

Onderwerp Studie bruggen vaarweg Lemmer- Delfzijl

Steller J. Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) geen

Ons kenmerk



Datum 27-11-2018 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u 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 Paddpoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de busbaanbrug.

Aanleiding.

Door op de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl bruggen te vervangen en de vaarweg te verbreden en verdiepen, kunnen grote klasse binnenvaartschepen passeren, wat meer lagen containers mogelijk maakt. Hierdoor kan er meer grootschalige transport plaatsvinden richting Groningen en Friesland, en tussen Noord-Duitsland en Amsterdam en Rotterdam. Goed voor de noordelijke economie, de filedruk en de uitstoot van CO₂.

Om dit te realiseren, werken Rijkswaterstaat en de provincies samen aan de aanleg van nieuwe bruggen op de vaarweg Lemmer-Delfzijl. De eerste fase van de vervanging is bijna afgerond. Onderdeel van fase twee is onder andere het vervangen van de Gerrit Krol Brug. Deze brug moet eind 2021 gereed zijn.

De afgelopen periode hebben het Rijk en de regio samengewerkt aan het beheer, onderhoud en investeringen van de hoofdvaarweg. Vanaf 2019 wordt het beheer en onderhoud enkel door Rijkswaterstaat uitgevoerd. Gelet op deze verandering per 1 januari 2019 en de wens voor een concreet eindresultaat, hebben Rijk en regio afspraken gemaakt over een integrale aanpak voor de vaarweg. Deze aanpak is op 22 november 2018 tijdens het MIRT-overleg met

de minister vastgelegd. Onderdeel van deze integrale aanpak zijn afspraken over de drie bruggen binnen de gemeente Groningen.

Busbaanbrug prioriteit.

De regio heeft de afgelopen periode het belang van de vervanging van de busbaanbrug (Oosterhamrikbaan) bepleit. De busbaanbrug is weliswaar beweegbaar, maar (te) laag: 6,3 meter. De doorvaartbreedte is smal, waardoor deze belemmerend kan werken voor de doorstroming van de scheepvaart. De brug is door de regio in de NMCA 2017 als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de (HOV) bereikbaarheid voor stad en regio. Elke opening ontwricht het bus-systeem en zorgt voor vertraging, een lagere betrouwbaarheid en exploitatieverliezen. Bovendien is de brug een aanrijroute voor de hulpverleningsdiensten.

In het kader van de bereikbaarheidsopgave heeft uw raad de voorkeursvariant voor de Oosterhamrikzone op 27 juni jl. vastgesteld. Deze variant gaat uit van een nieuwe vaste hoge brug, voor fiets, bus en auto in het verlengde van de Oosterpark. Bij het moment van besluitvorming door uw raad was het perspectief dat het Rijk geen noodzaak zag de busbaanbrug te vervangen.

Integrale aanpak.

Inmiddels heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat na overleg met de noordelijke provincies bekend gemaakt dat het Rijk de noodzaak tot vervanging van de bestaande busbaanbrug deelt en dat zij bereid is om budget voor de twee bruggen te besteden aan de busbaanbrug. Dat betekent dat we voor een meer kosteneffectieve oplossing voor de twee andere bruggen (Gerrit Krol Brug en Paddepoelsterbrug) gaan, om daarmee geld vrij te maken voor een nieuwe multimodale brug als onderdeel van het Oosterhamriktracé.

Het huidig bestuurlijk voorkeursalternatief van de Gerrit Krolbrug gaat uit van een gebiedsontsluitingsweg met gescheiden rijbanen voor auto en fiets. De huidige gebiedsontsluitingsweg over de Gerrit Krolbrug verliest bij een vervanging van de nabijgelegen beweegbare busbaanbrug door een multimodale vaste brug zijn functie als gebiedsontsluitingsweg. De Gerrit Krolbrug kan dan als een erftoegangsweg (30 km/u, primair fietsverbinding) gerealiseerd worden. Daarmee blijft de, door uw raad gewenste transformatie, van de Korreweg naar een fietsstraat mogelijk (motie uitwerking fietsvariant Gerrit Krolbrug, 29 juni 2016).

De Paddepoelsterbrug is hoofdzakelijk een fiets- en wandelverbinding die beperkt lokaal verkeer accommodeert. Er lijken andere kosteneffectieve alternatieven mogelijk, dan het huidige bestuurlijk voorkeursalternatief, met een geraamde investering € 15 mln. Bijkomende omstandigheid is dat de brug is verwijderd na de aanvaring met een binnenvaartschip eind september. Het verkeer wordt momenteel omgeleid via de omliggende bruggen.

Rijkswaterstaat geeft aan dat de reparatiekosten relatief hoog zijn, en de voorkeur heeft om de alternatieven te onderzoeken, waaronder de variant waarin de brug niet meer terugkomt maar er investeringen gedaan worden in de fietsinfrastructuur voor het verbeteren en vergroten van de veiligheid van de fietsverbindingen naar de stad.

De minister heeft met de provincie en ons afgesproken om de aanpak in 2019 verder uit te werken Dit houdt het volgende in:

- De Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de regio willen een samenhangend besluit nemen over de Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug.
- De realisatie van de Gerrit Krolbrug met verwachte oplevering blijft staan op 2021.
- De Minister onderzoekt in overleg met provincie Groningen en gemeente Groningen of de MIRT-planuitwerking Paddepoelsterbrug geoptimaliseerd kan worden.
- De gemeente Groningen, provincie Groningen en Minister hebben de intentie om een regionaal MIRT-onderzoek Oosterhamrikzone/Busbaanbrug op te starten. Hiervoor stelt de regio samen met Rijkswaterstaat een plan van aanpak op ter bespreking in het BO MIRT najaar 2019.
- De Minister heeft op dit moment voor de realisatie van de Gerrit Krolbrug, Paddepoelsterbrug en de rijksbijdrage aan de nieuwe Busbaanbrug maximaal € 45 miljoen beschikbaar, de regio financiert de toeleidende infrastructuur. Het rijk spant zich in om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's. De overdracht van de Busbaanbrug van de gemeente aan Rijkswaterstaat om niet is een voorwaarde voor de rijksbijdrage.
- De regionale bijdrage aan de (multimodale) vaste brug ter vervanging van de Busbaanbrug wordt in het plan van aanpak onderzocht.

Betekenis voor bereikbaarheidsopgaven in stad.

Ons college, ziet met het college van GS, de intentie om de busbaanbrug te vervangen als een erkenning van het belang van een goede regionale bereikbaarheid, naast het belang van een veilige vaarweg. Het Rijk committeert zich met deze afspraken de vervanging van de busbaanbrug, en maakt financiering vanuit het Rijk mogelijk. Een ontwikkeling die verder weg leek te liggen in tijd, komt met deze integrale aanpak dichterbij. Inhoudelijk sluiten de voornemens aan op de voorkeursvariant Oosterhamrikzone zoals uw raad die heeft vastgesteld, maar waar de definitieve besluitvorming nog voor ons ligt. Een belangrijk aandachtspunt is zoals bekend de fasering van de verschillende onderdelen binnen het gebied.

De Gerrit Krolbrug maakt onderdeel uit van de integrale aanpak, maar wordt wel volgens planning eind 2021 opgeleverd. De komende periode onderzoeken wij de mogelijkheden en consequenties van een meer



kosteneffectief ontwerp voor de Gerrit Krolbrug, in de vorm van een 30 km/h erfvoegangsweg. Dit willen wij betrekken bij het amendement van uw raad om een expertmeeting te organiseren over een veilige en comfortabele (fiets)inrichting van de Korreweg. Dit voorjaar verwachten wij u een voorstel te kunnen voorleggen over het ontwerp van de Gerrit Krolbrug, ook in het bredere kader van alle ontwikkelingen die spelen rondom de bereikbaarheid in dit deel van de stad.

Tenslotte beraden wij ons op de situatie met betrekking tot de Paddepoelsterbrug, in het licht van de gewenste integrale aanpak voor de drie bruggen. Wij zullen u hier nader over informeren, na overleg met Rijkswaterstaat.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.