

Onderwerp **BO-MIRT besluiten Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug**
Steller **Marcel Meijer**



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon **050-3678304**
Datum **9-12-2020**

Bijlage(n) -

Kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 26 november jl. heeft het BO-MIRT, het jaarlijkse bestuurlijke overleg van het Rijk met de regio over ruimte en transport, plaats gevonden. Met deze brief informeren wij u over de daar genomen besluiten aangaande de vervanging van de Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug.

BO-MIRT

Een van de uitkomsten van het BO-MIRT is dat de Paddepoelsterbrug terugkomt. Hiermee wordt een belangrijke wens van onder andere omwonenden, verenigd in BrugT'rug, de gemeenteraad en Provinciale Staten, ingewilligd. Toch is de uitkomst teleurstellend. Hoewel de Paddepoelsterbrug terugkomt, komt deze op ruim 9 meter hoogte in plaats van de gewenste 4,5 meter.

Voor de Gerrit Krolbrug hebben bewonersverenigingen rond de brug een eigen variant voorgesteld: een lage en brede brug. Bewonersvereniging Hunze Van Starckenborgh, bewonersorganisatie Beijum en Wijkoverleg Korrewegwijk hebben het voortouw genomen om deze variant, de bewonersvariant, op te laten nemen in de variantenstudie die Rijkswaterstaat voor de nieuwe Gerrit Krolbrug doorloopt. Inmiddels hebben meerdere (bewoners)organisaties in de omgeving zich achter het onderzoeken van deze variant geschaard. De gemeenteraad heeft hier in de motie 'Voorkom appels en peren' ook om verzocht.

We hebben hierover in de afgelopen maanden veelvuldig overleg gevoerd met Rijkswaterstaat, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau, met als doel de bewonersvariant op te nemen in de variantenstudie. Het werd daaruit duidelijk dat de uitgangspunten van deze variant ten aanzien van de hoogte (2,33 meter) en breedte niet voldoen aan de uitgangspunten en niet acceptabel zijn voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). De bewonersvariant wordt daarmee niet opgenomen in de variantenstudie. Daarover zijn wij zeer teleurgesteld.

Drie bruggen over het Van Starckenborghkanaal

In de komende jaren is de vervanging van drie bruggen in onze gemeente over het Van Starckenborghkanaal, namelijk de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de busbaanbrug gepland. Tijdens een informatiesessie voor uw raad op woensdag 21 oktober jl. hebben we u op de hoogte gebracht van de technische en procedurele stand van zaken voor deze bruggen.

De Paddepoelsterbrug en de Gerrit Krolbrug staan nu in de actualiteit vanwege de genoemde besluitvorming in het BO-MIRT over de varianten voor deze bruggen. Wij zijn betrokken bij het onderzoek dat Rijkswaterstaat doet naar de varianten voor deze bruggen en trekken daarbij samen op met de provincie en andere regionale partners om de verschillende belangen bij Rijkswaterstaat en de Minister van IenW onder de aandacht te brengen.

Ten aanzien van de busbaanbrug zijn er nu geen wijzigingen als gevolg van besluitvorming in het BO-MIRT. Als gemeente hebben wij het voortouw in de eerste fase van de MIRT-systematiek: het MIRT-onderzoek. Daarin werken wij samen met Rijkswaterstaat. In deze fase staat met name de probleemanalyse centraal en wordt een eerste verkenning van oplossingsrichtingen verkend.

Voor nadere informatie en de in deze brief genoemde documentatie en correspondentie wijzen wij u hierbij nogmaals op de projectwebsite “Vervanging Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug” op de website van de gemeente Groningen.

Paddepoelsterbrug

Wat is er de afgelopen periode gebeurd

In september 2018 werd de Paddepoelsterbrug aangevaren en vervolgens door Rijkswaterstaat verwijderd. Sindsdien rijden fietsers om via de Dorkwerderbrug of Walfridusbrug. Het is steeds onze nadrukkelijke wens geweest en die van de omgeving dat er een brugverbinding op deze locatie terug komt. Ondanks meerdere bestuurlijke toezeggingen ten aanzien van een tijdelijke vervangende oplossing is die er niet gekomen en is door Rijkswaterstaat onderzoek gedaan naar een permanente oplossing voor de Paddepoelsterbrug.

Tijdens de informatiesessie op 21 oktober jl. hebben we u toegelicht dat de Paddepoelsterbrug zich in de fase MIRT-Verkenning bevindt en dat daarvoor nog 3 opties werden onderzocht, namelijk: een hoge vaste brug op 9,1 meter, een beweegbare brug op 5,5 meter en geen brug. Door Rijkswaterstaat is inmiddels de alternatievenstudie Paddepoelsterbrug afgerond. Het onderzoek spreekt zich niet uit over één voorkeursalternatief.

Op 28 oktober jl. hebben wij bij de Minister van IenW per brief aangedrongen op het herstel van deze brug en daarbij ons uitgesproken voor een beweegbare brug op dezelfde hoogte als de huidige Dorkwerderbrug. In een schriftelijke mededeling op 29 oktober jl. stelden wij u hiervan in kennis. Op 6 november tijdens het Bestuurlijk Overleg Groninger Bruggen bleek het standpunt van het Rijk nog steeds uit te gaan van een hoge, vaste fiets- en voetgangersbrug op 9,1 meter dan wel geen brug. In de aanloop naar het BO-MIRT hebben wij op verzoek van de Minister van IenW per brief nog aanvullende informatie over het belang van de verbinding Paddepoelsterbrug geleverd, zodat deze betrokken kon worden bij de besluitvorming in het BO-MIRT van 26 november.

Huidige stand van zaken

Ondanks dat er op basis van het alternatievenonderzoek door de Minister van IenW een beperkte verkeerskundig meerwaarde van deze verbinding wordt gezien, heeft zij begrip voor de waarden die de regio en de omgeving hechten aan een verbinding op de locatie van de oude Paddepoelsterbrug. Daarom is in het BO-MIRT het besluit genomen over de toekomst van de brug.

Afgesproken is dat de Minister van IenW een financiële bijdrage van maximaal 8,6 miljoen euro (inclusief BTW) levert aan de herbouw van de Paddepoelsterbrug door de gemeente Groningen. Daarbij zijn de volgende randvoorwaarden aan de herbouw gesteld: het dient een vaste brug op minimaal 9,1 meter exclusief correcties voor bodemdaling en uniformiteit te zijn, zonder pijler in de vaarweg en met een minimale overspanning van 54 meter. Afgesproken is ook dat de gemeente zorgt voor de planuitwerking en de bouw van de brug. De totale financiële bijdrage is opgebouwd uit 1,5 miljoen euro die was gereserveerd voor een tijdelijke brug en 7,1 miljoen euro uit het totale taakstellende budget voor de drie bruggen van 45 miljoen euro. Er resteert daaruit dus nog 37,9 miljoen euro voor de Gerrit Krolbrug en busbaanbrug. Dit met inachtneming van de afgesproken inspanning van het rijk om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's.

Wij zijn verheugd dat de Paddepoelsterbrug terug komt, dit besluit is een doorbraak. Daarmee wordt de verbinding teruggebracht en ook bijvoorbeeld het Pieterpad hersteld. Tegelijkertijd moeten we ook constateren dat het niet de beweegbare lage brug is waarop wij zowel in het BO Groninger Bruggen als bij het Rijk hebben aangedrongen. Daarover zijn wij vanzelfsprekend zeer teleurgesteld, wij beoogden een andere uitkomst.

Vervolg

Nu duidelijk is dat er een brug terug komt en dat daarvoor een forse financiële bijdrage van het rijk beschikbaar is, ligt de volgende fase voor ons. Het besluit in het BO-MIRT betekent ook dat wij – en niet Rijkswaterstaat – het voortouw gaan nemen in de realisatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Dat doen we niet alleen. Vanzelfsprekend gaan we met omwonenden in gesprek over hoe we kunnen toewerken naar een nieuwe, hoge Paddepoelsterbrug. We zien hiervoor mogelijkheden, maar het is geen eenvoudige opgave, mede vanwege de nabijheid van woningen en natuurgebieden.

In het voorjaar van 2021 zullen we u informeren over het plan van aanpak voor dit nieuwe project. Rekening houdende met de ontwerpfase, participatie, voorbereidingen voor aanbesteding en realisatie, verwachten we op dit moment dat de nieuwe Paddepoelsterbrug in 2025 in gebruik genomen kan worden.

Gerrit Krolbrug

Wat is er de afgelopen periode gebeurd

In 2016 werd de voorkeursvariant voor een nieuwe Gerrit Krolbrug vastgesteld. Bij de uitwerking bleek deze echter niet maakbaar te zijn en is een nieuwe variantenstudie gestart. Vertrekpunt was daarin om bruggen met doorvaarthoogtes van 4 en 5,5 meter te onderzoeken. Overigens zijn deze waardes inmiddels verhoogd naar 4,5 en 5,7 meter vanwege correcties voor bodemdaling en uniformiteit op de vaarweg.

De doorvaarthoogte van 4 meter was al 2016 gezamenlijk – door gemeente, provincie en Rijkswaterstaat - vastgesteld en is voor ons, gelet op de primaire functie van de verbinding en de ruimtelijke inpassing van de brug, nog steeds het uitgangspunt. Uw raad heeft op 29 januari jl. de motie ‘Praten als Brugman’ aangenomen, waarmee u deze lijn bevestigd. De motie roept het college in gesprek met het Rijk de doorvaarthoogte van de toekomstige Gerrit Krolbrug 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.

Zoals in de inleiding benoemd, hebben bewonersverenigingen rond de brug in februari 2020 een eigen variant opgesteld en het Bestuurlijk Overleg Groninger Bruggen verzocht deze mee te nemen als volwaardige variant in de variantenstudie. Dit verzoek is besproken door het Bestuurlijk Overleg en daarbij is geconstateerd dat de variant niet voldeed aan de afgesproken kaders en uitgangspunten voor wat betreft doorvaarthoogte en brugbreedte. Daarop is besloten de bewonersvariant eerst verder te analyseren, alvorens te besluiten deze wel of niet mee te nemen in het variantenonderzoek. Rijkswaterstaat heeft in het voorjaar opdracht gegeven aan RHDHV om de bewonersvariant nader te analyseren. De uitkomsten daarvan zijn op 18 augustus jl. tijdens een bijeenkomst met de participatiegroep besproken.

In juni jl. hebben wij u aangegeven dat wij na de zomer samen met de provincie Groningen en Rijkswaterstaat de uitgangspunten voor de Gerrit Krolbrug en de resultaten van het vooronderzoek naar de bewonersvariant wilden vaststellen. Daarover bestond toen echter nog geen overeenstemming en in september jl. ontvingen wij een brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aangaande de Gerrit Krolbrug, waarin onder andere de voorkeur van het Rijk voor een hoge variant van 5,7 meter werd beschreven. Bij motie van 7 oktober 2020 “Voorkom appels met peren” heeft uw raad ons daarna verzocht:

- De aan de raad voor te leggen bewonersvariant en 4 meter variant te baseren op een gelijk niveau van uitwerking en op gelijke beoordelingscriteria;
- De samenwerkende bewonersorganisaties in dat deel van de stad in de gelegenheid te stellen hun oordeel over de varianten op te stellen en kenbaar te maken voordat raadsbesluitvorming plaats vindt.”

Tijdens de informatiesessie op 21 oktober jl. hebben we u toegelicht dat de Gerrit Krolbrug zich bevindt in de fase van MIRT-Planuitwerking, waarin onder andere 2 hoogtevarianten worden onderzocht, namelijk 4,5 meter en 5,7 meter. Over het meenemen van de bewonersvariant van 2,33 meter was op dat moment nog geen besluit genomen.

In onze afstemming met Rijkswaterstaat over de mee te nemen varianten bleek er nog altijd geen bereidheid te zijn de bewonersvariant mee te nemen en daarop hebben wij op 28 oktober jl. per brief aan de Minister ons verzoek om de bewonersvariant volwaardig mee te nemen in het onderzoek nogmaals uiteengezet. In een schriftelijke mededeling op 29 oktober jl. stelden wij u hiervan in kennis.

In het Bestuurlijk Overleg Groninger Bruggen op 6 november bleken de verschillende standpunten van de regio enerzijds en het Rijk anderzijds onveranderd. Wij hebben conform uw motie nogmaals verzocht de bewonersvariant voor de Gerrit Krolbrug mee te nemen in het lopende onderzoek. Helaas zonder resultaat. Uiteindelijk heeft de Minister van IenW haar standpunt niet meer gewijzigd en was zij niet bereid de bewonersvariant toe te voegen aan het variantenonderzoek en is tijdens het BO-MIRT het besluit genomen zoals benoemd. Dit betreuren wij; de vele inspanningen hebben niet het gewenste resultaat opgeleverd.

Huidige stand van zaken

Ten aanzien van de Gerrit Krolbrug wordt momenteel door Rijkswaterstaat nog de fase MIRT-Planuitwerking voor een vervangende brug doorlopen. Onderdeel daarvan is de variantenstudie waarin de verschillende hoogtes, type brug, inpassing, consequenties en te verwachten investering worden onderzocht. Wij werken nauw samen met Rijkswaterstaat in dit onderzoek en hebben in het bijzonder aandacht voor de verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, consequenties voor de (nabije) omgeving en aansluiting bij de stedelijke ambities ten aanzien van verbetering van de leefkwaliteit en geldend beleid en regelgeving.

Met het genomen besluit tijdens het BO-MIRT wordt de bewonersvariant met een brug op 2,33 meter hoogte niet meegenomen in de afwegingen. Dat betekent dat in het onderzoek alleen varianten met een doorvaarthoogte van 4,5 meter en 5,7 meter worden beschouwd. Doel van het onderzoek en deze projectfase is om te komen tot één voorkeursvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug. Daarbij is het uitgangspunt het profiel van de erftoegangsweg op de brug, met gemengd verkeer, in aansluiting op de ambitie om de Korreweg in te richten als een fietsstraat. Dit sluit ook aan op de ambities in onze nieuwe Mobiliteitsvisie om het fietsverkeer en de voetganger te accommoderen en doorgaand autoverkeer ontmoedigen.

We verwachten dat een brug op 5,7 meter zeer moeilijk inpasbaar is in de leefomgeving in de nabijheid van de brug en langs de Korreweg.

Vervolg

Voor de Gerrit Krolbrug verwachten we, volgens de huidige stand van zaken, besluitvorming over de voorkeursvariant medio 2021. Alvorens de Minister van IenW een besluit neemt, leggen wij uw raad de voorkeursvariant voor. Het onderzoek naar deze voorkeursvariant en de afweging van de verschillende mogelijkheden is momenteel nog gaande. Vanzelfsprekend zal er ook de komende tijd aandacht zijn voor betrokkenheid van de participatiegroep en het informeren van de omwonenden.

Na de Planuitwerking, volgt de fase MIRT-Realisatie. Daarin wordt de voorkeursvariant in detail uitgewerkt, wordt de realisatie voorbereid en de brug aangelegd. De verwachting is nu dat de nieuwe Gerrit Krolbrug in 2026 gereed is en in gebruik genomen kan worden.

Tot slot

Wij vinden het van groot belang dat er tijdens het BO-MIRT stappen gezet zijn ten aanzien van zowel de Paddepoelsterbrug als de Gerrit Krolbrug. Daarmee is helderheid ontstaan. De verbindingen waarin deze bruggen voorzien zijn erg belangrijk voor onze gemeente en inwoners. We moeten constateren dat de genomen besluiten niet overeenkomen met onze inzet en daarover zijn we zeer teleurgesteld.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.