

Geachte raadsleden,

Tijdens de technische sessie van 21 oktober over de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl heeft u wethouder Broeksma verzocht om een aantal (technische) vragen aan Rijkswaterstaat voor te leggen. Dit is inmiddels gebeurd; uw vragen zijn besproken met RWS en RWS heeft ons de antwoorden meegegeven die we bij deze met u delen. Vrijdag 6 november vindt het Bestuurlijk Overleg Groninger Bruggen plaats; daar zal onder andere gesproken worden over de Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug. Wij zullen zorgen dat u van ons een terugkoppeling ontvangt over wat er uit dit overleg is gekomen.

Met vriendelijke groet,

Sanne Ros, bestuursadviseur wethouder Broeksma

Vragen en antwoorden:

1. Wat maakt het voor scheepsvaart uit of die brug vaker of minder vaak open moet, daar heeft toch alleen verkeer last van?

Goederenvervoer over water is onderdeel van de economie van stad en provincie Groningen. De schepen vervoeren goederen geproduceerd in en om de stad Groningen naar de havens van Rotterdam en Amsterdam. Andersom voeren zij grondstoffen en materialen aan. Het vervoer over hoofdvaarwegen is nodig om de groei in het goederenvervoer op te vangen. Een volgeladen schip met bulklading zoals zand of grind staat gelijk aan 160 vrachtauto's op de weg. Een schip met vier lagen containers aan 100 vrachtauto's. Zonder een vlotte en veilige vaarweg van klasse Va, zal een deel van deze vracht alsnog over de weg gaan.

Brugopeningen zorgen voor overlast van direct omwonenden (o.a. stank en uitstoot), kruisend verkeer (wachten, frustratie) en de scheepvaart (obstakel of vertraging). Het verhogen van de brug, naar een toegankelijke hoogte, heeft daarmee veel voordelen.

Daarbij worden in het Eindrapport planstudie Gerrit Krolbrug spoor A uit 2017 (en 2015) de volgende argumenten gegeven waarom de brug niet op de huidige hoogte kan blijven en tenminste 4 meter moet zijn:

- *Pas vanaf doorvaarthoogtes van 4 meter kan het merendeel van de recreatievaart en een beperkt deel van de beroepsvaart doorvaren zonder dat de brug wordt geopend waardoor de brug minder vaak open gaat.*
- *Het aantal brugopeningen per dag is anders zo groot dat het risico op vertraging voor scheepvaart te groot wordt.*

Naast de doorstroming, heeft de doorvaarthoogte ook invloed op de nautische veiligheid voor de scheepvaart en de kans op aanvaringen. Naar aanleiding van het grote aantal incidenten op het water, aanvaringen van bruggen en bijna ongelukken heeft Rijkswaterstaat in 2018 het rapport 'Verbeteren veiligheid vaarweg Lemmer – Delfzijl' opgesteld op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van de beroepsvaart (Schuttevaer) en de recreatievaart. De belangrijkste conclusie was dat het aantal incidenten zo hoog is onder andere door de verschillen in brughoogten op de vaarweg. Vanuit dit rapport heeft de minister besloten dat alle nieuwe bruggen (dus ook de Gerrit Krolbrug) moet voldoen aan de verbeterpunten: eenduidigheid, doorvaartbreedte en hoogte.

Concreet betekent dit dat de afmetingen van de nieuwe Gerrit Krolbrug minimaal overeen moeten komen met de doorvaartbreedte en doorvaarthoogte in gesloten en open toestand van de nieuwe bruggen bij Aduard en Dorkwerd. De vaste fietsloopbruggen moeten overeenkomen met de hoge vaste bruggen, zoals de Noordzeebrug.

2. Kanaal zou 10 meter naar noorden opgeschoven worden, wat heeft dat voor effect op omgeving daar? En verruimt dat opschuiven ook de mogelijkheden van de bewonersvariant?

Het 10 meter verschuiven van de vaaras heeft geen relatie met brughoogte en brugbreedte en biedt geen mogelijkheden voor de bewonersvariant.

Het 10 meter noordelijk verschuiven van de vaaras ter hoogte van de Gerrit Krolbrug zorgt er voor dat zonder grote ingrepen ter plaatse de vereiste bochtverruiming van de vaarweg kan worden gerealiseerd. Door deze oplossing ontstaat meer ruimte aan de zuidelijke oever (Korreweg) waardoor onder andere het toeleidende talud eerder daalt met een positief effect op de inpassing. Het effect aan de noordelijke zijde is dat de ligplaats mogelijk verplaatst moet worden. Gemeente en Rijkswaterstaat onderzoeken mogelijke alternatieve locaties voor de ligplaats indien deze moet verplaatsen.

3. Besluitvormingsroute; is het nu zo dat de bewonersvariant geen rol meer speelt voor RWS? Gaat die nou niet meer mee in de variantenstudie?

De bewonersvariant zoals deze door de initiatiefnemers is ingebracht voldoet in brughoogte en weginrichting niet aan de uitgangspunten zoals die door de minister en de gemeente Groningen zijn vastgesteld. In de brief van 21 september 2020 heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangegeven dat een variant lager dan de bruggen Dorkwerd en Aduard geen optie is. Daarmee is de bewonersvariant geen optie.

4. Kan de bewonersvariant nog wel meegenomen worden, als het BO daartoe besluit?

Het bestuurlijk overleg Groningse bruggen is adviserend aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De Minister besluit of de bewonersvariant wordt toegevoegd aan de variantenstudie.

5. In de variant van 2016 stond dat de brug 4 meter hoog zou worden, maar RWS zegt 9 en dan 7, 5,5, 4 etc. Hoe zit het nou?

De functionele eisen aan de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, zoals de breedte van het kanaal en de doorvaarthoogtes van bruggen, zijn in het BO MIRT van 2018 door provincie Groningen en gemeente Groningen afgesproken. Deze eisen zijn bepaald op de daarvoor landelijke Richtlijn Vaarwegen. De Richtlijn Vaarwegen is opgesteld op basis van Europese afspraken om het goederenvervoer over water vlot en veilig te laten gebeuren. De te onderzoeken doorvaarthoogtes in de variantenstudie Gerrit Krolbrug zijn conform de afspraken uit het BO MIRT 2018 en de Richtlijn vaarweg.

Voor de Gerrit Krolbrug worden in de lopende variantenstudie twee doorvaarthoogtes voor de beweegbare brug onderzocht: 4,50 meter MHWS en 5,70 meter MHWS. De eerste doorvaarthoogte is de doorvaarthoogte uit 2016 gecorrigeerd voor uniformiteit en

bodemdaling. De tweede is de meest lage doorvaarthoogte uit de richtlijn vaarwegen gecorrigeerd voor bodemdaling. Voor de vaste fietsloopbrug(gen) wordt in de variantenstudie als doorvaarthoogte 9,7 MHWS. Dit is de doorvaarthoogte voor de vaste fietsloopbruggen uit 2016 gecorrigeerd voor uniformiteit en bodemdaling.

Doorvaarthoogtes van bruggen worden bepaald op basis van de klasse van de vaarweg. Boven op de doorvaarthoogte komen twee toeslagen. Vanuit nautische veiligheid dient een brug namelijk minimaal op dezelfde hoogte te liggen als de omliggende bruggen (uniformiteit). Die opslag is verschillend voor beweegbare en vaste bruggen. Voor het Van Starckenborgkanaal is de laagste omliggende beweegbare brug Dorkwerd (4,3 MHWS). Voor de vaste bruggen is dat de Noordzeebrug (9,5 MHWS). De toeslag voor de Gerrit Krolbrug is voor het beweegbare deel dus +0,3 meter, voor de fietsloopbruggen dus +0,4 meter. Ook moeten bruggen in Groningen bij aanleg gecorrigeerd worden voor verwachte bodemdaling (+0,2 meter). Op die manier ligt de brug nog op de juiste hoogte nadat bodemdaling is opgetreden.

Gecorrigeerd met de toeslagen betekent dit dat voor het beweegbare deel er twee hoogtes zijn welke in de variantenstudie worden onderzocht: 4,5 meter MHWS ($4,0 + 0,2 + 0,3 = 4,5$) en 5,7 meter MHWS ($5,50 + 0,2 = 5,7$). De hoogste variant hoeft niet gecorrigeerd te worden voor uniformiteit. Voor de vaste fietsloopbrug(gen) is de berekening als volgt: $9,1 + 0,2 + 0,4 = 9,7$ meter MHWS.

6. Kilometer verder in de sluisen; dat is toch al een vertragende factor in het hele gebeuren? Wat voor effect heeft dat op die brug?

Een sluis is geen vertragende factor in de vaart van de binnenvaart. Een vaarweg moet gezien worden als een corridor, waarbij de scheepvaart vlot en veilig bruggen en sluisen moet passeren. De bruggen en sluisen worden bediend als geheel, opdat de schipper niet of beperkt hoeft te wachten bij sluisen maar zijn reis kan vervolgen. Overigens is het goed om in ogenschouw te nemen dat een brug wordt aangelegd voor minimaal 80 jaar. Dat betekent dat bij het ontwerpen van de brug ingespeeld dient te worden op toekomstige ontwikkelingen zoals het vergroten van de capaciteit van de sluisen.

7. Wat is nou eigenlijk het bovenliggende of onderliggende beleid? Kamerbrief gezien, etc, wat is nou vastgesteld beleid of werken we obv richtlijnen die niet juridisch keihard zijn. Eea lijkt gebaseerd op interne werkafspraken, hoopt dat hij gerustgesteld kan worden dat dit niet zo is.

Het beleid van het ministerie van IenW is om te streven naar een mobiliteitsnetwerk dat zorgt voor een snel, soepel en ook veilige wijze van transport. Ook is de ambitie om te streven het transport/mobiliteit te verduurzamen. In dit kader is in 1997 vastgesteld dat het van Starckenborghkanaal onderdeel uitmaakt van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD). Met de groei van het vloot (niet zozeer in de hoeveelheid schepen, maar vooral in grootte van schepen) is het noodzakelijk om voor een veilige en vlotte doorstroming van het goederenvervoer over water de vaarweg op te waarderen. Hierover zijn in de loop der tijd op verschillende niveaus afspraken gemaakt. Zo is besloten de vaarweg over te dragen van provincies naar het Rijk. In 2018 zijn tijdens de BO MIRT afspraken vastgelegd over het functioneel op orde maken van de vaarweg en de functionele eisen waarin de vaarweg dient te voldoen.

lenW ontwerpt vaarwegen in heel Nederland volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2020. Dit is Rijksbeleid voor vaarwegen in Nederland waar het Rijk eigenaar en beheerder van is en gebaseerd op Europese afspraken. Welke vaarwegen van nationaal belang zijn, is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De ontwerpeisen verschillen afhankelijk van de klasse. Door alle vaarwegen in Nederland en in Europa volgens dezelfde richtlijnen in te richten, weet een schipper dat hij met een schip van een bepaalde omvang snel en veilig van Amsterdam naar Delfzijl kan varen, zonder dat hij bij een brug of sluis komt waar het schip niet (onder)door kan. De ontwerpeisen in Groningen zijn hiermee niet anders dan op het Amsterdam – Rijnkanaal of het Oranjekanaal.

De opwaardering van het van Starckenborghkanaal als onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is geen interne werkafpraak binnen het ministerie of Rijkswaterstaat, maar een bestuurlijke afspraak tussen provincie Groningen en gemeente Groningen uit 1997. Het Rijk en regio hebben hierover gesprekken en afspraken gemaakt en deze afspraken ook bevestigd en vastgelegd.

8. Wat zijn mogelijkheden inwoners om tegen keuzes van minister in bezwaar te gaan?

Het project Vervanging Gerrit krolbrug volgt de MIRT procedure. Dat betekent dat na het vaststellen van de voorkeursvariant door de Minister, er een juridisch procedure volgt waarbij burgers bezwaren/zienswijzen kunnen indienen.

9. Waarom Zuidhorn-Oostersluis wel lager, waarom niet de vaarklasse afgewaardeerd naar 5a-, 4b+, kan het dan wel?

Op het traject Gaarkeuken – Oostersluis liggen alle bruggen minimaal op 4,3 MHWS (exclusief 0,2 meter bodemdaling). Dit is gelijk aan de laagste variant zoals wordt onderzocht in de lopende variantenstudie. In de toekomst worden ook de bruggen op het Eemskanaal nog verder verhoogd op einde technische levensduur.

Vaarwegen in Nederland worden benaderd als corridor uitgaande van economische bewegingen en goederenstromen. Voor de hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl is dit de corridor Amsterdam – Delfzijl. De klasse van een vaarweg wordt ook toegekend vanuit die corridorbenadering en de economische belangen daarbij.

Het afschalen van een deel van de corridor Lemmer – Delfzijl heeft economische consequenties voor de bedrijven die gevestigd zijn in o.a. de Eemshaven en Westerbroek. Schepen die nu kunnen passeren, hebben in de toekomst geen garantie meer dat ze de stad Groningen kunnen passeren. Gelet op de nadelige economische effecten en de corridorbenadering is het afschalen van delen van de corridor geen optie.