



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

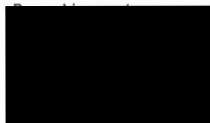
RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK

Het college van de gemeente Groningen
T.a.v. de heer P. Broeksma
Postbus 30026
9700 RM Groningen

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Zuidersingel 3
8911 AV Leeuwarden
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T (088) 797 44 00
F (088) 797 44 12
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon



Ons kenmerk
RWS-2019/39387

Datum 21 november 2019
Onderwerp project Vervanging Gerrit Krolbrug

Geachte heer Broeksma,

De Gerrit Krolbrug over de Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl is een belangrijke fietsverbinding in uw stad. De brug is einde levensduur en voldoet niet aan de eisen die worden gesteld aan de hoofdvaarweg.

Rijkswaterstaat werkt samen met de gemeente Groningen aan het vervangen van de Gerrit Krolbrug in 2023. De nieuwe brug zal dan niet alleen voldoen aan de functionele eisen die worden gesteld aan de vaarweg waardoor schepen veilig en snel de brug kunnen passeren, ook fietsers kunnen rekenen op een veilige route van en naar de brug toe. In deze brief legt Rijkswaterstaat de afspraken vast die zijn gemaakt met u als bestuurder van de gemeente Groningen.

Het afgelopen jaar heeft Rijkswaterstaat met uw gemeente gezocht naar een modus voor een goede aanpak en samenwerking van het project. Beide overheden onderstrepen het belang van draagvlak voor het project in de omgeving en het bestuur. Daarom is bij dit project veel aandacht voor participatie waarbij belanghebbenden hun wensen en ideeën met betrekking tot de nieuwe brug kunnen inbrengen.

Verder dient de brug als duurzaam ontworpen en gemaakt kunstwerk, te passen in de ruimtelijke omgeving. Tenslotte is de uitdaging om tijdens de realisatie de overlast voor omwonenden en gebruikers van de brug tot het minimum te beperken en in ieder geval een oversteekvoorziening voor fietsers en voetgangers in stand te houden.

Voorgeschiedenis en functie HLD

Rijkswaterstaat is de beheerder van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze hoofdvaarweg heeft een nationaal belang als transportroute tussen Noord-Nederland en Rotterdam/Amsterdam. Het transport over water neemt sterk toe. Dit geldt voor zowel het vervoerde gewicht als de scheepgrootte. Hiervoor wordt de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl opgewaardeerd naar een vaarweg klasse Va. In MIRT fase 1 zijn de belangrijkste knelpunten op deze vaarweg in de periode tot en met 2017 aangepakt.

De directeur-generaal Rijkswaterstaat heeft in 2007 aan de provincie Friesland en Groningen opdracht gegeven voor het uitvoeren van een planstudie Vaarweg Lemmer – Delfzijl fase 2 (SDG/NW 2007/270/45231). Onderdeel van deze planstudie betreft een studie naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Voor de Gerrit Krolbrug geldt dat zowel het beweegbare deel (doorvaarthoogte 2,18 meter) uit 1936 als de hoge bruggen voor langzaam verkeer (doorvaarthoogte 6,85 meter) uit 1990, te laag zijn voor een vaarweg van klasse Va. Daarnaast is de technische levensduur (80 jaar) van het beweegbare deel in 2016 verstreken.

Het resultaat van de studie ligt vast in het Eindrapport variantenstudie Gerrit Krolbruggen (Witteveen en Bos, januari 2017). Op basis van dit rapport is op 30 oktober 2017 door de directeur-generaal Bereikbaarheid een uitvoeringsbesluit genomen (IENM/BSK-2017/264261) met een taakstellend budget van € 21,7 mln. (GVKA). Vervolgens is de voorbereiding realisatie gestart onder leiding van de provincie Groningen.

Het genomen realisatiebesluit van 30 oktober 2017 gaat uit van het realiseren van de volgende bestuurlijke voorkeursvariant (spoor A uit de planstudie):

- Een hefbrug met daarop een gebiedsontsluitingsweg en een doorvaartbreedte van 54 meter;
- Een doorvaarthoogte van 4,0 m bij gesloten toestand;
- Een doorvaarthoogte van 9,1 m bij open toestand;
- Fietspaden aan weerszijden van de brug;
- Twee vaste bruggen voor het langzaam verkeer aan weerszijden van de beweegbare brug, met een vaste doorvaarthoogte van 9,1 meter, die bereikbaar zijn middels trappen;
- Een conflictvrije kruising tussen langzaam verkeer stad-uit en autoverkeer op de Ulgersmaweg middels een fietstunnel.

Binnen de planstudie van de provincie Groningen was geconcludeerd dat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om de bestuurlijke voorkeursvariant te laten voldoen aan de richtlijnen die gelden voor een ontsluitingsweg. Om dit knelpunt op te lossen is afgesproken dat er tijdens de realisatie gezocht zou worden naar optimalisaties en dat de markt zou worden uitgedaagd dit knelpunt in het ontwerp op te lossen. Met deze oplossing heeft de DG Luchtvaart en Maritiem en de HID Rijkswaterstaat Noord-Nederland ingestemd.

Tijdens de uitwerking in de voorbereiding realisatie is gebleken:

- Er zijn geen optimalisaties mogelijk zijn die een gebiedsontsluitingsweg inpasbaar maken. Een ontsluitingsweg met bijhorend grondlichaam past niet binnen de beschikbare ruimte aan de Korrewegzijde;
- Er is twijfel of een hefbrug, gelet op de impact in de omgeving, wel de meest wenselijk soort brug is;
- Bij de doorvaartbreedte van 54 meter hoort ook een vaarwegverbreding en bochtverruiming. Deze moet in de scope worden toegevoegd.

Op 7 november 2018 zijn deze conclusies op directeursniveau tussen provincie Groningen, gemeente Groningen en Rijkswaterstaat besproken en is geconcludeerd dat bovengenoemd bestuurlijk voorkeursalternatief niet maakbaar is en dient te worden aangepast, in zowel volledigheid als soort weg. Vervolgens is

in het bestuurlijk overleg MIRT 2018 geconcludeerd dat de Gerrit Krolbrug zijn functie als gebiedsontsluitingsweg verliest bij een vervanging van de nabijgelegen beweegbare busbaanbrug door een multimodale vaste brug. De Gerrit Krol kan dan als een erftoegangsweg (30 km/u, primair fietsverbinding) gerealiseerd worden.

Nieuw bestuurlijk voorkeursalternatief

Binnen de planstudie van de provincie Groningen (feitelijk een MIRT-verkenning) waren twee alternatieven beschikbaar. Beide alternatieven gaan uit van dezelfde brug maar verschillen in soort weg op de brug: een gebiedsontsluitingsweg van 18 meter breed (spoor A) of erftoegangsweg van maximaal 11 meter breed (spoor B). Aangezien spoor A niet maakbaar bleek, is spoor B verder uitgewerkt.

Op basis van een 3D-model heeft Rijkswaterstaat gezocht naar een wel haalbaar en inpasbare voorkeursalternatief. Dit is met de gemeente bestuurlijk afgesproken op 13 november 2019 en dat u dit met de gemeenteraad zult bespreken.

Het nieuwe, uit te werken, voorkeursalternatief is.

- Een beweegbare brug met daarop een erftoegangsweg met een wegprofiel van maximaal 7,20 meter (exclusief trottoirs) en een doorvaartbreedte van 54 meter;
- Een doorvaarthoogte in gesloten toestand van minimaal 4 meter ten opzichte van maatgevend hoog waterstand (MHW), rekening houdend met toekomstige bodemdaling;
- Een doorvaarthoogte in open toestand van minimaal 9,1 meter ten opzichte van maatgevend hoogwaterstand, rekening houdend met toekomstige bodemdaling;
- Een vaste fiets-voetgangersverbinding naast de beweegbare brug die bereikbaar is middels trappen, met een vaste doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter ten opzichte van maatgevend hoogwaterstand, rekening houdend met toekomstige bodemdaling;
- Het realiseren van een bochtverruiming en vaarwegverbreding ter hoogte van de Gerrit Krolburg over maximaal 400 meter uit de breedte van de brug.

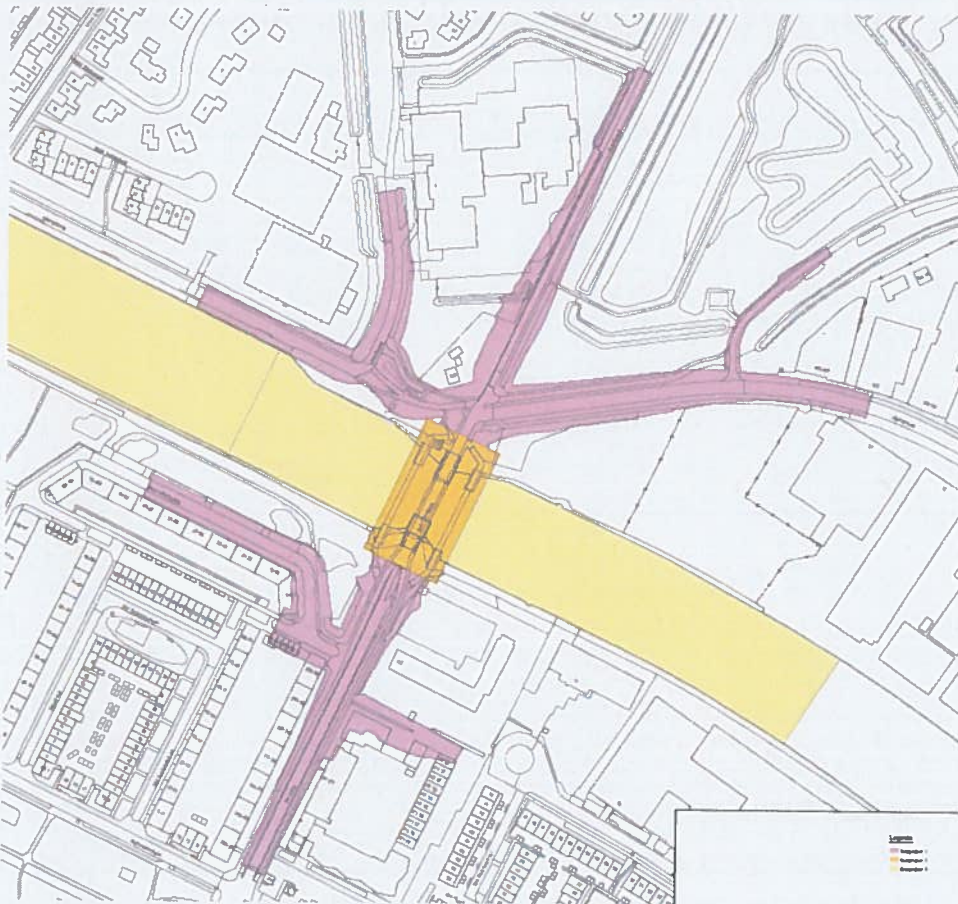
De minimale doorvaarthoogte van 4 meter is afwijkend van de eisen uit de Richtlijn Vaarwegen 2017. De variantenstudie moet aantonen of er zwaarwegende belangen zijn die het onontkoombaar maken om af te wijken van de richtlijn Vaarwegen.

Duurzaamheid wordt meegenomen als integraal onderdeel van het project overeenkomst de green deal duurzaam GWW. Ruimtelijke inpassing en kwaliteit van de brug en de aanlanding is een belangrijk gezamenlijk belang. Daarom zal gezamenlijk een beeldkwaliteitsplan worden opgesteld.

Variantenstudie

Zoals vastgelegd in het BO-MIRT van 22 november 2018, heeft de provincie Groningen alle onderzoeken en gegevens op 1 maart 2019 overgedragen aan Rijkswaterstaat. Na een uitgebreide analyse heeft Rijkswaterstaat ervoor gekozen de MIRT-planuitwerking te starten met een variantenstudie over het bestuurlijk voorkeursalternatief. Daarbij wordt onderzocht wat de alternatieven zijn en welke

variant de meest optimale keuze zou kunnen zijn voor alle belangen die spelen. De variantenstudie begint met drie deelprojecten welke daarna worden samengevoegd. In onderstaand plaatje zijn deze drie deelprojecten zichtbaar.



Deelproject 1: toeleidende infrastructuur

Voor deze studie is het project opgedeeld in drie deelprojecten. Hiermee wordt recht gedaan aan de belangen van met name de gemeente Groningen als het gaat om het deelproject 1 dat zich toespitst op de aansluitende infrastructuur. Bij de variantenstudie worden voor deelproject 1 de richtlijnen van het CROW gevolgd betreffende erftoegangswegen. Dit betekent dat wordt uitgegaan van een wegdek met een maximale breedte van 7,20 meter (exclusief voetpaden), primair geschikt voor fietsers, beperkt geschikt voor auto's en ongeschikt voor vrachtverkeer.

Binnen deelproject 1 dient voor de volgende raakvlakken een optimale variant ontwikkeld te worden:

1. De aansluiting van het fietspad richting Ulgersmakade;
2. De aansluiting Ulgersmaweg;
3. Aansluiting Sint Eustatiusstraat en West-Indische kade;
4. Aansluiting Antillenstraat.

Daarnaast moet in deelproject 1 rekening gehouden worden met de verschillende hoogtes van de nieuwe brug (4 meter of 5,50 meter) die in deelproject 2 onderzocht worden.

Deelproject 2: Nieuwbouw Gerrit Krolbrug

Deelproject 2 is de nieuwbouw Gerrit Krolbrug en beslaat het realiseren van de nieuwe Gerrit Krolbrug als nieuwe (beweegbare) oeververbinding over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. In het bovenaanzicht omvat het studiegebied van deelproject 2 het beweegbaar deel inclusief de landhoofden en rijijzers en stootplaten alsook de oeverconstructies onder het beweegbare deel. Voor de effectieve verkeersruimte op het beweegbare deel wordt uitgegaan van maximaal 7,20 meter (exclusief voetpaden) passende bij een fietsstraat. Het profiel moet aansluiten bij het toekomstige profiel voor de Korreweg, waarvan het voornemen is deze als fietsstraat in te richten.

Tevens is de bediening en besturing (op afstand) van de Gerrit Krolbrug onderdeel van dit deelproject. Tot het deelproject hoort ook het IA-IV-ontwerp van de Gerrit Krolbrug.

Op basis van het gewijzigde voorkeursalternatief, zijn er nog mogelijkheden waar naar gekeken moet worden. Dit zijn:

- de soort brug (hefbrug versus tafelbrug);
- de locatie van de fietsbruggen (aan beide zijden, enkel links of enkel rechts);
- de optimalisatie van de doorvaarthoogte naar de doorvaarthoogte conform Richtlijn Vaarwegen 2017 (5,50 meter MHWS rekening houdend met toekomstige bodemdaling in plaats van 4 meter MHWS).

Voor de doorvaarthoogte in gesloten toestand zijn hier twee maten van belang:

- 4 meter MHWS doorvaarthoogte rekening houdend met toekomstige bodemdaling: Dan kunnen alle motorboten er onderdoor zonder brugopening;
- 5,50 meter MHWS doorvaarthoogte rekening houdend met toekomstige bodemdaling: dan kan alle geladen beroepsvaart t/m klasse IV en een groot deel geladen klasse Va ongehinderd passeren, exclusief containervaart klasse IV en Va.

Dit leidt tot de volgende varianten, welke voor zowel een hefbrug als tafelbrug worden uitgewerkt:

- Een beweegbare brug met een doorvaartbreedte van 54 meter, een wegprofiel van maximaal 7,20 meter (exclusief trottoirs) en een doorvaarthoogte van 4 meter MHWS rekening houdend met toekomstige bodemdaling bij gesloten toestand en minimaal 9,1 meter MHWS in open toestand met twee vaste fiets-voetgangerverbinding naast de beweegbare brug, met een vaste doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter MHWS bereikbaar middels trappen;
- Een beweegbare brug met een doorvaartbreedte van 54 meter, een wegprofiel van maximaal 7,20 meter (exclusief trottoirs) en een doorvaarthoogte van 4 meter MHWS rekening houdend met toekomstige bodemdaling bij gesloten toestand en minimaal 9,1 meter MHWS in open toestand met een fiets-voetgangerverbinding naast de beweegbare brug,

- met een vaste doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter MHWS bereikbaar middels trappen;
- Een beweegbare brug met een doorvaartbreedte van 54 meter, een wegprofiel van maximaal 7,20 meter (exclusief trottoirs) en een doorvaarthoogte van 5,50 meter MHWS rekening houdend met toekomstige bodemdaling bij gesloten toestand en minimaal 9,1 meter MHWS in open toestand.

Daarnaast wordt onderzocht: een beweegbare brug met fietspad en trottoir met een overspanning van 54 meter en een doorvaarthoogte van 5,50 meter MHWS na correctie bodemdaling. In deze variant kan er geen autoverkeer meer over de brug en zullen hiervoor mitigerende maatregelen getroffen moeten worden. Vanwege de noodzaak tot snelle realisatie, wordt ook deze variant uitgewerkt en mee afgewogen.

Deelproject 3 - Aanpassing vaarweg

Deelproject 3 beslaat het aanpassen van de vaarweg ter hoogte van de Gerrit Krolbrug, opdat de vaarweg voldoet aan de functionele eisen voor een klasse Va vaarweg conform de afspraken in het BO MIRT 2018. Dit heeft betrekking op het doorvaarthoogte, oevers en scheepvaartvoorzieningen binnen het deelprojectgebied van de nieuwe Gerrit Krolbrug. Het studiegebied van deelproject betreft het gebied tussen het Boterdiep (boven) en de Busbaanbrug, met uitzondering van het deel van de oevers onder het beweegbare deel van de Gerrit Krolbrug uit deelproject 2.

Richtlijn Vaarwegen

Bij het realiseren van een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet hanteert het Rijk een indeling in vaarwegklassen. De Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is aangemerkt als een vaarweg van klasse Va. De eisen (functionaliteit) waaraan de vaarweg moet voldoen binnen een bepaalde klasse liggen vast in de Richtlijn Vaarwegen 2017. Deze richtlijn geeft inzicht in de 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. Hierbij weegt de Minister van IenW de gevraagde afwijking af tegen de scheepvaartbelangen en veiligheid.

Besluitvorming

De uitkomst van de variantenstudie zijn drie bestuurlijk vastgestelde voorkeursvarianten die tot een integrale voorkeursvariant samengevoegd worden. Vervolgens brengt Rijkswaterstaat samen met u het voorlopig ontwerp het besluitvormingstraject in. De voorkeursvariant wordt dan ter besluitvorming voorgelegd aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het college van Burgemeester en Wethouders en de gemeenteraad Groningen. Parallel daaraan volgen we de juridische procedures.

Deze fase van het project levert zomer 2021 de projectbeslissing op waarmee een start kan worden gemaakt met de realisatie van de Gerrit Krolbrug. De brug zal dan eind 2023 opengesteld worden voor het verkeer.

Datum
21 november 2019

Samenwerkingsstrategie

In het project 'Vervanging Gerrit Krolburg' overleggen gemeente Groningen en Rijkswaterstaat op directeurs- en bestuurlijk niveau om de voortgang van het project en de keuzes te bespreken. Omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en gebruikers, worden actief benaderd en betrokken bij het project. Dit gebeurt in een participatiegroep of in directe contacten. Hiermee hebben zij de mogelijkheid om kennis te nemen van de voortgang en invloed te hebben op het besluitvormingsproces. De opmerkingen uit de eerste participatiegroep heb ik in bijlage 1 opgenomen. Deze cyclus wordt minimaal iedere vier maanden doorlopen.

Verder wordt samengewerkt op de onderwerpen participatie, techniek & ontwerp. Op deze wijze blijft de verantwoordelijkheid voor geld, mijlpalen en scope bij Rijkswaterstaat, maar is er tegelijkertijd sprake van intensieve samenwerking.

De gemeenteraad wordt op een aantal logische momenten in het proces actief betrokken. De gemeente levert zoveel mogelijk de uitgangspunten, kaders en richtlijnen aan bij Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat houdt in het proces rekening met de 'draagvlakmethode' van de gemeente, waarbij door middel van participatie en wegen van belangen tot een gedragen ontwerp wordt gekomen.

Budget in relatie tot risico's, wensen en cofinanciering

Voor alle te onderzoeken varianten in het variantenonderzoek worden nieuwe ramingen gemaakt. Afgesproken is dat Rijkswaterstaat en gemeente gezamenlijk tot een herijking komen van de vastgestelde (financiële) kaders op basis van deze ramingen. Dat leidt tot nieuwe financiële afspraken over verdeling van risico's en cofinanciering. Daarbij wordt het begrip 'sober en doelmatig' voor dit project nader ingekaderd. De overkoepelende afspraken met betrekking tot de drie bruggen wordt hierbij betrokken.

Vervolgens worden tussen Rijkswaterstaat en gemeente afspraken gemaakt over verandering van grondeigendom en toekomstige kosten voor beheer en onderhoud.

Zoals aangegeven werken Rijkswaterstaat en gemeente Groningen intensief samen in het realiseren van het project 'Vervanging Gerrit Krolbrug'. Er zijn met regelmaat bestuurlijk overleggen gepland om de voortgang te bespreken en beslissingen te nemen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
Wvd. Hoofdingenieur-directeur,
Rijkswaterstaat Noord-Nederland,



drs. M.A.F. Attema

Bijlage 1: Opmerkingen participatiegroep op aanpak

Tijdens de participatiegroep Gerrit Krolbrug op 4 november 2019 zijn een aantal aandachtspunten mee gegeven waarvan is afgesproken dat deze voorgelegd worden aan de bestuurders. De aandachtspunten zijn als volgt samen te vatten:

1. Omgeving is blij met participatiegroep en mogelijkheden om mee te denken. Transparantie wordt gewaardeerd. Men vraagt zich wel af, hoeveel valt er nog te kiezen? Participatie is volgens de omgeving niet alleen een eenzijdig informeren maar een interactieve proces waarbij alle belangen, kritiek en suggesties aan tafel worden besproken en meegenomen.

Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:

Voor het welslagen van het project Vervanging Gerrit Krolbrug is van groot belang de belangen, kritiek en suggesties van de participanten te kennen en daar rekenschap aan te geven. Tijdens de variantenstudie zal door middel van ontwerpessies een beroep worden gedaan op de participanten om mee te denken en mee te helpen om te komen tot een goede afweging. De participatiegroep heeft niet als doel om te komen tot overeenstemming. De inbreng vanuit de omgeving en de wijze waarop RWS en gemeente er mee omgaan wordt zichtbaar en traceerbaar vastgelegd.

2. Een deel van de omgeving wil dat er pas keuzes gemaakt worden over de Gerrit Krolbrug als er duidelijkheid is over de Oosterhamrikzone. Een ander deel wil dat zeker niet. Kan er ook een brede variantenstudie gedaan worden waarbij er op de Gerrit Krol en Busbaanbrug geen auto's rijden?

Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:

Een onderzoek naar de verkeerscirculatie in de stad wordt momenteel door de gemeente gedaan, dit is geen onderdeel van het project Gerrit Krolbrug. Een eerste verkenning naar de verkeerscirculatie binnen de ringwegen is uitgevoerd. Dit is een tussenstap. Het komende jaar werkt gemeente Groningen aan een Integrale Mobiliteitsvisie, waar de verkeerscirculatie in dit deel van de stad onderdeel is.

3. Iedereen is blij dat de Gerrit Krolbrug vervangen wordt. Het wordt tijd. Maak er een veilige brug voor fietsers en voetgangers voor. De meerderheid ziet de Gerrit Krolbrug primair als fietsverbinding. Helder moet dan zijn hoe het autoverkeer dan gaat rijden. Waarom niet wachten op het Verkeerscirculatieplan?

Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:

De Gerrit Krolbrug is einde levensduur en dat dwingt ons tot het met tempo vervangen van de huidige brug. Bovendien voldoet de brug niet aan de kaders en wetgeving die worden gesteld aan de Hoofdvaarweg. De verkeerscirculatie wordt onderdeel van de integrale mobiliteitsvisie, die de gemeente komend jaar gaat maken. Er is een brief gestuurd naar de gemeenteraad van Groningen 'Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie', waar de verkenning naar de verkeerscirculatie en de concept OVvisie onderdeel van uitmaakt.

4. Er ligt een breed verzoek om vrachtverkeer niet meer toe te staan op de nieuwe Gerrit Krolbrug. Ook wil men na de aslast-beperking die beperking op korte termijn in laten gaan.

*Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:
Dit is geborgd in aanpak. Er geldt nu een verbod. In het voorkeursontwerp voor de nieuwe brug zullen we hierover een definitief standpunt innemen, waarbij op voorhand wel een wens aanwezig is om vrachtverkeer definitief te weren. De bedrijvenvereniging heeft aangegeven hier actief bij betrokken te willen worden, omdat zij ook andere belangen hebben.*

5. Wanneer neemt de gemeenteraad een besluit over de soort weg op de nieuwe Gerrit Krolbrug?

*Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:
Rijkswaterstaat en gemeente starten een variantenstudie waarbij een aantal alternatieven met betrekking tot type brug, positie loopbruggen en hoogte brug wordt onderzocht. Na afwegen van effecten en het meewegen van belangen zal naar verwachting komende zomer een keuze worden gemaakt voor een voorkeursvariant. Dan is ook het moment om een integraal plan waarbij ook de soort weg wordt meegenomen, voor te leggen aan de gemeenteraad.*

6. Is het een optie om ook woningen te slopen zodat er meer ruimte komt voor een nieuwe brug? Kan de gemeente niet afzien van de plannen van Lefier zodat er meer ruimte voor een nieuwe brug komt?

*Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:
Het is niet de bedoeling om woningen te slopen ten behoeve van een bredere brug. De variantenstudie voorziet in een brug die inpasbaar is in bestaande omgeving. Met betrekking tot de bouw woningen aan de Antillenstraat (Lefier) zijn gesprekken met de woningcorporatie gaande om te komen te een wederzijds goed ontwerp van te bouwen brug en woningen.*

7. De omgeving wil de brug zo laag mogelijk. Maak duidelijk waarom de brug hoger moet. Bij ARZ is ook afgeweken van de normen (in snelheid), doe dat hier ook. Het belang van de stad staat voorop. Werk een brug op maaiveld ook uit.

*Reactie gemeente Groningen en Rijkswaterstaat:
Het van Starckenborghkanaal maakt onderdeel uit van de Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl. Aan deze hoofdvaarweg worden eisen gesteld die consequenties hebben voor de nieuw te bouwen Gerrit Krolbrug. Deze eisen stellen dat een brug een bepaalde hoogte moet hebben om een veilige en vlotte doorvaart van het scheepvaartverkeer te garanderen. Ook het kruisend verkeer moet veilige en vlot over de brug kunnen. In de variantenstudie worden twee doorvaarthoogtes onderzocht: 4 meter en 5,50. De minimale doorvaarthoogte van 4 meter is afwijkend van de eisen uit de Richtlijn Vaarwegen 2017. De variantenstudie moet aantonen of er zwaarwegende belangen zijn die het onontkoombaar maken om af te wijken van de richtlijn Vaarwegen.*

-.-