variant van 5,60 m voor het autoverkeer beperkt relevant is. De uiteindelijke keuze voor de (doorvaart)hoogte van de brug wordt vooral ingegeven door het comfort en de doorstroming voor fiets- en busverkeer, versus het aantal benodigde brugopeningen voor de beroepsvaart.

Omdat het fietsverkeer een maximale doorvaarthoogte van 5,60 m nog toestaat (gezien het maximale hellingspercentage), lijkt deze doorvaarthoogte vanuit verkeersperspectief het optimale compromis te zijn. Dit onder de aanname dat een substantieel aandeel van de beroepsvaart ook daadwerkelijk zal passeren zonder brugopening aan te vragen. Dit blijkt echter niet het geval. In bijna alle gevallen zal de beroepsvaart ook bij een brughoogte van 5,60 m om een brugopening vragen. Vanuit het perspectief van de fiets en het openbaar vervoer kan dus even zo goed worden gekozen voor een lagere brug. Bijkomend voordeel is het lagere hellingspercentage voor het fietsverkeer en daardoor het hogere fietscomfort.

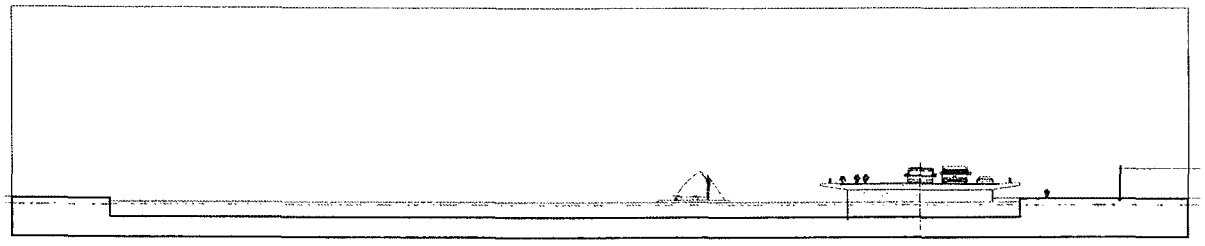
Gezien de geringe meerwaarde van een brug met een doorvaarthoogte van 5,60 m en de hogere kosten van de bouw van deze variant stellen wij u voor een principekeuze te maken voor een toekomst vast basisprofiel: een multimodale verbinding met gescheiden infrastructuur voor fiets, auto en bus (i.p.v. een apart tramtracé) inclusief een nieuwe brug van 3,80 meter hoog en 18 – 20 meter doorvaartbreedte. Voor een uitgebreidere analyse verwijs ik u naar bijlage 2; analyse per modaliteit

Sontbrug – zorgvuldige inpassing

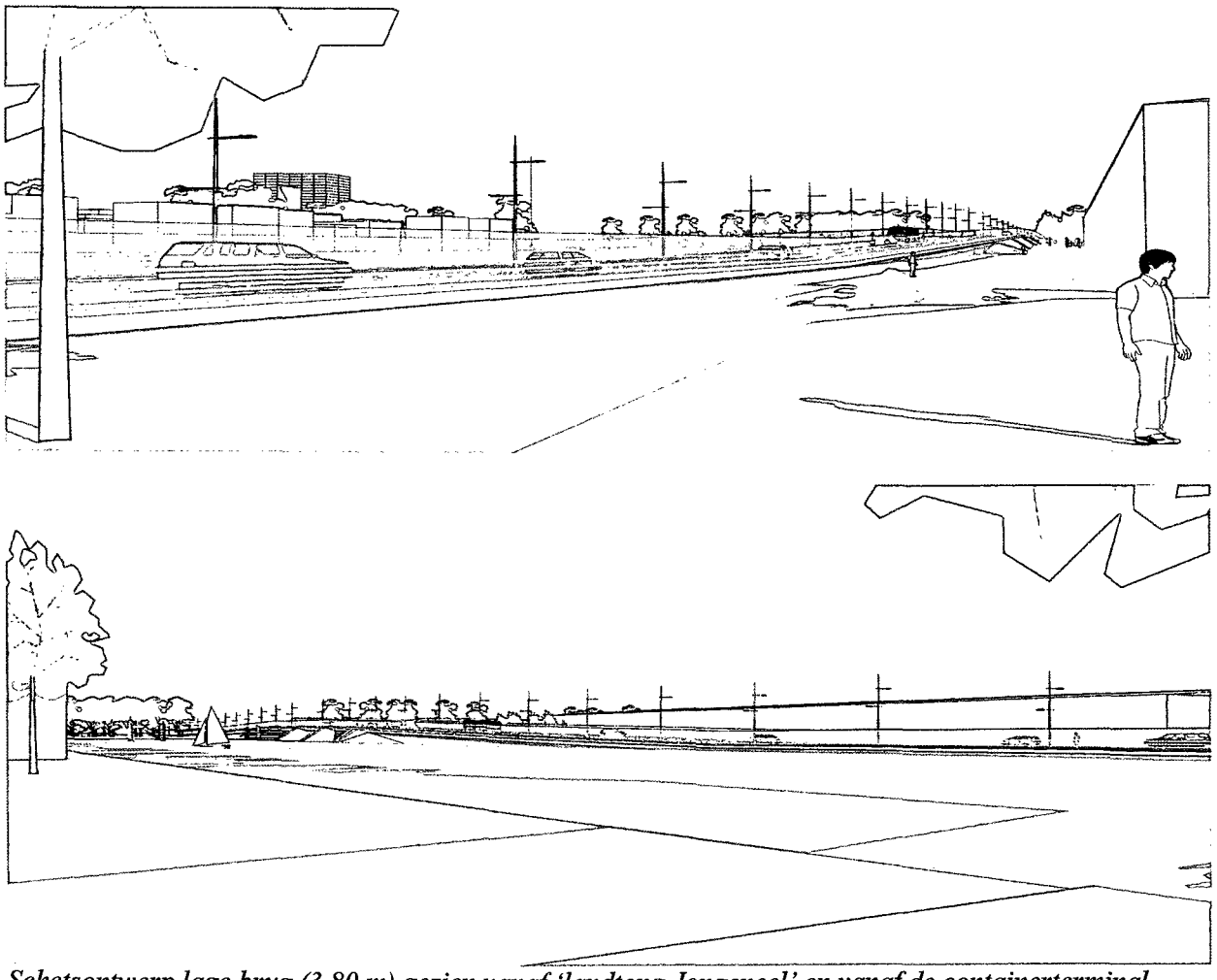
De Sontbrug dient op een zorgvuldige wijze te worden ontworpen, maar hoeft vanuit stedelijk en lokaal perspectief niet als icoon, of 'ruimtelijk scharnierpunt' te dienen. Ruimtelijk gezien gaat er geen dwingende keuze uit naar een lage of hoge brug. Positionering in het verlengde van de St. Petersburgweg ligt daarbij voor de hand. Door dit te doen wordt tegemoet gekomen aan de nautische eisen, inhoudende dat de brug zo ver mogelijk van de waterknoop moet worden aangelegd, maar tegelijkertijd voldoende ruimte wordt gelaten voor schepen om elkaar te passeren tussen de Sontbrug en de Euvelgunnerbruggen. Door deze positie te kiezen is de impact op ontwikkelingslocatie containerterminal eveneens het meest beperkt.

De positie van de brug moet worden bezien binnen toekomstige ontwikkelingen, zoals vastgelegd in de Visie Eemskanaalzone. De aangrenzende gebieden zullen getransformeerd worden. Weliswaar is onduidelijk hoe en waar toekomstige ontwikkelingen exact zullen plaatsvinden. In de ontwerp uitgangspunten wordt uitgegaan van de noodzakelijkheid van het plaatsen van geluidsschermen. Er dient nog verder onderzoek verricht te worden naar de aard en omvang van deze schermen. In het definitieve ontwerp komen we hierop terug. Ditzelfde geldt voor de luchtkwaliteit. Wanneer het definitieve ontwerp gereed is zal op basis van de verwachte verkeersprognose de milieubelasting worden bepaald en daarmee de exact te plegen afschermingsmaatregelen.

In de voorgestelde variant van de brug wordt de brug tegen de noordzijde van de tweede pier gelegd, over bijna de gehele lengte van de pier op maaiveldniveau, wat de relatie met het water aan deze zijde belemmert. Tegen het einde van de pier stijgt de brug, wat ook een belemmering vormt voor de beleving van het water aan de noordoostelijke zijde en de kop van de pier; hier zal de zij- en onderkant van de brug in belangrijke mate bepalend zijn voor de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving (voor verdere detaillering verwijs ik u naar bijlage 3). Voor wat de feitelijke positie van de brug (en de aanleidende taluds) betreft, ligt aanleg in het verlengde van de as van de St. Petersburgweg voor de hand.



Situatie en dwarsprofiel Sontbrug met weg naast 'landhoofd Jongeneel'



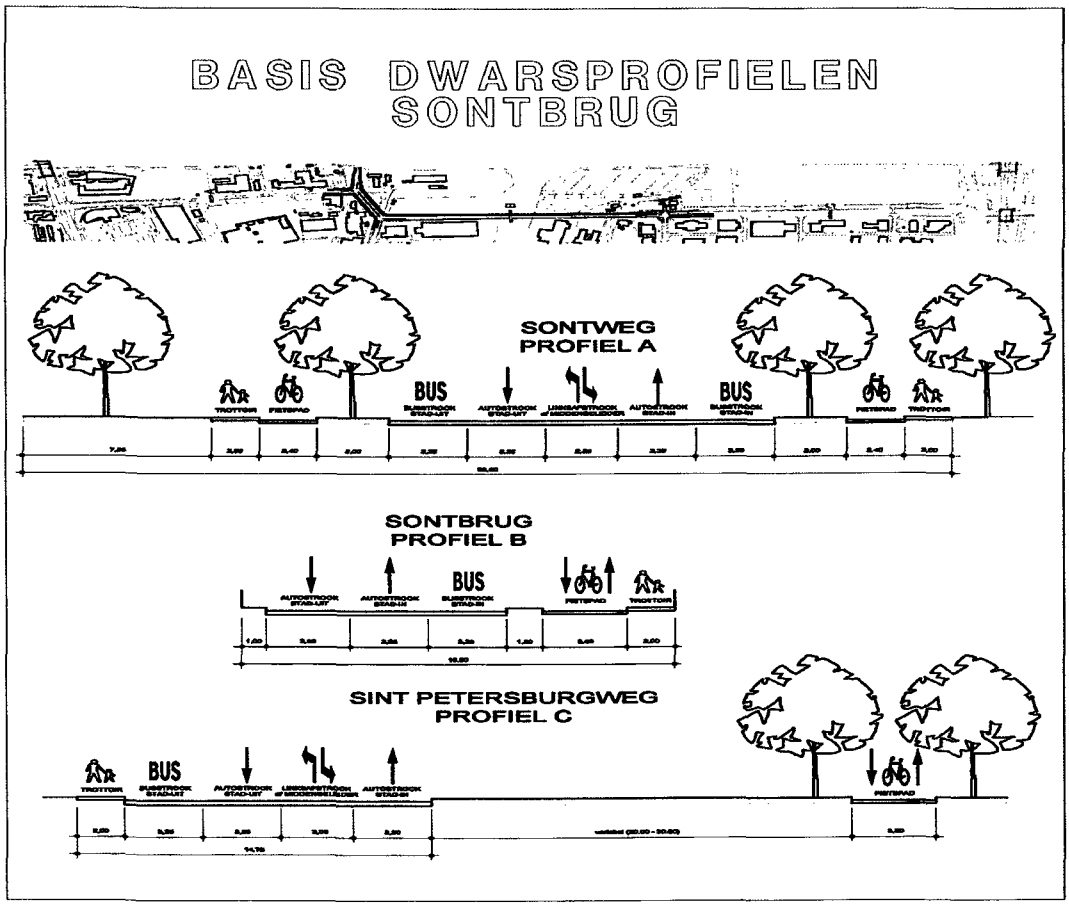
Schetsontwerp lage brug (3,80 m) gezien vanaf 'landtong Jongeneel' en vanaf de containerterminal

Vanuit het ruimtelijke perspectief wordt gesteld dat de 3,80 m variant de voorkeur geniet (vgl. met de Berlagebrug) en de oprit vast aan het landhoofd. De weg ligt dan voor een groot deel bijna op de bestaande hoogte van de landtong. De lengte van het echte brugdeel kan dan beperkt worden tot een korte verbinding over het Winschoterdiep. Visueel is het aantrekkelijk als de oeververbinding en de brug los kunnen liggen van het landhoofd en 'vrij zweeft boven het water'. Echter vanuit nautische overwegingen en hogere kosten is een dergelijk uitwerking niet mogelijk.

Het verdient nog wel aanbeveling om te onderzoeken hoe we het Sontwegtracé een eigen identiteit kunnen geven. In de komende periode zullen we samen met externe deskundigheid onderzoeken hoe we dit mogelijk kunnen maken en welke ambities hiervoor noodzakelijk zijn.

Wegprofiel

Voor de Sontwegverbinding tussen Europaweg en Oostelijke Ringweg, inclusief de nieuwe Sontbrug, onderscheiden we drie relevante wegvakken (zie onderstaand kaartbeeld). In bijlage 4; "beschrijving per wegvak vindt u een gedetailleerde beschrijving". Deze kunnen nog wijzigen tijdens het definitieve ontwerp.



Bij het verkeerskundige ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de Visie Eemskanaalzone. De ambitie is hetzelfde gebleven echter met gewijzigde uitgangspunten. Op de Sontweg zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een linksafstrook/middenberm. Het ontwerp dient in een later stadium verder uitgewerkt te worden. Voor de kruising Sontweg / Berlagebrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Op de brug zelf is voor het autoverkeer één rijstrook per richting, een busstrook stad in en een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger. De Sint Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook 'stad-uit' en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg blijft fietspad.

De gemeente Groningen heeft adviesbureau DHV gevraagd met behulp van een zogenaamde dynamische simulatie inzicht te geven in de effecten die het openen van de Sontbrug heeft op de verkeersafwikkeling in de ochtend- en avondspits.

De belangrijkste conclusies op basis van de eerste resultaten van de dynamische simulatie zijn:

- Het openen van de Sontbrug in de ochtend- of avondspits heeft vooral een effect op de verkeersafwikkeling op de Sontweg en de Sint Petersburgweg.
- Op de Berlagebrug ontstaat bij het openen van de Sontbrug in de spits een wachtrij tot net over de Berlagebrug, de verkeersafwikkeling op het Damsterdiep wordt er echter nauwelijks door beïnvloed.
- Op de Bornholmstraat ontstaat bij het openen van de Sontbrug in de spits een wachtrij tot aan de Stockholmstraat. Het effect is niet erg groot omdat het verkeer op andere plaatsen voornamelijk last heeft van opstoppingen, deze opstopping wordt niet hier bepaald.

Mogelijk dat dynamische bewegwijzering kan leiden tot een korter effect op de verkeersafwikkeling. Dit wordt echter niet in dit project meegenomen.

Bijlage 2. Analyse per modaliteit

Brughoogtes met een doorvaarthoogte van 5,60 meter en 3,80 meter zijn de meest voor de hand liggende opties, zo hebben wij u eerder gemeld (medio maart 2010). Vanuit het perspectief van het OV en de beroepsvaart gaat de voorkeur uit naar een hogere brug (7 tot 7.5 m; gelijk aan Euvelgunnerbrug in de Ringweg), omdat de brug dan minder vaak open hoeft. Deze hoogte is echter niet wenselijk vanuit de

gewenste kwaliteit van de fietsinfrastructuur, in verband met het hellingspercentage dat dit met zich meebrengt. Echter hoe hoger de brug hoe minder frequent de brug open gaat.

Ook de 1.25 meter variant valt af omdat die simpelweg te vaak openstaat (referentie: Langmanbrug langs de Zuidelijke ringweg). Op basis van huidige ervaringen/tellingen blijkt dat de lage brug (1,25 m doorvaarthoogte) in de bypasses van de zuidelijke ringweg - tussen 6.00 en 20.00 uur - gemiddeld 22 keer per dag open gaat (exclusief de zondagen). In de ochtendspits van 7 tot 9 uur is er sprake van gemiddeld 1 brugopening en maximaal 6 openingen. In de avondspits van 16.00 tot 18.00 uur gaat het om gemiddeld 2 openingen en maximaal 7. De gemiddelde tijd van opening bedraagt 4.30 minuten en maximaal 10 minuten. Recentere gegevens op basis van de 3.80 meter variant volgen bij het definitieve ontwerp.

Ook de 5,60 variant valt af omdat de extra kosten (t.o.v. een lagere variant) niet op wegen tegen de baten. Bij een brughoogte van 5,60 zal nagenoeg alle beroepsvaart om een brugopening vragen, omdat ze zeker willen zijn dat ze eronder door kunnen en omdat de zichtlijnen en ruimte beperkt zijn om te kunnen manoeuvreren.

Blijft de brug met een hoogte van 3,80 m over. Bijna alle pleziervaart (exclusief zeilschepen met een mast) kan hier onderdoor zonder brugopening. Voor de beroepsvaart geldt dat zij vrijwel altijd om een brugopening zullen vragen. Toch is deze optie de meest wenselijke. Een lagere brug dan 3,80 m zal leiden tot meer brugopeningen (nu ook voor alle pleziervaart), terwijl de kosten van de aanleg niet navenant dalen. Tevens geldt dat de hoogte van 3,80 m ook voldoende is voor eventuele hulpdiensten als de rijkspolitie te water e.d.

Hieronder volgt een beschouwing per modaliteit.
Vaarverkeer

- In 2008 passeerden ca. 3700 beroepsschepen en ca. 3500 recreatievaartschepen de Euvelgunnerbruggen (bruggen in de bypasses zuidoost).
- Het Winschoterdiep staat geen blok-/spertijden toe voor de beroepsvaart (vanwege de vaarklasse). De brug moet dus te allen tijde door de beroepsvaart kunnen worden gepasseerd. Voor recreatievaart is het invoeren van spertijden wel mogelijk, met dien verstande dat dit vraagt om goede aanlegvoorzieningen langs meerdere kanten van de waterknoop.
- Bij een doorvaarthoogte van 3,80 m (gelijk aan de Berlagebrug) zal de brug voor vrijwel alle beroepsvaart moeten worden geopend. Met uitzondering van de staande mast kan vrijwel alle recreatievaart vrij passeren.
- Indien de doorvaarthoogte lager is dan 3,80 m zullen voor de recreatievaart spertijden moeten worden ingesteld. De vaarwegbeheerder geeft aan dat dit tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's op de waterknoop zal leiden, doordat de recreatievaart moet wachten op hiervoor aangewezen plekken en bijbehorende manoeuvres moet maken. Daarnaast geeft de vaarwegbeheerder aan dat dit in de praktijk zal betekenen dat bij opening voor de beroepsvaart de recreatievaart zal mogen meeliften, wat leidt tot langere openingstijden. Bovendien zal na de eventuele spertijd de brug weer langer open staan om alle "opgehoopte" scheepvaart doorgang te verlenen. Om die reden is de vaarwegbeheerder geen voorstander van het instellen van spertijden.
- Omdat de Sontbrug dicht bij de Waterknoop geprojecteerd is, is er voor de beroepsvaart beperkte ruimte om te manoeuvreren en kunnen vaarbewegingen pas worden ingezet als zeker is dat de brug tijdig geopend is of dermate hoog is dat de scheepvaart er zonder bediening onderdoor kan. Het maatgevende schip is ruim 110 m lang en de afstand tot de bocht bedraagt ca. 180 m. Volgens de normen en richtlijnen dient de brug eigenlijk drie maal de scheepslengte van de bocht te worden gesitueerd om na passage van de bocht goed door de brug te kunnen manoeuvreren. In 2004 is derhalve een simulatieonderzoek uitgevoerd. Een update van dat onderzoek is vereist omdat de afmetingen van de toe te laten schepen inmiddels enigszins zijn gewijzigd en er destijds in de simulaties geen rekening is gehouden met bijzondere transporten (af- en aanvoer nieuwbouwzeeschepen van en naar de scheepswerven aan het Winschoterdiep). Deze bijzondere transporten (lengte maximaal 144 m + 2 sleepboten) zijn voor de scheepswerven aan het Winschoterdiep van groot economisch belang. Bovendien is in het onderzoek van 2004 uitgegaan van de CVB-normen, die in 2005 zijn vervangen door de Richtlijnen vaarwegen (RVW2005) waardoor diverse normen zijn gewijzigd. Naar aanleiding van het onderzoek heeft de vaarwegbeheerder tevens om een nadere uitwerking van de dimensionering van de remmingwerken gevraagd. Omdat er van de provincie een vergunning Kanalenreglement voor deze brug nodig is en er bezwaar kan worden gemaakt tegen die vergunning wil de vaarwegbeheerder er

van overtuigd zijn dat de scheepvaart zonder risico's de Sontbrug kan passeren. Daarom is het van uitermate groot belang dat er vooraf zekerheid is dat de beoogde locatie en afmetingen van de brug nautisch verantwoord zijn.

Auto

- Voor de auto maakt het in feite niet uit hoe hoog de brug is (3.8 m of 5,60 m). Dit klinkt raar maar dit komt doordat de doorstroming op andere plekken wordt bepaald. Het verkeer zal vooral in de ochtendspits, tijdens de normale vertragingen, vaststaan bij de kruisingen Europaweg en Damsterdiep. Het zijn per saldo de knooppunten die de doorstroming bepalen.
- Daarnaast is het nadrukkelijk niet de bedoeling dat het Sontweg - St. Petersburgwegtracé een alternatief (sluiproute) wordt voor de Zuidelijke Ringweg. Vanuit het autoverkeer bezien is het dus niet noodzakelijk om een brug van 5,60 m aan te leggen. Dit sluit overigens aan bij de uitgangspunten zoals eerder vastgelegd in de Visie Eemskanaalzone.

Fiets

- Bij een lage brug (3,80 m) is er sprake van een comfortabele route (zonder forse klim) van Meerstad naar het centrum, maar dan bestaat het risico van wachttijden door een openstaande brug. Een onbelemmerde alternatieve route -met klim- is beschikbaar via de route Beneluxbrug-Damsterdiep, ook deze route voldoet niet aan de doelstellingen van een rechtstreekse route naar Meerstad.
- Een Sontbrug met een doorvaarthoogte van 7.00 m is het meest betrouwbaar voor fietsers, vanwege het sporadische aantal openingen. Het benodigde hellingspercentage, 3%, is dan echter zodanig hoog (door de beperkte lengte van de taluds) dat dit niet acceptabel is voor fietsverkeer, temeer daar het gaat om een superfietsroute naar Meerstad. Vanuit het fietscomfort geredeneerd, ligt de voorkeur bij een lagere brug (3,80 m). De doorvaarthoogte mag gezien het nog aanvaardbare hellingspercentage maximaal 5,60 m zijn (2,5%).

Openbaar vervoer

- Vanuit het perspectief van het openbaar vervoer heeft een hoge brug (7.00 m doorvaarthoogte) uiteraard de voorkeur. Een lagere brug introduceert altijd een mate van onbetrouwbaarheid in de dienstregeling.
- Een alternatieve route voor het openbaar vervoer richting Meerstad (dus niet via Sontbrug) is weliswaar voor handen, maar voldoet niet aan de gestelde kwaliteitseisen. Zo zal bijvoorbeeld ook de route Centrum - Damsterdiep - Beneluxbrug - Driebondsweg - Meerstad een bepaalde mate van onbetrouwbaarheid, gezien de stagnatie in de verkeersafwikkeling, met zich mee brengen.
- Om de openbaar vervoersroute over het Sontwegtracé zo goed mogelijk te faciliteren is het gewenst dat vrijliggende busstroken worden aangelegd. Op basis van de huidige inschatting gaat het dan om busstroken in 2 richtingen over de gehele Sontweg, in één richting op de Sontbrug en in één richting op de St. Petersburgweg.

Bijlage 3. Ruimtelijke analyse

Naast verkeerskundige en nautische overwegingen spelen ruimtelijke afwegingen een belangrijke rol bij de ontwerpkeuzes voor de Sontbrug en de toeleidende wegen.

Groningen begint een traditie te ontwikkelen van goed vormgegeven weg- en waterbouwkundige werken die meer zijn dan zuiver infrastructurele oplossingen. De recent gereedgekomen Berlagebrug getuigt hiervan, maar ook het in de afgelopen jaren aangelegde viaduct richting Westpoort is hiervan een goed voorbeeld; projecten die in zekere zin een reactie zijn geweest op de vooral technisch en infrastructureel bepaalde projecten in de decennia daarvoor, zoals bijvoorbeeld de busbaan op de Oosterhamrikkade richting Kardinge. De stad heeft met de Berlagebrug en het Westpoortviaduct een enorme stap gemaakt en verdient het om op die ingeslagen weg verder te gaan.

Belangrijk is de beoogde toekomstige functieverandering van de verouderde bedrijvigheid naar stedelijk wonen zoals vastgelegd in de Visie Eemskanaalzone. De bebouwing langs de weg zal in de loop van de tijd steeds complexgewijs ontwikkeld worden. De ruimtelijke kwaliteit van de weg zal dus vooral gevonden moeten worden in de autonome kwaliteit van de route als rode draad in de aaneenschakeling van afzonderlijke weggedeeltes met verschillende wegprofielen.

Vorm
De Sontbrug vraagt hierbinnen om een eigen vormgeving in een langgestrekte positie, tussen de 2 gekoppelde kruispunten in de Bornholmstraat en de St. Petersburgweg / Stettinweg. De feitelijke (beweegbare) brug moet daarbij onderdeel zijn van dit veel langer autonoom infrastructureel element. Een bescheiden, maar zorgvuldige vormgeving is daarbij ruimtelijk gezien voldoende; icoonvorming wordt niet nagestreefd – ruimtelijke precisie is belangrijker. Visueel is het aantrekkelijk als de oeververbinding en de brug los kunnen liggen van het landhoofd en 'vrij zweeft boven het water'. In lijn met het bovenstaande zou een lage brug een maximaal verbindende functie kunnen vervullen en daarmee de voorkeur hebben.

De kwaliteit van de brug zelf en het gebruik ervan, is zeer gebaat bij een vloeiende vorm zonder hoog opgeworpen zijwanden, zodat het uitzicht op de omgeving vanaf de brug gewaarborgd blijft en de brug in de context van de waterknoop ervaren kan worden, juist wanneer men zich op de brug bevindt. Het zorgvuldig vormgeven van een dunne, vloeiende brug zal het oorspronkelijk ontwerpconcept van de lange lijn kracht bijzetten.

Bijlage 4. Beschrijving per wegvak
Bij het verkeerskundige ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de Visie Eemskanaalzone, de bestaande situatie (lees: vooral bebouwing). Voor de Sontweg zal het profiel er als volgt uit gaan zien. Er zullen vijf rijstroken ontstaan: twee busstroken, twee autorijstroken en een linksafstrook/middenberm. De hoofdrijbaan wordt geflankeerd door twee groene bermen met bomen. Daarachter liggen een fietspad en een trottoir. Het definitieve ontwerp dient nog verder uitgewerkt te worden.

Voor het kruispunt Sontweg – Eltjo Ruggeweg (Berlageknoop) – Bornholmstraat – Sontbrug wordt voorgesteld twee compacte, met verkeerslichten geregelde, kruispunten aan te leggen. Tot nu toe viel de aanleg binnen het project Berlagebrug. Uit praktische overwegingen stellen wij voor om de aanleg onder te brengen bij dit project; echter de financiële onderbouwing zit nog steeds in de exploitatie Berlagetracé.

Voor het autoverkeer is één rijstrook per richting voldoende op de Sontbrug zelf. Voorsorteervakken zorgen voor een betere doorstroming en een hogere capaciteit. Daarnaast zal er een busstrook stad in worden gerealiseerd. De keuze voor een één- of tweezijdig fietspad wordt bepaald door de gewenste en aanwezige fietsvoorzieningen langs de toeleidende wegen. Zo ligt langs de Bornholmstraat een éénzijdig (in twee richtingen bereden) fietspad en is de Driebondsweg een logische optie voor de fietsroute naar Meerstad. Om het aantal oversteken zoveel mogelijk te beperken, volstaat een éénzijdig fietspad aan de noordzijde van de brug. Ditzelfde principe geldt voor de voetganger.

Voor de Sint Petersburgweg wordt in de Visie Eemskanaalzone uitgegaan van een breed profiel. Dit profiel is voor een groot deel bepaald door een brede middenberm met daarin ruimte voor de tram.
Zoals gezegd, is de tram vervangen door de bus. Daarom wordt er zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De Sint Petersburgweg wordt verbreed naar 2 autorijstroken, een busstrook 'stad-uit' en een middenberm/linksafstrook. De Driebondsweg wordt fietspad. Deze functie heeft de weg nu ook al. In het definitieve ontwerp zullen we kijken of het echt noodzakelijk is om i.p.v. de Driebondsweg te gebruiken als fietspad of dat er een apart fietspad moet worden aangelegd op de Sint Petersburgweg. Er dient een veilige en prettige fietsroute van en naar Meerstad gerealiseerd te worden, dat is het uitgangspunt. Voordeel van een fietsroute aan de noordkant van de Sint Petersburgweg t.o.v. fietspaden aan weerzijden is dat fietsers de drie toegangswegen van het bedrijventerrein Driebond niet over hoeven te steken.

Bijlage 5; reactie brief "Schuttevaer".

SCHUTTEVAER

Gemeente Groningen - Dienst ROEZ
Postbus 7081
970118 GRONINGEN
Groningen, 16 september 20 I0
Betreft: Nieuwbouw Sontbrug.

Geachte heren,
Naar aanleiding van het gesprek van 15 juni 20I0, hierbij in een notendop de normen, waaraan volgens de ervaring van Koninklijke "Schuttevaer"en de nautische regels de brug zal moeten voldoen om een veilige en snelle doorvaart te verkrijgen voor de beroepsvaart.
Om te beginnen, blijven wij ons erover verbazen, dat er niet serieus naar de mogelijkheden van een tunnel wordt gekeken. Het verbaast ons des temeer, omdat nationaal en internationaal steeds meer de focus gericht wordt op een tunnel. Het vooroordeel van veel duurder, lijkt op langere termijn niet te gelden.
Een tunnel kan veel dichter naar de kruising gelegd worden dan een brug. De scheepvaart heeft geen hinder van een tunnel. Bovendien zal de tunnel ook rechter voor de Sontweg kunnen komen te liggen. De haven zal ook voor het grootste gedeelte open blijven voor de scheepvaart.
Om terug te komen op de Sontbrug: door de ligging dicht bij de kruising van het Winschoterdiep en het Eemskanaal kan niet volstaan worden met de minimumeisen van de classificatie voor deze vaarweg.
De projectie van de nieuwe brug aan de zuidkant van de Deense haven is het optimale, gezien de plaatselijke situatie. Eigenlijk zou de nieuwe brug verder het Winschoterdiep op moeten, maar dan komt de brug weer te dicht bij de Euvelgunnerbrug te liggen.
Gezien de schaalvergroting in de binnenvaart en de ontwikkeling van de containerterminal in Westerbroek kan niet volstaan worden met een standaard brug. De praktijk heeft al aangetoond, dat de brug dezelfde hoogte zal moeten hebben als de Gideonbrug (7,20m + KP). Een lagere brug zal voor de meeste schepen geopend moeten worden. De Gideonbrug hoeft voor 3-laags containervaart niet te worden geopend.

Wellicht ten overvloede, als gekozen wordt voor een hogere brug leidt dit tot minder brugopeningen met navenant lagere exploitatiekosten voor de beheerder van het kunstwerk.
De doorvaartbreedte zal in ieder geval meer dan 16 meter moeten zijn. Uit het rapport van Marin blijkt, dat de simulaties hebben uitgewezen, dat de doorvaartbreedte tenminste 20 meter moet zijn: de brug ligt zo dicht bij de bocht, dat de "drift "nog niet helemaal uit het schip is.
Het betekent wel, dat er een zwaar en lang remmingwerk voor de brug moet worden geplaatst, om de drift eventueel op te vangen en ook als wachtplaats te kunnen dienen. De ingang van de Deense haven zal dan wel heel beperkt worden.

Voorts zal, indien gekozen wordt voor een lage brug, het noodzakelijk zijn dat de brug eerder open gaat voor de beroepsvaart wanneer bijvoorbeeld een containerchip vanaf Delfzijl komt. Dit is noodzakelijk omdat er vanuit het stuurhuis niet een goed zicht op de brug is voor een veilige doorvaart. Dit impliceert een wachttijd die voor het wegverkeer met enkele minuten kan toenemen.
De bediening van de brug kan naar ons idee het best vanaf de Oostersluis plaatsvinden. Op de Oostersluis is permanent personeel aanwezig en heeft men duidelijk zicht op de scheepvaartbewegingen.
Voorzover ons bekend zal de Euvelgunnerbrug ten behoeve van de A7 verbreed moeten worden. Wij achten het wenselijk om, in het kader van de Langmanstudie, tot één oplossing te komen voor de naast elkaar aan te leggen bruggen.

Wij vertrouwen u met deze informatie van dienst te zijn en zijn altijd bereid, indien wenselijk geacht, een nadere toelichting te verstrekken.

Met vriendelijke groet,
KSV Schuttevaer
F. Bieze
Voorzitter