



Onderwerp **Voorkeursvariant vervanging Gerrit Krolbrug**
Steller/telnr. Marcel Meijer/ 8304 Bijlagen 1

Classificatie Openbaar Geheim
 Vertrouwelijk

Portefeuillehouder Broeksma

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: Maand Oktober Jaar 2021
Raad LTA nee: Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit

- I. de voorkeursvariant voor de Gerrit Krolbrug vast te stellen, bestaande uit:
 - a. een aanpassing van de vaarweg Van Starckenborghkanaal door een verschuiving van de as van de vaarweg met 10 meter in noordoostelijke richting en een verruiming van de bochtstraal;
 - b. een nieuwe beweegbare brug met een doorvaarthoogte van 4,5 meter bij Maatgevende HoogWaterStand (MHWS), een breedte van 12 meter en een vrije overspanning van 54 meter;
 - c. twee vaste fiets-loopbruggen met een doorvaarthoogte van 9,7 meter MHWS;
 - d. de weginrichting van de brug en de Korreweg/Heerdenpad tussen de Oosterhamriklaan en Ulgersmaweg als fietsstraat;
- II. het college de opdracht te geven deze gemeentelijke voorkeur per brief kenbaar te maken aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Samenvatting

Al geruime tijd wordt in opdracht van de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), met het oog op de verwachte ontwikkelingen in het goedertransport, gewerkt aan de opwaardering van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl naar vaarwegklasse Va. De vaarweg en nautische veiligheid worden aangepast aan deze klasse. Dat betekent onder andere dat de breedte van het kanaal en verschillende bochten worden waar nodig worden aangepast en dat de doorvaarthoogte en -breedte van kunstwerken zoals bruggen en sluisen wordt vergroot. Dat geldt ook voor de Gerrit Krolbrug. Ook is de technische levensduur van de brug ruimschoots verstreken waardoor snelle vervanging noodzakelijk is. Er is daarom onderzoek uitgevoerd door Rijkswaterstaat, in samenwerking met de gemeente Groningen, naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug en benodigde aanpassing van de vaarweg in dit gebied. Vanuit de gemeente zijn veiligheid voor weggebruikers, behoud van de fiets-/loopbruggen en een goede inpassing van een nieuwe brug de randvoorwaarden voor een te kiezen oplossing. Het onderzoek is nu afgerond en heeft geleid tot een bestuurlijke voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug. Tijdens het onderzoek zijn vele belanghebbende partijen betrokken en is een door bewoners ontwikkelde variant volwaardig opgenomen, uitgewerkt en meegewogen. In de voorkeursvariant krijgt de beweegbare brug een doorvaarthoogte van 4,5 meter MHWS, een breedte van 12 meter en een vrije overspanning van 54 meter. Ook de vaste fiets-loopbruggen worden vervangen en moeten verhoogd worden naar een doorvaarthoogte van 9,7 meter MHWS (nu 6,91 meter). De weg op de brug en de toeleidende wegen krijgen het profiel van een fietsstraat. Om ook de nautische veiligheid verder te verbeteren wordt de as van de vaarweg 10 meter verlegd en de bocht van het kanaal verruimd. Wij stellen uw raad voor deze voorkeursvariant vast te stellen en deze voorkeur kenbaar te maken aan de Minister van IenW.

B&W-besluit d.d.: 7 september 2021

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Gerrit Krolbrug

De Gerrit Krolbrug (GKB), in het verlengde van de Korreweg, is een belangrijke schakel in het stedelijke (verkeers)netwerk. De brug kruist het Van Starckenborghkanaal (VSK) en verbindt de gebieden aan weerszijden: Ulgersmaborg en West-Indische buurt/Korrewegwijk. Op wat grotere afstand is het de verbinding tussen De Hunze, Beijum, Kardinge en de binnenstad. Het is met dagelijks zo'n 16.000 fietsers één van de belangrijkste en drukste schakels in de stad en is onderdeel van het gemeentelijke hoofdfietsroutenetwerk en de regionale doorfietsroute Groningen-Bedum. Ook voor voetgangers, minder validen en autoverkeer is de brug van belang in de dagelijkse mobiliteit.

De GKB ligt over het Van Starckenborghkanaal, dat onderdeel is van de nationale Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD) en onderdeel van het HoofdVaarWegenNet. De HLD is één van de belangrijkste vaarwegen van Nederland en van groot belang voor de noordelijke en ook de nationale economie, onder meer voor de bevoorrading van de industrie en het vervoer van grondstoffen tussen Noord-Nederland en de rest van Nederland. De HLD is de enige hoofdvaarweg in Noord-Nederland en onderdeel van de vaarwegcorridor Amsterdam – Noord-Nederland. Beroepsmatig scheepvaartverkeer (nationaal en internationaal) en recreatief vaarverkeer maakt dagelijks gebruik van de vaarweg en daarvoor wordt de GKB geopend.

In 1993 zijn door de gemeente Groningen aan weerszijden van de brug vaste fiets-loopbruggen gebouwd in verband met de lange wachttijden voor de brug. Ook tijdens brugopeningen is de verbinding over het kanaal daardoor toch continu beschikbaar voor voetgangers en fietsers. Deze fiets-loopbruggen zijn eigendom van de gemeente Groningen, het kanaal en de beweegbare GKB zijn in eigendom bij Rijkswaterstaat.

De brug is gebouwd in 1937 als een ponton draaibrug in opdracht van de provincie Groningen en is een cultuurhistorisch waardevol object. In mei 2021 werd de brug aangevaren en ernstig beschadigd. Het onderzoek naar mogelijk behoud en reparatie van de brug loopt nog.

Vervanging van de brug

Het is noodzakelijk dat de GKB wordt vervangen. Daarvoor zijn twee directe aanleidingen:

- Technische levensduur:
De GKB is voorbij het einde van de technische levensduur. Er is sprake van een toenemend aantal storingen, met als gevolg dat dan de vaarweg wordt gestremd en/of wegverkeer moet worden omgeleid danwel gebruik moet maken van de fiets-loopbruggen. Daarnaast zijn reserve-onderdelen voor de brug in steeds mindere mate beschikbaar waardoor reparatie steeds lastiger is. Om de brug minder zwaar te belasten en daarmee de levensduur op te rekken geldt nu een aslastbeperking voor vrachtverkeer op de brug;
- Opwaardering Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl:
De Minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft opdracht gegeven om de capaciteit van de hoofdvaarweg te vergroten, om de autonome groei van het transport per schip op te vangen en om de landelijke transitie van transport over de weg naar water (de zogenaamde modal shift) te ondersteunen. Verwacht wordt dat een schaalvergroting in het goedertransport plaatsvindt. Dat heeft invloed op passerende volumes en de laadvermogens van passerende schepen. De verwachting is dat het laadvermogen van de passerende schepen groeit met 30%. Recente prognoses van de intensiteit van de beroeps- en recreatievaart, beschreven in de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA, versie 10 mei 2021) geven aan dat ook het totaal aantal schepen met 15 tot 27% toeneemt tot 2040. Voor de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl betekent dit het opwaarderen van de vaarweg van klasse IV naar een klasse Va-vaarweg en 4-laags containervaart (vaarweg voldoende breed en vergroting van doorvaarthoogte en -breedte van alle kunstwerken zoals bruggen en sluisen).

De huidige brug wordt daarom vervangen door een nieuwe brug, die past bij de opwaardering van de vaarweg naar een hogere vaarweg klasse Va.

Onderzoek naar vervanging

In 2007 zijn de provincies Fryslân en Groningen gestart met de planstudie Vaarweg Lemmer – Delfzijl Fase 2, in opdracht van Rijkswaterstaat. Deze provincies waren op dat moment nog eigenaar en beheerder van de vaarweg. Sinds 1 januari 2014 is dat Rijkswaterstaat. In het BO MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) 2019 is op 13 november 2019 door de Minister van IenW, de provincie en gemeente Groningen besloten om een stap terug te doen in de planvorming en dat eerdere ontwerpen niet meer van toepassing zijn. Afgesproken werd een nieuw ‘Afwegonderzoek variantenstudie’ naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug uit te voeren, om zo te komen tot een maakbare voorkeursvariant. Wij hebben u daarover per brief geïnformeerd in november 2019 (kenmerk 363043-2019).

Het doel van deze variantenstudie is om te komen tot:

- Een voorkeursvariant voor de inrichting van de vaarweg en voor de nieuwe brug die bestuurlijk, financieel, technisch en juridisch realiseerbaar is;
- Het vastleggen en onderbouwen van de voorkeursvariant voor de inrichting van de vaarweg en de nieuwe brug in een projectbeslissing.

Het Afwegonderzoek variantenstudie is uitgevoerd door Rijkswaterstaat in nauwe samenwerking met gemeente en provincie Groningen. In onderzoek zijn ook de gesprekken en reacties van belanghebbenden, waaronder de omwonenden en gebruikers van de brug, meegenomen. Daarin is onder andere ook een door bewoners ontwikkelde eigen variant op de huidige brughoogte opgenomen en op volwaardige wijze uitgewerkt en gewogen. De eindrapportage van het onderzoek is nu gereed. Met dit raadsvoorstel leggen wij u het resultaat van het onderzoek voor. Wij stellen u voor te besluiten over de voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug en dit besluit vervolgens kenbaar te maken aan de minister van IenW.

Voorgeschiedenis

De opwaardering van de HLD is al gestart in 1996 en kent een lange geschiedenis met meerdere besluitmomenten. Op 21 februari 2007 heeft Rijkswaterstaat namens de minister opdracht gegeven aan de provincies Friesland en Groningen (toenmalig vaarwegbeheerder) voor het uitvoeren van een planstudie Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 2. Onderdeel van deze planstudie is een planstudie naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug in de stad Groningen.

De planstudie naar de Gerrit Krolbrug werd afgerond in 2015 en ligt vast in het ‘Eindrapport variantenstudie Gerrit Krolbruggen’. Het resultaat daarvan betrof ontwerpen voor een nieuwe brug met een doorvaartbreedte van 54 meter (huidige breedte 21,8 meter) en een doorvaarthoogte van 4,0 meter (huidige doorvaarthoogte 2,33 meter), met nieuwe fiets-loopbruggen op 9,10 meter doorvaarthoogte (huidige hoogte 6,91 meter). Alle doorvaarthoogtes waren exclusief toeslagen voor bodemdaling en uniformiteit. Voor wat betreft het wegprofiel kende dit rapport een spoor A (gebiedsontsluitingsweg) en een spoor B (fietsstraat). De achtergrond van de verhoging van zowel de beweegbare brug als de vaste fiets-loopbruggen was gelegen in de opwaardering van de vaarweg en de verbetering van de nautische veiligheid.

In 2017 werd door de minister van IenW een realisatiebesluit genomen voor de realisatie van een nieuwe brug, met daarop het profiel van een gebiedsontsluitingsweg (spoor A). Het oorspronkelijke ontwerp uit 2015 bleek vervolgens financieel niet haalbaar en werd geoptimaliseerd naar een brug met een breedte van 16 meter in plaats van 18 meter. Het profiel van een fietsstraat (spoor B) werd in deze periode nog niet kansrijk geacht, omdat dit in die periode teveel vooruit liep op de besluitvorming over de fietsstraat Korreweg alsmede over de Oosterhamrikzone en de vervanging van de Busbaanbrug en daarom niet op draagvlak bij de raad kon rekenen. Bij de verdere uitwerking ten behoeve van de realisatie bleek dat de gekozen voorkeursvariant van 16 meter breed niet maakbaar was. De combinatie van een gebiedsontsluitingsweg en de benodigde ruimte voor de brugconstructie kan op de beschikbare ruimte van 16 meter niet op verkeersveilige wijze volgens de richtlijnen van het CROW worden gerealiseerd en een verbreding van de brug was ruimtelijk niet mogelijk. Een bredere brug paste overigens ook niet binnen de geldende financiële randvoorwaarden.

Daarop werd in het BO MIRT 2018 op 22 november 2018 bestuurlijk afgesproken dat naar een nieuwe, maakbare voorkeursvariant moest worden gezocht en dat de projectleiding van het onderzoek en de realisatie over ging van de provincie Groningen naar Rijkswaterstaat. Ook werd besloten niet meer uit te gaan van een gebiedsontsluitingsweg, maar van een erftoegangsweg (erftoegangsweg/fietsstraat). Dit type weg kan namelijk smaller zijn, omdat fiets- en autoverkeer van dezelfde rijbaan gebruik maken, met een smallere brug als gevolg. Ook sloot dit type weg aan bij de ambitie van de gemeente Groningen om de Korreweg in te richten als fietsstraat.

In het BO MIRT 2019 is door de minister van IenW, de provincie en gemeente Groningen besloten om met dit uitgangspunt een nieuw onderzoek te starten. Daartoe is tegelijkertijd het Bestuurlijk VoorkeursAlternatief (BVA) 2019 vastgesteld, met als belangrijkste kenmerken: een nieuwe brug met een overspanning van 54 meter over het VSK, met een minimale doorvaarthoogte van 4,0 meter ten opzichte van MHWS (= Maatgevende HoogWaterStand) en exclusief een toeslag voor bodemdaling, een wegprofiel van gemengd verkeer (erftoegangsweg/fietsstraat) met voetpaden aan beide zijden en vaste fiets-loopbruggen met een doorvaarthoogte van 9,1 meter MHWS. Dit BVA 2019 was het vertrekpunt voor de nieuwe variantenstudie.

Met een 2-tal moties, “Praten als brugman” en “Voorkom appels en peren”, heeft uw raad vervolgens richting meegegeven aan het uit te voeren onderzoek ten aanzien van de hoogte van een nieuwe Gerrit Krolbrug en het volwaardig opnemen van een bewonersvariant op de hoogte van de huidige brug in het onderzoek. Wij hebben uw moties uitgevoerd en het onderzoek daar op aangepast. De bewonersorganisaties zijn uitgebreid betrokken bij de uitwerking van “hun” variant en hebben hun oordeel daarover aan het project meegegeven. De voorkeursvariant ligt nu ter besluitvorming voor aan uw raad.

Kader

Gemeentelijke kaders

Naast de al genomen besluiten in voorgaande periode zijn de volgende gemeentelijke kaders van toepassing bij de aanleg van een nieuwe Gerrit Krolbrug:

- Al in de Fietsstrategie Groningen 2015 – 2025 werd de Korreweg als fietsstraat als Kompasproject opgenomen. Die ambitie werd doorgezet met het raadsbesluit in juni 2018 over de Oosterhamrikzone waarin de fietsstraat als voorkeursvariant voor de Korreweg is opgenomen. Tijdens de expertmeeting in oktober 2019 is bevestigd dat een inrichting als fietsstraat inderdaad een haalbaar model is voor de gehele Korreweg en de maatregel is daarom ook opnieuw opgenomen in het door uw raad in 2019 vastgestelde Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2022. Ook is de fietsstraat Korreweg opgenomen in de concept-mobiliteitsvisie;
- Ten aanzien van de inpassing zijn het Groenplan “Vitamine G”, de Bomenstructuurvisie “Sterke Stammen” en de Landschapvisie Hunzezone Ulgersmaborg vanuit gemeentelijk belang relevant. Daarin zijn met name voor de Ommelandzijde de ambities en kaders geschetst voor de landschappelijke inpassing en ecologische waardes;
- De huidige Gerrit Krolbrug is een ponton draaibrug is zeer zeldzaam en heeft een hoge cultuurhistorische waarde, die is vastgelegd in de Karakteristiekenregeling van de gemeente Groningen. De brug is als karakteristiek object opgenomen in het concept-bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed. Dat betekent dat wij als gemeente Groningen formeel toestemming moeten geven om de brug definitief te verwijderen (los van recente aanvaring) om plaats te maken voor de nieuwe. Dit betekent dat de brug cultuurhistorisch als waardevol, maar niet als beschermd wordt beschouwd en dat de oude brug niet bepalend is in de keuze voor de nieuwe brug.

Daarnaast werken wij nu aan de nieuwe Mobiliteitsvisie. De conceptversie daarvan hebben we u in april jl aangeboden en de bespreking van de definitieve versie daarvan met uw raad staat gepland voor november 2021. In die visie zetten we in op een pakket aan maatregelen om de rol en het gebruik van de auto terug te dringen en geven we daarom onder andere prioriteit aan duurzame en gezonde vervoermiddelen zoals de fiets en de voetganger. De hoofd- en doorfietsroute Korreweg is in die visie een belangrijke verbinding en de Gerrit Krolbrug is daarvan onderdeel. In de visie bevestigen we onze ambitie om de Korreweg in te richten als fietsstraat, waarin de auto een ondergeschikte rol heeft. De Gerrit Krolbrug is een belangrijke schakel in deze fietsroute.

Rijkskaders

Er zijn ook meerdere rijkskaders van toepassing. Voor besluitvorming over nieuwe hoofdinfrastructuur of aanpassingen daaraan hanteert het Ministerie van IenW de MIRT-procedure. Het Van Starckenborghkanaal is onderdeel van de nationale Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en onderdeel van het HoofdVaarWegenNet, vastgelegd in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en haar opvolger de Nationale Omgevingsvisie. De ontwerpeisen per klasse vaarweg liggen vast in de Richtlijnen Vaarwegen (RVW). Deze richtlijn geeft inzicht in de vereiste afmetingen van het kanaal en de daarin liggende objecten (sluizen, aquaducten) of kruisende objecten (bruggen). De Minister van IenW hanteert de richtlijn als kader, waarvan enkel bij zwaarwegende redenen kan worden afgeweken, af te wegen tegen de scheepvaartbelangen en veiligheid. De vaarweg en het beweegbare deel van de Gerrit Krolbrug zijn eigendom van Rijkswaterstaat.

Voor de HLD wordt een programmatische aanpak gevolgd die tot doel heeft om de vaarweg functioneel op orde te krijgen. Dat houdt in dat de functionaliteit van bruggen en kanaal op orde wordt gebracht, dat het uitgestelde beheer en onderhoud wordt ingelopen en dat de vaarweg een eenduidige, herkenbare en veilige vaarweg wordt waarop de scheepvaart vlot en betrouwbaar kan varen. Het verbeteren van de nautische veiligheid is een belangrijk onderdeel van die aanpak en loopt langs drie sporen: verkeersmanagement, infrastructuur en gedrag van schippers. Deze brede aanpak is een continu proces (landelijk en voor de HLD) waarin opgaves worden geïdentificeerd, onderzoek wordt gedaan en verbeteracties worden uitgevoerd. Relevante stakeholders zoals Schuttevaer, verladers en individuele schippers zijn daar rechtstreeks bij betrokken.

Het nu uitgevoerde onderzoek naar de verbetering van de vaarweg en de vervanging van de Gerrit Krolbrug valt binnen het spoor van de infrastructurele aanpassingen. Ook op diverse andere locaties op de HLD vinden vergelijkbare projecten plaats. Binnen het spoor verkeersmanagement wordt door Rws gewerkt aan de verbetering van nautische data en informatie, het toelatings- en ligplaatsenbeleid, maximum vaarsnelheden en verkeerstekens langs de vaarweg, gebruik van 1 marifoonkanaal en incidentenregistratie. Het gedragsspoor richt zich onder andere op uniformering in opleidingseisen voor varende personeel, toezicht/handhaving op vaargedrag, manoeuvre-eisen, radargebruik, scheiding van beroeps- en recreatievaart waar mogelijk en mogelijkheden voor melden van bijzonderheden.

Verder is van belang de Inpassingsvisie Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl van Rijkswaterstaat. Deze inpassingsvisie is het kader op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en vormgeving voor de projecten die op HLD worden uitgevoerd, zodat de vaarweg geen barrière, maar meerwaarde voor de omgeving wordt. De visie geeft ook uitgangspunten voor de vormgeving van de te vervangen bruggen (ook vanuit het aspect veiligheid) en gaat in op de andere functies die het kanaal vervult, zoals de ecologische en recreatieve functie van de oevers.

Afweegonderzoek variantenstudie

Eind 2019 is gestart met het onderzoek naar de mogelijke varianten voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Het onderzoek is in opdracht van Rijkswaterstaat uitgevoerd door een extern adviesbureau. Het volledige onderzoek is beschreven in de rapportage “MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug - Afweegonderzoek variantenstudie”. Deze rapportage, inclusief alle bijlagen, is integraal bij dit raadsvoorstel gevoegd. Alle beschikbare informatie hebben wij daarmee aan uw raad verstrekt.

Aanpak

De gevolgde aanpak in het onderzoek vloeit voort uit de projectdoelen: opwaardering van de vaarweg en vervanging van de brug. De ligging en inrichting van de vaarweg bepaalt de basis voor de nieuw te ontwerpen brug. De aanpak kent daarom 2 onderdelen:

1. *De inrichting van de vaarweg:*
eerst is van belang de vaarweg in overeenstemming te brengen met de eisen van de hogere vaarwegklasse Va en de uitgangspunten van het project. Voor de gemeente zijn van belang de wijzigingen in stadsstructuren en inrichting van de oevers en een minimale impact op de omgeving. De (nautische) veiligheid op en rond de vaarweg is daarbij een vereiste vanuit de Minister van IenW;
2. *De nieuwe Gerrit Krolbrug:*
het opwaarderen van de vaarweg is vervolgens het vertrekpunt voor de locatie en het ontwerp van de nieuwe brug. De brug weerspiegelt de verschillende belangen van weg- en scheepvaartverkeer. De gemeentelijke belangen hebben vooral betrekking op de passeerbaarheid van het kanaal (brug dicht/open), op het comfort en de verkeersveiligheid voor de weggebruiker, de veiligheid op het water, op de inpassing van het object en toeleidende infrastructuur in de omgeving om nieuwe barrièrevorming te voorkomen en op het niet belemmeren van toekomstige ontwikkelingen in het gebied. Voor Rijkswaterstaat liggen de belangen bij de passeerbaarheid van de brug voor de scheepvaart (primair de beroepsvaart), de nautische veiligheid op en rond het water en de inpasbaarheid in de omgeving. Daarbij is voor de Minister tevens van belang dat de nieuwe brug de doorstroming van het kruisend verkeer op een verkeersveilige wijze met zo min mogelijk stremmingen (openingen) faciliteert.

In de aanpak zijn de verschillende belangen van gebruikers (vaarweg/weg/omgeving) en daarmee van de uitvoerende overheidspartijen gemeente en Rijkswaterstaat bij elkaar gebracht. Met inzicht in en begrip voor elkaars belangen zijn uitgangspunten geformuleerd, varianten gedefinieerd en onderzocht en zijn de resultaten gewogen op basis van een afweegkader.

Organisatie

De MIRT-Planuitwerking wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat Noord-Nederland in opdracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Als gemeente Groningen zijn wij partner in dit onderzoek. Door er nauw aan mee te werken zijn we in de positie om de lokale belangen in te brengen en te bewaken. Dat is belangrijk omdat de brug voornamelijk gebruikt wordt door onze inwoners en bedrijven, vervanging van de brug impact heeft op de omliggende stedelijke omgeving en wij de verantwoordelijk wegbeheerder voor de toeleidende infrastructuur zijn.

De vervanging van de Gerrit Krolbrug wordt aangestuurd door het Bestuurlijk Overleg (BO) Groninger Bruggen. Dit BO bestaat uit Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Rijkswaterstaat (voorzitter) en het Directoraat-Generaal Maritieme Zaken van het Ministerie van IenW.

Uitgangspunten en gemeentelijke belangen

Voor de uitvoering van het onderzoek en de mogelijke varianten voor een nieuwe brug zijn de vastgestelde functionaliteit van de vaarweg (BO-MIRT 2018) en het BVA 2019 het vertrekpunt.

Vaarweg

Het vaarwegprofiel van het Van Starckenborghkanaal moet gaan voldoen aan de functionele eisen voor een klasse Va vaarweg. Voor dit onderzoek betreft dat het gedeelte van het kanaal tussen het Boterdiep en de Busbaanbrug. Dat betekent dat voor de vaarweg de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- Op de vaarweg is tweestrooks vaarverkeer mogelijk;
- De kanaalbreedte is minimaal 54 meter;
- De kanaaldiepte is minimaal 4,9 meter (minimaal het middelste deel van 22,8 meter);
- Waar mogelijk zijn er natuurvriendelijke oevers;
- Aanvullende eisen voor remmingwerken en afmeervoorzieningen.

Gerrit Krolbrug

Voor de varianten voor de vervanging van de brug gelden de volgende uitgangspunten:

- Wegprofiel: gemengd verkeer op een erftoegangsweg 30 km/u (fietsstraat), rijbaan 7,2 meter en voetpaden 2 meter;
- Doorvaartbreedte ter plaatse van de brug 54 meter;
- Minimale doorvaarthoogte beweegbare brug 9,1 meter MHWS (open toestand);
- Minimale doorvaarthoogte vaste fiets-loopbruggen 9,1 meter MHWS;
- Toepassing van correcties voor uniformiteit met nabij gelegen bruggen (afstemming brughogtes);
- Toepassing van correctie voor bodemdaling (+ 0,2 meter).

Minimale brughoogte

Volgens de door de Minister van IenW aangescherpte functionaliteit voor de HLD (2018), moet de doorvaarthoogte van alle beweegbare bruggen op het traject Gaarkeuken – Oostersluis (de Gerrit Krolbrug ligt op dit traject) in gesloten toestand minimaal 5,7 meter MHWS (inclusief correctie bodemdaling) bedragen. Vanwege de moeilijke inpasbaarheid van een dergelijke hoogte door omliggende bebouwing aan de Korrewegzijde, heeft de Minister van IenW al in een projectbeslissing in 2017 voor de Gerrit Krolbrug een afwijking van de doorvaarthoogte ten opzichte van de RVW naar 4,0 MHWS meter (exclusief correcties) geaccepteerd. Die doorvaarthoogte van minimaal 4,0 meter MHWS is afwijkend van de eisen uit de RVW en de voorliggende variantenstudie moet mede aantonen of er zwaarwegende belangen zijn die het onontkoombaar maken om af te wijken van die richtlijnen. Naarmate een brug verder afwijkt van de eisen uit de RVW zullen die belangen steeds zwaarder moeten zijn.

Gemeentelijke belangen

De genoemde uitgangspunten zijn vastgesteld door het BO Bruggen op 20 augustus 2020. Als college onderschrijven wij deze en hebben ze overgenomen als basis voor het Afweegonderzoek en het aan uw raad voorgestelde besluit. Kanttekening daarbij is dat wij vooraf en bij herhaling bij het rijk hebben aangegeven dat wij verwachten dat de hoge 5,7 meter MHWS variant ten aanzien van ruimtelijke inpassing te grote en voor ons onoverkomelijke consequenties gaat hebben.

Bij de afweging op de diverse aspecten van het onderzoek hebben wij ons gericht op de gemeentelijke belangen en consequenties en ons daarbij vanzelfsprekend ook rekenschap gegeven van de ambities van het rijk, het economische belang van de vaarweg en de vaarweggebruikers. Daarom vinden wij het belangrijk dat de nieuwe Gerrit Krolbrug een brug is voor álle weggebruikers, een comfortabele, toegankelijke en veilige brug is, die aan beide zijden van het kanaal op een kwalitatief goede en veilige manier kan worden ingepast, zonder daarbij het woongenot en de omgeving op onacceptabele manier te schaden.

Tegen deze achtergrond hebben wij er ook bij de Minister van IenW meermaals op aangedrongen ook een variant op de huidige brughoogte (doorvaarthoogte 3,0 meter MHWS) integraal mee te nemen in het onderzoek en de afweging, ondanks dat een variant met deze doorvaarthoogte ook niet voldoet aan de RVW (net als de 4,5 meter MHWS). Deze bewonersvariant is in februari 2020 aangedragen door het Gerrit Krolbrugcomité en zet maximaal in op behoud van het huidige comfort, toegankelijkheid en ruimtelijke impact van de brug. In het voorjaar van 2021 is ook deze hoogtevariant volledig en volwaardig toegevoegd aan het onderzoek en de afweging om te komen tot een voorkeursvariant.

Vaarweg/bochtverruiming

Preventieve maatregelen om de nautische veiligheid te verbeteren via verkeersmanagement en gedrag van schippers zijn aanvullend, maar op zichzelf niet afdoende. Voor het onderzoeken van de mogelijke en noodzakelijke maatregelen aan de vaarweg wordt door het rijk landelijk een benadering gehanteerd gericht op het beperken van de risico's. Als belangrijkste risico's (risicogroep A) worden daarbij aanvaringen tussen beroepsvaart en recreatievaart (schip – schip aanvaring) en aanvaringen van beroepsvaart met de brug (schip – brug aanvaring) gezien. Ook risico's op aanvaringen tussen recreatievaart of beroepsvaart onderling of vastlopen op de bodem spelen op deze locatie een rol.

Om de risico's te beperken en te voldoen aan de uitgangspunten en de functionele eisen van een klasse Va vaarweg zijn infrastructurele aanpassingen noodzakelijk aan de vaarweg op het gedeelte Boterdiep – Busbaanbrug. De rechte delen van het kanaal voldoen aan de benodigde breedte van 54 meter. De bocht tussen de Busbaanbrug en de nieuwe Gerrit Krolbrug voldoet echter nog niet. De bocht sluit nu niet goed aan op het rechte kanaaldeel, met als gevolg dat de (steeds groter wordende) schepen schuin op de nieuwe Gerrit Krolbrug aanvaren.

De huidige bochtstraal is te klein en voldoet niet aan de vereisten uit RVW voor klasse Va beroepsvaart. Bochten in vaarwegen dienen een minimale bochtstraal te hebben om de doorstroming en veiligheid van scheepvaart in de bochten te borgen. Als de bochtstraal te klein is moet deze worden vergroot of moet een bochtverruiming, een plaatselijke verbreding van de vaarweg, worden toegepast. Bij kleine bochtstralen biedt de bochtverruiming extra ruimte voor scheepvaart om elkaar te passeren met voldoende zicht op tegemoetkomend scheepvaartverkeer.

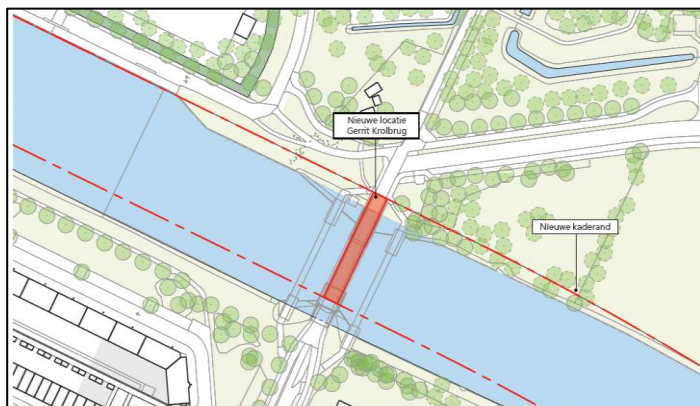
Er zijn 2 varianten onderzocht:

- *Verbreiding van de vaarweg*
In deze variant blijft de bochtstraal gelijk, maar wordt de vaarweg verbreed. Dat kan aan de binnen- of buitenzijde van de bocht en vergt aanpassing van de oeverlijn. Dat heeft aanzienlijke consequenties voor de omgeving en aanliggende terreinen en bedrijven;
- *Aanpassing van de bochtstraal*
In de andere variant wordt de bocht verruimd door de as van de vaarweg 10 meter te verschuiven richting de Ommelandzijde. De bochtstraal kan dan worden vergroot volgens de richtlijnen. Consequentie daarvan is dat ook de nieuwe Gerrit Krolbrug 10 meter opschuift. De asverschuiving gebruikt dan de waterruimte van de huidige ligplaats langs de Ulgersmakade. Aan de Stadszijde wordt tegelijkertijd de oever tot 10 meter verbreed.

Voor de ligplaats voor beroepsvaart langs de Ulgersmakade moet een nieuwe locatie worden gezocht. Niet alleen vanwege de aanpassing van de vaarweg, de breedte van de huidige ligplaats voldoet ook niet aan de richtlijnen. Een vergroting op de huidige locatie is niet acceptabel vanwege grote consequenties voor aanliggende infrastructuur en woningen. Bijkomend voordeel van verplaatsing is dat tegelijkertijd de overlast die nu zowel door omwonenden (bijvoorbeeld geluidsoverlast van generatoren) als door schippers (criminaliteit) wordt ervaren kan worden weggenomen. Een onderzoek naar een nieuwe ligplaats door Rijkswaterstaat is onderdeel van de volgende fase van de MIRT-procedure voor de vervanging van de Gerrit krolbrug.

Voorkeursvariant voor de vaarweg

De aanpassing van de bochtstraal, met een verschuiving van de vaarwegas, is de voorgestelde voorkeursvariant voor de vaarweg. De huidige kades blijven daarmee grotendeels behouden, alleen ter plaatse en aan weerszijden van de brug is een verbreding nodig (de rode onderbroken lijn in de volgende afbeelding). De impact op aanliggende terreinen en bedrijven blijft beperkt. Dat door de aanpassing van de vaarwegas ook de nieuwe brug 10 meter opschuift, heeft tot gevolg dat de aansluiting van de Ulgersmaweg op de Gerrit Krolbrug wordt aangepast. Dat is onderdeel van alle varianten van de nieuwe brug.



Voorkeursvariant bochtverruiming van de vaarweg

Gemeentelijk belang

De eisen die worden gesteld aan de vaarweg en de beoordeling van noodzakelijke aanpassingen zijn primair de verantwoordelijkheid van de vaarwegbeheerder, Rijkswaterstaat. Zij zijn verantwoordelijk voor de nautische veiligheid en uitvoering van maatregelen. Als college hebben wij de voorkeursvariant voor de verbetering van de vaarweg en voorgestelde wijzigingen beoordeeld op de gemeentelijke belangen, namelijk de impact op de oevers en omgeving en op de gevolgen voor de mogelijke oplossingsrichtingen voor de nieuwe brug.

Als college erkennen wij de expertise van Rijkswaterstaat en onderschrijven de noodzaak van de voorgestelde aanpassingen. De nautische veiligheid wordt ter plaatse verbeterd en de gevolgen voor de grondverwerving en de landschappelijke en ruimtelijke gevolgen zijn beperkt. De kosten van deze vaarweg-aanpassing komen geheel voor rekening van het rijk.

Aan de Stadszijde ontstaat tot 10 meter extra oever die op groene, aantrekkelijke wijze kan worden ingericht. Aan de Ommelandzijde wordt met de verplaatsing van de ligplaats voor beroepsvaart de overlast voor omwonenden weggenomen. Ook voor deze kade ontstaan kansen voor vergroening van de nu stenige kade. Bijkomend voordeel van het opschuiven van de brug richting de Ommelandzijde is dat de impact van de nieuwe brug op de omgeving aan de Stadszijde kleiner wordt. Vergroting van de bochtstraal vinden wij daarom een goed en acceptabel uitgangspunt voor de varianten voor de nieuwe brug.

Brugvarianten

Met de aanpassingen aan de vaarwegas en bochtstraal als vertrekpunt zijn varianten voor de nieuwe brug ontwikkeld en onderzocht. De uiteindelijke toetsing en beoordeling van de varianten is ingedeeld in een 4-tal hoofdthema's:

- Passeerbaarheid voor weg- en scheepvaartverkeer;
- Comfort, verkeersveiligheid en toegankelijkheid langzaam verkeer;
- Inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
- Nautische veiligheid.

Veiligheid op de weg en op het water is in de beoordeling voor alle betrokken partijen een randvoorwaarde. In de beoordeling van de varianten wegen wij als college verder vooral de thema's die verbonden zijn aan het wegverkeer, comfort, toegankelijkheid en consequenties voor inpassing in de stedelijke omgeving zwaar.

Mogelijke varianten

De mogelijke varianten zijn gedefinieerd vanuit 4 ontwerpaspecten, gebaseerd op de uitgangspunten van het BVA 2019 en op de wens van de omgeving en uw raad om ook een variant op de huidige brughoogte te onderzoeken. Per aspect zijn verschillende keuzes mogelijk en de combinaties van die aspecten leidt tot de samenstelling van varianten.

- *Weginrichting*
In alle varianten is sprake van een menging van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer op één rijbaan (30 km/u) die is ingericht als fietsstraat tussen de Oosterhamriklaan en de Ulgersmaweg, met aan weerszijden een trottoir van 2 meter. Dit is in lijn met het BVA 2019 en met onze beleidsvoorkeur voor de inrichting van de hoofd- en doorfietsroute Korreweg als fietsstraat. De fietsstraat geeft een verkeersveilige weginrichting waarmee de prioriteit duidelijk aan de fietser wordt gegeven en autoverkeer zich moet aanpassen. De totale breedte van de brug, inclusief de ruimtes voor constructie etc. wordt dan 12 meter;
- *Fiets-loopbruggen*
Ook de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt beweegbaar. Vanwege het regelmatig openen van de brug, hechten wij ook in de nieuwe situatie veel belang aan het opnemen van de extra fiets-loopbruggen, om daarmee voor zo'n 16.000 fietsers per dag ook tijdens een brugopening de verbinding over het VSK continu in stand te houden. Uit waarneming is bekend dat tot 2/3^e van de fietsers en voetgangers de fiets-loopbruggen gebruiken wanneer de brug open is of gaat. De fiets-loopbruggen zijn daarom voor ons een randvoorwaarde. In het onderzoek zijn 3 opties aan de orde geweest: twee, één of geen fietsloopbrug(gen). Vanwege de steeds groter en hoger worden schepen en de 4-laags containervaart moeten de nieuwe fiets-loopbruggen hoger worden dan de huidige, namelijk 9,7 meter MWS in plaats van de huidige hoogte van 6,91 meter;
- *Brugtype*
Voor een nieuwe brug op deze locatie is het mogelijk te werken met een tafelbrug of een hefbrug. De keuze hiervoor wordt vooral bepaald vanuit het oogpunt van functioneren en het beheer en onderhoud en is daarom vooral voor de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) van belang. Ten aanzien van de functionaliteit hebben wij als college geen duidelijke voorkeur voor een brugtype. In het ontwerp zijn de pijlers van de hefbrug goed te combineren met de constructie voor de fiets-loopbruggen;
- *Doorvaarthoogte*
Voor de hoogte van de brug zijn 3 verschillende varianten beschouwd: 3,0, 4,5 en 5,7 meter MWS. De varianten van 4,5 en 5,7 meter MWS vloeien voort uit het BVA 2019. Het verzoek van de omgeving om ook een variant met het brugdek op de huidige hoogte op te nemen hebben wij in het BO Groninger Bruggen ook nadrukkelijk bepleit, later ondersteund door Tweede Kamer en uw raad. Daarop is ook de variant op 3,0 meter MWS opgenomen in het onderzoek. De verschillende hoogtes bepalen het aantal te verwachten brugopeningen, duur van openen en sluiten, helling van toeleidende wegen, hoogteverschil, comfort, aantrekkelijkheid van de fiets-loopbruggen, etc. De hoogte is vooral ook bepalend voor de mate van de nautische veiligheid.

Trechtering van varianten

Combinaties van voornoemde verschillende aspecten hebben in het onderzoek geleid tot 16 varianten. Op basis van nadere inhoudelijke analyse is gebleken dat het aanbrengen van één brede fiets-loopbrug vanuit verkeersveiligheid ongewenst is en tot onoverzichtelijke, onveilige situaties bij brugopeningen leidt. Daarnaast is niet in elke combinatie een hefbrug mogelijk. Daarop is het aantal van 16 varianten teruggebracht naar 6. Deze 6 varianten zijn allemaal maakbaar en nader uitgewerkt in een schetsontwerp waarin brug, infrastructuur en openbare ruimte op logische wijze en in samenhang zijn opgenomen. Deze uitwerking is uitgebreid gedocumenteerd in het Ontwerpboek (bijlage bij het Afweegonderzoek).

De varianten die afzonderlijk zijn beoordeeld:

1. 3,0 meter, 2 fietsloopbruggen, tafelbrug (bewonersvariant)
2. 4,5 meter, 2 fietsloopbruggen, tafelbrug
3. 4,5 meter, 2 fietsloopbruggen, hefbrug
4. 5,7 meter, 2 fietsloopbruggen, tafelbrug
5. 5,7 meter, 2 fietsloopbruggen, hefbrug
6. 5,7 meter, geen fietsloopbruggen, tafelbrug

Alle varianten gaan uit van de fietsstraat als weginrichting. Gezien het belang en gebruik van de huidige fiets-loopbruggen is voor ons randvoorwaardelijk dat ook in de nieuwe situatie deze fiets-loopbruggen weer worden teruggebracht. Een variant zonder loopbruggen (variant 6) vinden wij daarom op voorhand niet acceptabel. Het type brug is voor ons als college ondergeschikt en niet onderscheidend tussen de varianten. Wij constateren dat Rijkswaterstaat vanuit een mindere storingsgevoeligheid de voorkeur heeft voor een hefbrug en die keuze onderschrijven wij als uitgangspunt voor de uitwerking in de Voorlopig Ontwerpfase. Hoewel in het huidige onderzoek niet specifiek uitgewerkt, is de variant 1 (3,0 meter) ook realiseerbaar met een hefbrug. Dat leidt er toe dat in de afweging en keuze van een voorkeursvariant voor ons alleen de hoogte van de brug de bepalende factor is, namelijk 3,0 meter, 4,5 meter of 5,7 meter.

Beoordeling en wegging

De toetsing en scores van de varianten op de criteria in het afweegkader zijn in detail beschreven in het Afweegonderzoek en nader verantwoord in de bijlagen bij het Afweegonderzoek. Wij beoordelen de (hoogte)varianten op de 4 hoofdthema's nu als volgt:

- *Passeerbaarheid voor weg- en scheepvaartverkeer*

De toename van het goedertransport over water, met grotere en hogere schepen, leidt mogelijk zelfs tot meer brugopeningen dan nu met een brug op ongeveer de huidige hoogte (3,0 meter). Een hogere brug leidt tot minder brugopeningen en een kortere openingsduur. Vanaf 4,5 meter kan vrijwel alle recreatievaart ongehinderd doorvaren, wat leidt tot ongeveer 1/3^e minder brugopeningen. Bij 5,7 meter hoeft de brug ook voor een substantieel deel van de beroepsvaart niet meer open, wat het aantal brugopeningen met 2/3^e vermindert. Minder brugopeningen betekent minder en korter wachten voor een geopende brug door voetgangers, fietsers en (vracht)auto's.

=> Onze conclusie is dat de passeerbaarheid van de brug voor zowel weg- als scheepvaartverkeer beter wordt naarmate de brug hoger wordt. De 5,7 meter variant leidt tot de minste verstoringen door brugopeningen voor weg- en schapevaartverkeer, maar ook de 4,5 meter variant geeft al een substantiële verbetering. Conclusie is ook dat de passeerbaarheid van een nieuwe brug op de huidige hoogte (3,0 meter) geen verbetering of vanwege de verwachte toename van het goedertransport over water mogelijk zelfs een kleine verslechtering geeft ten opzichte van nu;

- *Comfort, verkeersveiligheid en toegankelijkheid langzaam verkeer*

Alle varianten voldoen aan de richtlijnen (CROW) voor comfort en verkeersveiligheid, maar kennen wel aandachtspunten in de uitwerking tot een Voorlopig Ontwerp. Hoe lager de brug wordt, hoe kleiner het te overwinnen hoogteverschil vanaf maaiveld is en hoe korter en minder steil de toeleidende hellingen kunnen zijn. De lagere brug op 3,0 meter MHWS is in gesloten toestand dan het makkelijkst om te nemen door fietsers, voetgangers en minder validen en is daarom het meest comfortabel en toegankelijk. De hellingpercentages van de varianten van 3,0, 4,5 en 5,7 meter zijn respectievelijk 1,75%, 2,5% en 2%. Dat is conform de richtlijnen van het CROW voor het ontwerp van hellingen en vergelijkbaar (in stijgingspercentage en lengte) met andere hellingen in de stad zoals het Herewegviaduct-zuidzijde (2,5%) en gunstiger dan andere bestaande locaties zoals het Emmaviaduct-zuidzijde (3,0%) en de Berlagebrug en Paterswoldsewegtunnel (3,5%).

Wanneer de brug geopend is zijn de fiets-loopbruggen juist minder aantrekkelijk en comfortabel in de lagere variant. Deze vaste bruggen moeten namelijk ook verhoogd worden naar 9,7 meter MHWS. Bij de hoge 5,7 meter variant is het per trap te overwinnen hoogteverschil vanaf het brugdek naar de fiets-loopbruggen vergelijkbaar met nu (ongeveer 4 meter). Hoe lager de beweegbare brug, hoe groter dat hoogteverschil. Voor de 4,5 meter variant is dat hoogteverschil bijna 6 meter en voor de 3,0 meter variant zelfs meer dan 7,5 meter. Hoe lager de brug is, hoe groter de kans is dat fietsers en voetgangers de loopbruggen minder gaan gebruiken, met meer drukte op de weg na de brugopeningen tot gevolg. Dit kan negatieve consequenties voor doorstroming en verkeersveiligheid hebben.

Op het thema verkeersveiligheid kunnen alle hoogtevarianten tot een veilige oplossing worden uitgewerkt, maar er zijn wel verschillen. Zo nemen de rijsnelheden van fietsers toe bij het afdalen van steilere hellingen. Ook dat de Korreweg in de hoge variant van 5,7 meter nog niet weer op maaiveld is vóór de kruising met de Oosterhamriklaan, beoordelen wij als een verkeersonveilige situatie en knelpunt voor de verdere uitwerking. In alle varianten is uitgegaan van het niet meer aansluiten van de St. Eustatiusstraat op Korreweg voor autoverkeer om het aantal verstoringen van verkeer vlak voor de brug te beperken.

=> Onze conclusie is dat alle varianten verkeersveilig (te maken) zijn. Door de aanpassing van het wegprofiel naar een fietsstraat en een nieuwe kruising met de Ulgersmaweg, wordt veel verkeersonveiligheid opgelost. De laagste varianten van 3,0 en 4,5 meter hebben duidelijk onze voorkeur en scoren het beste bij een brug in gesloten toestand (vergelijkbaar met huidige situatie). Tijdens brugopeningen zijn in de laagste variant van 3,0 meter de loopbruggen door de verhoging naar 9,7 meter echter juist het minst aantrekkelijk, met mogelijk meer wachtende fietsers en daardoor verkeersveiligheidsrisico's tot gevolg;

- *Inpassing en ruimtelijke kwaliteit*

Een verhoging van de brug heeft ook een verhoging en verlenging van de toeleidende taluds en aansluitende wegen tot gevolg. De hoge 5,7 meter variant leidt daarin tot een sterk verslechterende situatie aan de Stadszijde. De Korreweg komt dan hoog voor de flats te liggen, maakt deze woningen minder goed bereikbaar en leidt tot een forse barrière. Het effect van de 5,7 meter variant is tevens dat de Antillenstraat niet meer rechtstreeks op de Korreweg kan worden aangesloten. Het hoogteverschil is daarvoor te groot en dat is een verslechtering van de bereikbaarheid voor de aanliggende gebouwen en achterliggende buurt. Bij de 4,5 meter variant treedt ook enige barrièrewerking op bij de flats aan de Korreweg, maar dat beoordelen wij als een acceptabele situatie. De 3,0 meter variant is vergelijkbaar met de huidige situatie en dus goed inpasbaar. De varianten hebben ook aan de Ommelandzijde een flinke ruimtelijke impact. In de lagere varianten kan die goed worden opgelost en biedt ook kansen voor het versterken van de landschappelijke kwaliteit en beleving, bijvoorbeeld in aansluiting op de Landschapvisie Hunzezone Ulgersmaborg. De impact van de hoge variant van 5,7 meter op het landschap beoordelen wij als onacceptabel. De verhoogde weg vormt een fysieke en visuele barrière die deels beperkt kan worden door aanleg van de weg op palen. De ontsluiting van het Wessel Gansfortcollege is verre van optimaal vanwege een hoogteverschil van de Stamstraat met het Heerdenpad dat per trap moet worden overbrugd.

=> Onze conclusie is dat de lage 3,0 meter variant ruimtelijk vergelijkbaar is met de huidige situatie en dat de hoge 5,7 meter variant leidt tot een onacceptabele verslechtering van de openbare ruimte, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van woningen aan de Stadszijde. Bij de 4,5 meter variant beoordelen we de veranderingen als oplosbaar en inpasbaar;

- *Nautische veiligheid*

De nautische veiligheid heeft betrekking op de beheersing van gevaren die onbedoeld een scheepsongeval en daarmee schade kunnen veroorzaken. Het rijk volgt daarvoor een risicogestuurde aanpak voor nautische veiligheid, die is gevat in eisen en richtlijnen in de RVW. Geen van de onderzochte varianten voldoet volledig aan de eis voor doorvaarthoogte uit de RVW. Varianten die wel voldoen (nog hogere bruggen) zijn niet op acceptabele wijze in te passen in de stedelijke omgeving en daarom niet onderzocht. Het gebruik van het VSK door zowel beroepsvaart als recreatievaart is altijd juridisch toegestaan en daarom een gegeven. Een aanvaring tussen recreatievaart en beroepsvaart valt in de hoogste risicogroep (A). In de hoge 5,7 meter variant kan alle recreatievaart en deel van de beroepsvaart ongehinderd doorvaren bij een gesloten brug. De menging van wachtende schepen kan daarmee worden voorkomen en dat neemt een van de grootste risico's op het water weg. Het andere risico in de hoogste risicogroep (A) is de aanvaring van een brug door beroepsvaart. Doordat een hogere Gerrit Krolbrug minder vaak open hoeft voor beroepsvaart, wordt de kans op aanvaringen tussen brug en beroepsvaart kleiner. De 4,5 meter variant voorkomt de risico's van menging van recreatievaart en beroepsvaart, omdat vrijwel alle recreatievaart kan doorvaren bij gesloten brug en verkleint de te verwachten schade bij een aanvaring met de brug door beroepsvaart. Een lage variant van 3,0 meter verbetert op geen enkele manier de nautische veiligheid voor de toekomstige scheepvaart, houdt de risico's in stand en voldoet daarom ook niet aan de doelen van het rijk om de veiligheid op en rond het water te verbeteren.

=> Onze conclusie is dat alleen met een verhoging van de brug de veiligheid op het water kan worden verbeterd en het risico van aanvaringen kan worden verkleind.

Verwachte milieueffecten

In de variantenstudie is nu geen m.e.r.-beoordeling van de varianten uitgevoerd. Dat gebeurt in de volgende fase als het Voorlopig Ontwerp wordt uitgewerkt. Dan zullen ook de diverse effectonderzoeken worden uitgevoerd. Wel is op hoofdlijnen gekeken naar de verwachte effecten ten aanzien van milieuaspecten om deze mee te kunnen wegen in de keuze voor een voorkeursvariant. Op basis van de verkenning van de milieueffecten is geconcludeerd dat hoe groter de doorvaarthoogte van de nieuwe brug wordt, hoe meer impact er te verwachten is op de milieuaspecten. Deze impact is echter niet altijd onderscheidend en in de uitwerking liggen nog veel mogelijkheden voor het beperken of compenseren van effecten. Onze conclusie is daarom dat de te verwachten milieueffecten niet doorslaggevend zijn bij de keuze van een voorkeursvariant.

Investeringskosten

De investeringskosten van een variant bestaan uit de kosten voor het aanpassen van de vaarweg (voor alle varianten 12,9 miljoen euro), het verplaatsen van de ligplaats Ulgersmakade (voor alle varianten 2,5 miljoen euro) en het bouwen van een nieuwe brug (per variant verschillend). Daarnaast zijn er aanvullende kosten van 4 miljoen euro voor de contractspecificaties IA, onvoorzien en de organisatiekosten tijdens de realisatiefase.

Rekening gehouden moet worden met de volgende totale investeringskosten per variant (inclusief BTW):

1. 3,0 meter, 2 fietsloopbruggen, tafelbrug (61,7 miljoen euro)
2. 4,5 meter, 2 fietsloopbruggen, tafelbrug (60,6 miljoen euro)
3. 4,5 meter, 2 fietsloopbruggen, hefbrug (58,8 miljoen euro)
4. 5,7 meter, 2 fietsloopbruggen, tafelbrug (71,2 miljoen euro)
5. 5,7 meter, 2 fietsloopbruggen, hefbrug (69,7 miljoen euro)
6. 5,7 meter, geen fietsloopbruggen, tafelbrug (68,3 miljoen euro)

De conclusie is dat de bruggen op 5,7 meter 10 miljoen euro meer kosten dan de bruggen op 4,5 meter en 3,0 meter. Verder is een brug op 3,0 meter circa 1 miljoen euro duurder dan dezelfde brug op 4,5 meter. Weliswaar zijn er de minderkosten van een kortere helling bij 3,0 meter, maar deze zijn lager dan de meerkosten van de fietsloopbruggen met langere trappen. Geconstateerd is ook dat een hefbrug bijna 2 miljoen euro goedkoper is dan een tafelbrug.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Het onderzoek naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug heeft volop bestuurlijke, politieke en publieke aandacht. Er was veel aandacht voor de discussie over de hoogte van de nieuwe brug en over de lage variant die een aantal bewonersorganisaties hebben ingebracht. Om deze “bewonersvariant” een goede plek in het proces te geven, heeft de planvorming meer tijd gevraagd en is meer tijd genomen. De besluitvorming over de voorkeursvariant is daarom verplaatst van voorjaar 2021 naar najaar 2021. Een volledig overzicht van alle bijeenkomsten, gesprekken en werksessies is opgenomen in het Afweegonderzoek.

Vorige projectfases

Bij de planstudie in 2015 zijn bewoners(organisaties), gebruikers en andere belanghebbenden nauw betrokken geweest bij de planvorming van de nieuwe brug. Nadien is de bestuurlijke voorkeursvariant (zie ‘Voorgeschiedenis’) aangepast zonder dat bewoners(organisaties) en gebruikers daar destijds bij betrokken en/of over geïnformeerd zijn. Hoewel er draagvlak is voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug, ontbreekt bij de bewonersorganisaties draagvlak voor de uitgangspunten voor het Afweegonderzoek. Hierbij gaat het met name over de voorgenomen verhoging van de Gerrit Krolbrug naar 4,5 of 5,7 meter, de consequenties voor de inpassing en de aanpassing van de vaarweg met een bochtverruiming. Ook de wijziging van het wegprofiel op de brug van gescheiden rijstroken naar een fietsstraat heeft veel vragen opgeroepen.

Betrokkenheid omgeving

Mede vanwege de voorgeschiedenis hebben wij bij Rijkswaterstaat het belang benadrukt van het veelvuldig en intensief betrekken van de doelgroepen, zoals de gebruikers van de brug en de vaarweg, omwonenden, bewonersorganisaties, bedrijven en instellingen in de directe omgeving bij de variantenstudie. Wij vinden dat belangrijk om te komen tot een gedragen, verkeersveilige, comfortabele en goed in de omgeving ingepaste voorkeursvariant.

Na een algemene informatieavond op 1 oktober 2019 is een participatiegroep samengesteld die bestond uit wijkorganisaties van de omliggende wijken en enkele individuele bewoners. Vanwege de gevolgen en maatregelen rond de corona-pandemie is het participatieproces anders ingevuld dan vooraf voorzien. Met regelmatige (individuele) gesprekken, online bijeenkomsten, themasessies, e-nieuwsbrieven en bestuurlijke gesprekken zijn de doelgroepen geïnformeerd over en betrokken bij de uitwerking van de variantenstudie.

Belanghebbenden

In november 2020 zijn in vier sessies de diverse (belangen)organisaties, in verschillende combinaties, actief betrokken bij de uitwerking van specifieke thema's: Schuttevaer, Groningen Seaports, Waterschap Noorderzijlvest, Sendo Shipping, Stichting Groninger Landschap, Gasunie, Waterschap Noorderzijlvest, Lefier, Fietsersbond, Werkgroep Toegankelijk Groningen, Boomwachters Groningen en Regiopolitie Groningen. In iedere sessie stond een thema centraal: de vaarweg, de Hunzelooop, verkeersveiligheid en inpassing/ruimtelijke kwaliteit.

Bewonersvariant

Bewonersorganisaties Hunze Van Starckenborgh, Beijum en het Wijkoverleg Korrewegwijk (gezamenlijk het Gerrit Krolbrugcomité (GKC)) presenteerden in februari 2020 een lage, brede variant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug met gescheiden rijstroken voor auto's en fietsers; de bewonersvariant. Het GKC verzocht daarbij om de bewonersvariant op te nemen in de variantenstudie en op een gelijkwaardige manier uit te werken als de 4,5 en de 5,7-meter varianten. Het BO Groninger bruggen heeft het externe bureau RHDHV opdracht gegeven om de bewonersvariant op een gelijkwaardige manier uit te werken als de andere twee varianten en op dezelfde wijze te beoordelen. De bewonersvariant is daarmee integraal onderdeel van het Afweegonderzoek variantenstudie geworden en is opgenomen als de 3,0 meter variant.

De bewonersvariant vindt steun bij (bewoners)organisaties en instellingen in de omgeving. Het GKC zegt in totaal 18 bewoners- en belangenorganisaties te vertegenwoordigen en stelt zich op als gesprekspartner namens deze partijen. Naast de drie genoemde gaat het om: bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Professorenbuurt-Oost en woonschepen Oosterhamrikkade, bewonersorganisaties Noorderhoogbrug, Lewenborg, Drielanden, Ulgersmaborg, Oosterhogebrug, Plaatselijk belang Noord- en Zuidwolde, Fietsersbond Groningen, VBNO, OBS Karrepad, Sint Michaëlschool en het Wessel Gansfortcollege.

Het GKC heeft niet de expertise in huis om tot een volwaardige variant te komen die direct mee kan in het Afweegonderzoek en heeft Rijkswaterstaat en de gemeente gevraagd hen daarbij te helpen. In een apart traject hebben het GKC, de Fietsersbond Groningen, Rijkswaterstaat en de gemeente Groningen, in ruime mate ondersteund door RHDHV, in zes wekelijkse werksessies de bewonersvariant verder uitgewerkt. Daarbij hebben de betrokken projectspecialisten de ideeën van het GKC uitgewerkt, geadviseerd over (on)mogelijkheden en consequenties en de keuzes van het GKC vertaald naar een haalbare variant en een volwaardig schetsontwerp, vastgelegd in het Ontwerpboek (bijlage bij het Afweegonderzoek).

Tijdens de uitwerking heeft het GKC op basis van de verstrekte informatie de oorspronkelijke bewonersvariant op een belangrijk onderdeel aangepast. Waar men eerder uitging van een brede brug met gescheiden rijstroken voor auto's en fietsers, bestaat de bewonersvariant nu uit een smallere variant met de fietsstraat als gekozen weginrichting. De breedte van de brug, de inpassing van de toeleidende infrastructuur, de complexiteit van de kruising met de Oosterhamriklaan en de aansluiting op de concept-mobiliteitsvisie (april 2021), waren de belangrijkste factoren voor deze keuze. Hiermee is de inrichting van de brug in alle varianten in het Afweegonderzoek variantenstudie gelijk.

Opvatting van belanghebbenden

Met de wijziging van het profiel van de brug in de bewonersvariant hebben de bewonersorganisaties Oosterparkwijk, Professorenbuurt-Oost en woonschepen Oosterhamrikkade een aantal zorgen geuit. Zij betwijfelen of het fietsstraatprofiel op de Gerrit Krolbrug en toeleidende wegen de huidige capaciteit voor het autoverkeer verkleint. Zij hebben de indruk dat een nieuwe brug die onvriendelijk is voor autoverkeer een argument wordt voor een autoverbinding door de Oosterhamrikzone. Wij zien deze vraagstukken onafhankelijk van elkaar (nader toegelicht onder "Relatie met andere projecten").

Andere belanghebbenden zoals bedrijvenvereniging VBNO en Schuttevaer (namens de schippers) pleiten voor een zo hoog mogelijke brug. Groningen Seaports heeft het belang van een goede doorstroming van het scheepvaartverkeer benadrukt, omdat de Eemshaven en de haven van Delfzijl zijn aangemerkt als havens van Nationaal belang en zij verwachten dat het goederentransport over water de komende jaren fors zal toenemen.

De werkgroep Toegankelijk Groningen (vertegenwoordiging van inwoners met een handicap of beperking) benadrukt het belang van toegankelijke voetpaden, bruggen, etc en geeft aan dat de toegankelijkheid afneemt naarmate een te overbruggen hoogteverschil groter wordt. Men wil graag in de vervolgfases worden betrokken bij de uitwerking van dit thema.

Alle betrokken stakeholders zijn in de eindfase nog actief benaderd voor reactie op de conceptrapportage van het afweegonderzoek. Een aantal partijen hebben van die mogelijkheid gebruik gemaakt. De reacties en het antwoord daarop van het BO Groninger Bruggen zijn verwerkt en gedocumenteerd in bijlage 4 van de definitieve versie van de onderzoeksrapportage. Die onderzoeksrapportage is bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Betrokkenheid gemeenteraad

De aanleg van de nieuwe Gerrit Krolbrug speelt zich af binnen de gemeente Groningen, leidt tot diverse ruimtelijke aanpassingen op gemeentelijk grondgebied en heeft gevolgen voor de lokale bewoners en weggebruikers. De voorkeursvariant wordt daarom ter besluitvorming voorgelegd aan zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het college van B&W en aan uw raad. Uiteindelijk leidt dat tot gezamenlijke besluitvorming in het BO-MIRT en een projectbeslissing.

Brieven en technische sessies

Er zijn voor deze projectfase diverse belangrijke momenten geweest waarop wij uw raad per brief en tijdens technische sessies hebben geïnformeerd over het project en de voortgang:

- 27 november 2018 (kenmerk 64888-2018): brief over het voornemen om een samenhangend besluit te nemen over de drie bruggen over het Van Starckenborghkanaal binnen de gemeente Groningen, onderdeel van de hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug.
- 22 mei 2019 (kenmerk 75784-2019): brief over stand van zaken aanpak bruggen Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl;
- 13 november 2019 (kenmerk 363043-2019): brief Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie met bijlage Memo Stand van zaken bruggen Van Starckenborghkanaal;
- 21 oktober 2020: technische sessie over Groningse bruggen Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl;
- 9 december 2020 (kenmerk 561896-2020): brief over uitkomsten besluitvorming BO-MIRT 2020 Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug;
- 7 april 2021: technische sessie met de gemeenteraad en Rijkswaterstaat over Groningse bruggen Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl

Expertmeeting Fietsstraat Korreweg

Op 15 oktober 2019 heeft de expertmeeting, met experts van de Fietsersbond Groningen, Goudappel Coffeng en Rijksuniversiteit Groningen, over de fietsstraat Korreweg met uw raad plaatsgevonden. Tijdens deze bijeenkomst was de conclusie dat – met in achtneming van een aantal aandachtspunten op gebied van breedte van de weg, betrouwbaarheid van de bus en vermindering van het autoverkeer – er geen aanleiding was om de fietsstraat als voorkeursvariant voor de Korreweg te herzien. De inrichting van de Gerrit Krolbrug met het fietsstraatprofiel sluit hier naadloos op aan. Definitieve besluitvorming over de Fietsstraat Korreweg is echter nog nodig en zullen wij u, in samenhang met andere mobiliteitsmaatregelen, voorstellen in het kader van de mobiliteitsvisie.

Moties

Uw raad heeft in 2020 twee moties aangenomen met betrekking tot de variantenstudie naar de nieuwe Gerrit Krolbrug:

- *Januari 2020, motie ‘Praten als brugman’*
Uw raad verzoekt daarmee het college om in de gesprekken met Rijkswaterstaat over de brugverbinding, de brughoogte te beperken tot 4 meter en een variant uit te werken die de raad niet beperkt in andere verkeerskundige keuzes aan de oostkant van de stad. In de uitwerking van de varianten blijkt een hoogte van 4 meter werkelijk neer te komen op 4,5 meter MHWS, vanwege toeslagen voor uniformiteit en bodemdaling. Aan uw verzoek in deze motie hebben wij voldaan: wij hebben bij herhaling bij het rijk benadrukt dat wij verwachten dat een brug hoger dan 4,5 meter zeer moeilijk inpasbaar is in de leefomgeving in de nabijheid van de brug en langs de Korreweg. Desondanks heeft Rijkswaterstaat ook een variant op 5,7 meter MHWS willen onderzoeken, vanuit de aansluiting op de RVW. Daarnaast is naar ons oordeel de afweging over de nieuwe brug en de weginrichting op zichzelf te maken en kan deze los worden gezien van andere, nog te maken keuzes zoals voor de Oosterhamrikzone (nader toegelicht onder “Relatie met andere projecten”);
- *Oktober 2020, motie ‘Voorkom appels en peren’*
Uw raad verzoekt daarmee het college om de aan de raad voor te leggen bewonersvariant en de 4 meter-variant te baseren op een gelijkwaardig niveau en op gelijke beoordelingscriteria en om de bewonersorganisaties in de gelegenheid te stellen hun oordeel over de varianten op te stellen en kenbaar te maken voordat raadsbesluitvorming plaatsvindt.

Ook aan uw verzoek in deze motie hebben wij voldaan: in het Afweegkader variantenstudie is de bewonersvariant op een gelijk niveau uitgewerkt en op gelijke criteria beoordeeld als de andere twee varianten. Het GKC is daarbij in ruimte mate ondersteund en gefaciliteerd in de uitwerking van hun variant door onze experts. Alle belanghebbenden partijen zijn in juli 2021 in staat gesteld gedurende 3 weken hun reacties op de concept-eindrapportages te geven. Dat reactierapport met antwoorden vanuit de projectorganisatie hebben wij meegenomen bij onze afweging om te komen tot de voorgestelde voorkeursvariant en is een bijlage bij het Afweegonderzoek.

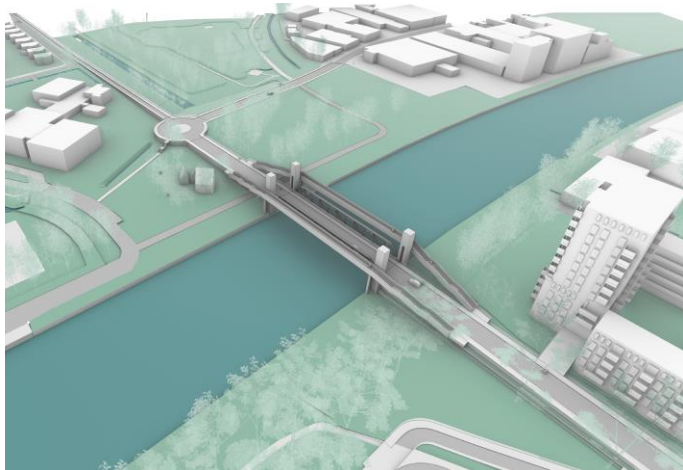
Motie Lacin

De Tweede Kamer heeft op donderdag 17 december 2020 de motie Lacin c.s. aangenomen over de Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug. In de motie is de regering verzocht om gehoor te geven aan de oproep om de varianten voor lagere en beweegbare bruggen op de nemen als mogelijkheid voor de verdere uitwerking. Met betrekking tot de Gerrit Krolbrug heeft de minister van IenW in juni 2021 de Tweede Kamer mondeling toegelicht dat er op bestuurlijk niveau diverse gesprekken zijn gevoerd met de betrokken belanghebbende partijen. Het doel van deze gesprekken was om reacties, wensen en meningen op te halen over de voorliggende varianten. Een samenvatting van de bestuurlijke gesprekken is opgenomen in de bijlage bij het Afweegonderzoek (A3 'Samenvatting'). De opbrengst van deze gesprekken draagt bij aan een zorgvuldige belangenafweging in de keuze voor de voorkeursvariant Gerrit Krolbrug.

Voorkeursvariant

Voorkeursvariant

Na een integrale afweging van de belangen van alle betrokken partijen en belanghebbenden, stellen wij uw raad voor om als voorkeursvariant vast te stellen: een nieuwe beweegbare Gerrit Krolbrug met een doorvaarthoogte van 4,5 MHWS (inclusief correcties), met daarbij 2 vaste fiets-loopbruggen op 9,7 meter MHWS doorvaarthoogte en met een weginrichting als fietsstraat op de brug en de toeleidende infrastructuur. Het uitgangspunt voor de uitwerking in een Voorlopig Ontwerp is om de brug uit te voeren als hefbrug. Het schetsontwerp van deze variant, inclusief gewijzigde infrastructuur en omgeving is opgenomen in het Ontwerpboek (bijlage 5 bij het Afweegonderzoek, variant 3).



Voorkeursvariant Gerrit Krolbrug

In de afweging is de brughoogte het bepalende element. In het afweegonderzoek is een inventarisatie gemaakt van de belangen van alle verschillende betrokken en geraakte partijen die vervolgens tegen elkaar zijn afgezet en gewogen. Met de voorkeursvariant van 4,5 meter MHWS ligt een variant voor die, alles afwegende, het meest tegemoet komt aan de verschillende belangen en voldoet aan het doel van de variantenstudie. Met deze variant verbeteren we de verkeersveiligheid en doorstroming op de weg en zijn de gevolgen voor inpassing, comfort (van beweegbare brug en fiets-loopbruggen) en toegankelijkheid beperkt, acceptabel en vergelijkbaar met andere locaties en hellingen in de stad. Ook wordt met deze variant de nautische veiligheid verbeterd, worden de risico's op het water verkleind en verbeteren we de doorstroming van de scheepvaart. Met deze variant sluiten wij aan op de door uw raad aangegeven uitgangspunten, zijn de gemeentelijke belangen geborgd en kunnen we bovendien gemeentelijke ambities realiseren.

Met de lagere variant van 3,0 meter MHWS kan weliswaar de beste situatie voor het wegverkeer worden bereikt als de brug gesloten is, maar in geopende toestand van de brug is deze lage variant de minste goede optie. De brug staat vaker en langer open dan bij de andere varianten. De fiets-loopbruggen worden tegelijkertijd minder aantrekkelijk vanwege het grotere hoogteverschil tussen het brugdek en het plateau van die fiets-loopbruggen dat per trap moet worden overbrugd. Daarbij wordt de passeerbaarheid van de brug voor scheepvaartverkeer niet beter en kan geen verbetering van de nautische veiligheid ontstaan, omdat geen ontmenging van recreatie- en beroepsvaart voor de brug wordt bereikt.

De hogere variant van 5,7 meter MHWS levert de grootste reductie van het aantal brugopeningen op en geeft een grote verbetering van de doorstroming van weg- en scheepvaartverkeer en van de nautische veiligheid. Deze hoogste variant is voor ons echter onacceptabel vanwege de te grote ruimtelijke impact.

Nader uit te werken

Uitwerkingspunten

In de volgende fase, na definitieve vaststelling van de voorkeursvariant, worden de brug en alle bijbehorende projectonderdelen verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp, binnen de randvoorwaarden van gemeente en Rijkswaterstaat. Daarin vindt nadere detaillering plaats en kunnen ook specifieke projectonderdelen worden uitgediept. In het huidige onderzoek is al gesignaleerd dat wij in die fase in ieder geval samen met de omgeving en belanghebbende partijen nader ingaan op:

- Toegankelijkheid (nadere uitwerking van detailmaatregelen);
- Verkeersveilige kruising Ulgersmaweg (in de varianten opgenomen als rotonde in de fietsstraat);
- Aansluiting St. Eustatiusstraat op Korreweg (in de varianten niet meer voor autoverkeer);
- De invloed van (groot) vrachtverkeer op de verkeersveiligheid op de fietsstraat/brug.

Kansen

In aanvulling op het basisproject, de vervanging van de brug, zijn ook door diverse partijen en belanghebbenden kansen geïnventariseerd en benoemd die ontstaan vanuit het basisproject. De kansen zijn globaal beoordeeld en op basis daarvan wordt door het BO Groninger Bruggen een selectie van kansrijke toevoegingen aan het project in de volgende fase nader uitgewerkt. Daarop kan later worden besloten om die toe te voegen aan de scope van het basisproject, waarbij dan ook over de financiering afspraken tussen gemeente, Rijkswaterstaat en andere belanghebbenden moeten worden gemaakt. Het gaat om de volgende kansen:

- Diverse duurzaamheidsopties;
- Looproutes langs het VSK, onder de brug;
- Ontwerp en inrichting landschap Ommelandzijde (aanlanding brug, fietsroute en omgeving);
- Ruimtelijke aansluiting van de gebouwen Korrezoom en nieuwbouw Antillenstraat op de Korreweg;
- Vergroenen van de Ulgersmakade;
- Stroomlijnen oeverlijn Zuidoostkade.

Financiële consequenties

Er zijn voor de gemeente Groningen nu geen directe financiële consequenties van het besluit om een voorkeursvariant vast te stellen. Het besluit is de basis voor verdere uitwerking tot een Voorlopig Ontwerp.

De investeringskosten van de voorgestelde voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug zijn door Rijkswaterstaat geraamd op 39,4 miljoen euro (inclusief BTW) en omvatten alle bouw-, engineerings- en overige bijkomende kosten, evenals een risicoreservering. Voor de aanpassing van de vaarweg zijn die kosten geraamd op 12,9 miljoen euro (inclusief BTW) en voor de verplaatsing van ligplaats Ulgersmakade wordt rekening gehouden met een benodigd projectbudget van 2,5 miljoen euro (inclusief BTW). Daarnaast wordt nog rekening gehouden met 4 miljoen euro (inclusief BTW) voor de kosten van contractspecificaties, organisatie, etc tijdens de realisatiefase. Opgeteld gaat het in totaal om 58,8 miljoen euro (inclusief BTW).

De Minister van IenW heeft op dit moment voor de realisatie van de Gerrit Krolbrug, Paddepoelsterbrug en de rijksbijdrage aan de nieuwe Busbaanbrug maximaal € 45 miljoen (incl. BTW) beschikbaar. Daarvan is door de minister van IenW al 7,1 miljoen euro (inclusief BTW) gereserveerd voor de Paddepoelsterbrug (plus nog 1,5 miljoen euro die beschikbaar was voor tijdelijke maatregelen). Er resteert derhalve op dit moment nog te weinig om de totale kosten van de nieuwe Gerrit Krolbrug en de vaarweg te dekken. De opgave om additionele middelen te zoeken voor deze en de andere bruggen ligt primair bij het rijk. De kosten van de aanpassing van de vaarweg en de verplaatsing van de ligplaats komen volledig voor rekening van het rijk.

In 2016 heeft uw raad al eerder besloten een bijdrage van 0,5 miljoen euro (incl. BTW) te doen aan een nieuwe Gerrit Krolbrug, specifiek bedoeld ten behoeve van de fiets-loopbruggen en fietsveiligheid. Deze bijdrage is nog altijd beschikbaar en wordt gedekt vanuit de Intensiveringsmiddelen Verplaatsen. Rijkswaterstaat heeft ons gevraagd in gesprek te gaan over een vergroting van deze gemeentelijke bijdrage, omdat met het project meerdere gemeentelijke ambities gerealiseerd kunnen worden, zoals de aanleg van een deel van de fietsstraat Korreweg en verbetering van de verkeersveiligheid aan weerszijden van de brug. In een later stadium informeren wij u over de uitkomst van die gesprekken. Ook voor de realisatie van genoemde kansen zal een beroep op gemeentelijke middelen gedaan worden. Voor welke kansen en wat daarvan de kosten zijn, moet echter eerst worden uitgewerkt. Ook daarvoor komen wij in een later stadium bij u terug.

Overige consequenties

De vaarweg en de oeververbindingen die een directe relatie hebben met het gebruik van die vaarweg, zoals beweegbare bruggen, zijn eigendom van Rijkswaterstaat. Oeververbindingen die de vaarweg kruisen, maar daar los van staan, zoals in dit geval de hoge vaste fiets-loopbruggen worden in principe eigendom van de wegbeheerder, gemeente Groningen. Op deze basis gaan wij in gesprek met Rijkswaterstaat over de afbakening en verdeling van werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud van de brugdelen. Deze afspraken zullen te zijner tijd worden vastgelegd in een gezamenlijke overeenkomst.

Met de keuze voor een voorkeursvariant ontstaat ook nieuwe helderheid voor enkele bouwontwikkelingen. Naast de Gerrit Krolbrug realiseert Lefier momenteel een appartementencomplex aan de Antillenstraat. Op basis van een definitief besluit door het BO-MIRT over de voorkeursvariant kan de inrichting van de openbare ruimte rondom het gebouw verder worden opgepakt. Daarnaast kan ook de toekomst van de ontwikkellocatie Brugwachterswoning aan de Ommelandzijde verder bepaald gaan worden, als duidelijk is wat de voorkeur is voor de nieuwe Gerrit Krolbrug.

Relatie met andere projecten

Aanvaring huidige Gerrit Krolbrug

Op 15 mei 2021 werd de huidige Gerrit Krolbrug aangevaren door een binnenvaartschip en de brug raakte daarbij zwaar beschadigd. Sindsdien is de brug onbruikbaar en dient wegverkeer om te rijden en kunnen fietsers en voetgangers gebruik maken van de nog aanwezige fiets-loopbruggen. Met omlidingsroutes, stewards en taxibusjes voor de minder validen zijn tijdelijk aanvullende maatregelen getroffen.

Er is ook door Rijkswaterstaat, in samenwerking met gemeente, een onderzoek gestart naar het mogelijke herstel van de oude brug en naar andere, vervangende mogelijkheden om voor langere tijd de verbinding over het VSK te kunnen herstellen. Daarmee wordt in beeld gebracht hoe de periode tot de ingebruikname van de nieuwe brug mogelijk kan worden ingevuld. Het resultaat van dit onderzoek wordt in het najaar van 2021 verwacht.

Tegelijkertijd wordt verkend of en hoe de doorlooptijd van de realisatie van de nieuwe brug kan worden verkort. Op dit moment is in gebruik name van de nieuwe brug eind 2026 voorzien. Dit is een complexe opgave op procedureel, technisch en planologisch-juridisch vlak en daarvan moet nog blijken welke versnelling van het project mogelijk en haalbaar is. We zullen u daar over informeren wanneer er meer bekend is.

Paddepoelsterbrug

Ook de Paddepoelsterbrug staat op de nominatie om te worden vervangen (onafhankelijk van de aanvaring in 2018) en tegelijkertijd te worden verhoogd, allemaal in het kader van de opwaardering van de HLD naar vaarwegklasse Va. Dit is een eigenstandig project en onderzoek en staat in die zin los van het nu voorliggende besluit.

De Paddepoelsterbrug bevindt zich nog in de fase van MIRT-Verkenning. In het in 2020 uitgevoerde onderzoek zijn 3 varianten voor een nieuwe fietsbrug onderzocht en afgewogen door het externe adviesbureau RHDHV. In dat onderzoek ging het om de opties: geen brug, een beweegbare brug op 5,7 meter MHWS en een vaste hoge brug op 9,5 meter MHWS. In het BO-MIRT 2020 is daarover besloten dat de oude brug wordt herbouwd als een vaste brug op minimaal 9,1 meter MHWS (exclusief correcties), zonder pijler in de vaarweg en met een minimale overspanning van 54 meter. Afsproken is daarbij ook dat de gemeente zorgt voor de planuitwerking en de bouw van de brug. De Minister van IenW levert daarvoor een financiële bijdrage van maximaal 8,6 miljoen euro (inclusief BTW).

Bij de behandeling van het BO-MIRT-besluit door de Tweede Kamer werd de motie Laçin aangenomen, waarin is verzocht om ook lagere varianten te onderzoeken. Naar aanleiding daarvan is door het BO Groninger Bruggen gesprek gevoerd met bewoners in de omgeving, met als doel vast te stellen of het uitgevoerde onderzoek volledig is geweest. Bewonersorganisatie Brug T'rug heeft daarop bijzondere aandacht gevraagd voor het onderwerp toegankelijkheid. Na nadere beschouwing en na consultatie van de werkgroep Toegankelijk Groningen is geconstateerd dat de toegankelijkheid van een hoge vaste brug minder goed zal zijn dan van een lagere variant en dan de oude brug. In het onderzoek door Rijkswaterstaat is vastgesteld dat de brug binnen de geldende normen van CROW kan worden ontworpen. Van de kennis en ervaring van de werkgroep maken we daarom bij de verdere uitwerking graag gebruik. Vooralsnog ligt het projectinitiatief nog bij Rijkswaterstaat en wachten we op het besluit van de minister van IenW ten aanzien van de motie Laçin. Die helderheid wordt eind 2021 verwacht. Daarna kan volgens afspraak gemeente Groningen de verdere uitwerking en realisatie ter hand nemen. In dat proces kan uw raad in een later stadium het Voorlopig Ontwerp vaststellen en besluiten over het beschikbaar stellen van een investeringskrediet.

Busbaanbrug

Voor de Busbaanbrug wordt door gemeente Groningen en Rijkswaterstaat samen een MIRT-Onderzoek gestart. In dat MIRT-Onderzoek worden de problematiek en opgave in kaart gebracht, alsmede de te onderzoeken oplossingsrichtingen daarvoor. Ook de huidige Busbaanbrug over het VSK voldoet namelijk niet aan de functionele eisen van een klasse Va vaarweg. De nauwe openingen van de Busbaanbrug zorgen voor een verhoogd risico op aanvaringen en bijbehorende schade en gevolgschade. De brug is door de regio in de Nationale Markt- en CapaciteitAnalyse (NMCA) 2017 als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de bereikbaarheid voor stad en regio per Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). In de toekomst zal de Busbaanbrug (vaker) geopend moeten worden vanwege de toename van grotere en hogere schepen en elke brugopening ontwricht het HOV-systeem. Het MIRT-onderzoek maakt inzichtelijk waar en onder welke condities de huidige Busbaanbrug vervangen kan worden door een nieuwe oeververbinding. Het resultaat van dit onderzoek wordt eind 2021 verwacht.

Mobiliteitsvisie

De behandeling van de nieuwe Mobiliteitsvisie door uw raad staat gepland voor november 2021. De conceptversie daarvan hebben we u in april jl aangeboden. In die visie zetten we in op een pakket aan maatregelen om de rol en het gebruik van de auto terug te dringen en geven we daarom onder andere prioriteit aan duurzame en gezonde vervoermiddelen zoals de fiets en de voetganger.

Een belangrijke verbinding in die visie is de hoofd- en doorfietsroute Korreweg, inclusief de kruising van het VSK via de Gerrit Krolbrug. Die brug verbindt stadsdelen en wijken onderling met elkaar en is een onderdeel van het dagelijkse verplaatsingspatroon van vele inwoners en ondernemers. Dagelijks passeren zo'n 16.000 fietsers de brug. In de visie kiezen we er daarom duidelijk en bewust voor om de fiets op 1 te blijven zetten en bevestigen we daarom ook onze ambitie om de Korreweg in te richten als fietsstraat. Een besluit om de nieuwe Gerrit Krolbrug en de toeleidende wegen tussen Oosterhamriklaan en Ulgersmaweg als fietsstraat in te richten staat op zichzelf, maar past ook volledig in die visie.

In het oostelijke deel van de stad spelen ook andere verkeerskundige keuzes, zoals in de Oosterhamrikzone en uw raad heeft ons bij motie "Praten als brugman" in januari 2020 verzocht om voor de Gerrit Krolbrug een variant uit te werken die de raad niet in die keuzes beperkt. Met ons voorstel voldoen wij aan uw verzoek. Ook over de nieuwe brug blijft autoverkeer mogelijk, op een wijze en met een kwaliteit die vergelijkbaar is met de huidige situatie. De nieuwe brug en het wegprofiel worden breder in de voorkeursvariant en de capaciteit van de brug voor autoverkeer blijft derhalve minimaal gelijk aan de huidige situatie. De verkeersdruk ligt de afgelopen jaren stabiel op zo'n 3.500 motorvoertuigen per etmaal. Vanuit de nieuwe mobiliteitsvisie willen we diverse maatregelen op stedelijke niveau nemen om het gebruik van de auto nog verder terug te dringen. We verwachten daarom dat de nieuwe brug de toekomstige verkeersaantallen goed zal kunnen verwerken en niet zal verdringen naar andere routes, zoals de bewoners van de Professorenbuurt-Oost en de Oosterparkwijk vrezen. Wel zal autoverkeer meestal langzaam rijden, omdat het op de fietsstraat achter de fietser moet blijven. Dat is juist ook één van die maatregelen om het gebruik van de auto minder aantrekkelijk te maken.

Alles overziend kan de keuze voor de voorkeursvariant voor de Gerrit Krolbrug en het wegprofiel derhalve op zichzelf worden gemaakt en staat los van andere, nog te maken keuzes zoals voor de Oosterhamrikzone. Het voorstel dat wij u hier doen past echter wel naadloos in onze nieuwe mobiliteitsvisie, die wij in november 2021 aan u voorleggen.

Vervolg

Het besluit over de voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug is een gezamenlijk besluit van rijk en regio, dat naar verwachting wordt bekrachtigd met een besluit van het BO-MIRT op 24 november 2021. Met uw raadsbesluit is de gemeentelijke voorkeur helder. Wij zullen het besluit van uw raad per brief kenbaar maken aan de minister van IenW. Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de minister van IenW om het besluit van het BO-MIRT tot uitvoering te brengen en de volgende stappen te initiëren.

Met een besluit over de voorkeursvariant kan de fase MIRT-Planuitwerking worden afgesloten en gaat het project de volgende fase, de MIRT-Realisatie. In die fase wordt de voorkeursvariant uitgewerkt tot op het niveau van een Voorlopig Ontwerp en worden de effectonderzoeken uitgevoerd. Wij voorzien in de volgende fase wederom een intensieve samenwerking met alle belanghebbenden bij de brug. Op het Voorlopig Ontwerp is dan een formele inspraak door belanghebbenden mogelijk, waarna een investeringsbeslissing kan worden genomen. Dat is dan het startpunt voor de voorbereiding en aanbesteding en daarna de realisatie.

Rijkswaterstaat onderzoekt momenteel, in samenwerking met gemeente, de snelst mogelijke planning tot ingebruikname van de nieuwe brug. Op dit moment houden wij rekening met het volgende tijdpad:

- 2022 Opstellen Voorlopig Ontwerp
- Begin 2023 Investeringsbeslissing
- 2023 Voorbereiding en aanbesteding
- 2024 t/m 2026 Realisatie en in gebruikname

Lange Termijn Agenda

Het voorliggende voorstel voor de voorkeursvariant Gerrit Krolbrug staat voor het 4^e kwartaal 2021 op de Lange Termijn Agenda van uw raad.

Het eerstvolgende te verwachten besluitmoment voor uw raad ligt naar verwachting begin 2023 en betreft het Voorlopig Ontwerp van de brug en omgeving.

Bijlagen

De rapportage “MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug - Afweegonderzoek variantenstudie” inclusief alle bijlagen is bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.