



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Het college van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Groningen
T.a.v. wethouder 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

Ons kenmerk
RWS-2020/44646

Bijlage(n)
1

Datum 21 september 2020
Onderwerp Vervanging Gerrit Krolbrug

Geachte heer Broeksma,

Sinds 2013 werken wij samen aan de vervanging van de Gerrit Krolbrug in uw stad. De Gerrit Krolbrug is reeds over haar einde technische levensduur heen en is regelmatig in storing. Ook voldoet de brug niet aan de eisen van een brug over een hoofdvaarweg van klasse Va. Het vervangen van de Gerrit Krolbrug is een complexe opgave. De oplossing die een optimum is voor alle gebruikers van fietsers tot scheepvaart, is niet simpel. Het vraagt compromissen van alle betrokkenen.

Aanleiding

In 2016 heeft uw raad ingestemd met een beweegbare brug van 16 meter breed, een doorvaartbreedte van 54 meter en een doorvaarthoogte van minimaal 4,0 meter maatgevend hoogwaterstand scheepvaart (MHWS) exclusief correcties voor bodemdaling en uniformiteit in gesloten toestand. Daarbij met aan beide kanten een vaste brug voor het langzaam verkeer met een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter MHWS exclusief correcties voor bodemdaling en uniformiteit.

Tijdens de voorbereiding realisatie hebben wij gezamenlijk geconcludeerd dat de benodigde maatvoering van het bestuurlijk voorkeursalternatief tot een verkeersonveilige en niet inpasbare situatie leidt. Dit wordt versterkt doordat de constructie van de aanlandingen van de brug meer ruimte vraagt dan waarmee rekening is gehouden. Hiermee is de voorkeursvariant uit 2016 niet maakbaar als een veilige gebiedsontsluitingsweg.

Bij het zoeken naar een oplossing, heeft u mij verzocht om de Gerrit Krolbrug in te richten als erftoegangsweg passend bij uw keuze voor het toekomstig gebruik van de Korreweg, die in het verlengde ligt van de brug, als fietsstraat.

In het bestuurlijk voorkeursalternatief zijn de nautische uitgangspunten gelijk gebleven en is de maatvoering van de weg aangepast naar een erftoegangsweg. Hierdoor wordt de brug ook smaller dan de eerder gekozen 16 meter. Daarnaast heeft dit mij destijds doen besluiten om het project een fase terug te zetten. Op 23 december 2019 heeft u mij laten weten in te stemmen met dit nieuwe bestuurlijke voorkeursalternatief en de aanpak.

De bewonersorganisaties bij de Gerrit Krolbrug hebben een bewonersvariant ontwikkeld. De bewonersvariant is een brug met een gebiedsontsluitingsweg van 18 meter breed, een doorvaartbreedte van 54 meter en de huidige doorvaarthoogte (2,33 meter MHWS). Op 8 april 2020 hebben de bewonersorganisaties aan het BO Groningse bruggen het verzoek gedaan om deze op te nemen in de lopende variantenstudie.

De bewonersvariant is uitgewerkt op het niveau van een schetsontwerp. Voor het bestuurlijk voorkeursalternatief is het schetsontwerp nog in ontwikkeling. De bewonersvariant en het bestuurlijk voorkeursalternatief moeten naar mijn idee vergeleken worden op twee uitgangspunten: doorvaarthoogte en soort weg. De keuze voor een fietsloopbrug van de bewonersvariant, komt in de lopende variantenstudie nog aan bod.

Op verzoek van het bestuurlijk overleg is een diepgaandere analyse van de bewonersvariant gemaakt. Dit is een kwalitatieve analyse op nautiek, verkeer, inpassing en financiën. Het rapport laat zien dat het eerder gekozen bestuurlijk voorkeursalternatief het meest tegemoet komt aan de uitgangspunten en de wensen van alle gebruikers.

Aanvullend op dit rapport is afgesproken om een onderbouwing van de minimale brughoogte en de effecten daarvan op het aantal brugopeningen te leveren. Deze is belangrijk voor zowel een vlotte en veilige scheepvaart en het kruisend verkeer over de brug heen. Daarbij heb ik zoals afgesproken ook Schuttevaer gevraagd naar hun visie op de toekomstige brug en brughoogte. Deze heb ik in bijlage 1 bijgevoegd. Dit alles om op 9 oktober 2020 te komen tot besluitvorming over de bewonersvariant.

Voordat ik in ga op deze vragen, wil ik graag het belang van de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD) voor u en mij onderstrepen.

Belang hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl

Sinds 1997 werken de provincies Fryslân en Groningen samen met het Rijk aan de opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. Schepen tussen Amsterdam, Rotterdam en Noord-Nederland worden groter en vervoeren steeds meer lading. Bij de Oostersluis in Groningen melden zich jaarlijkse ongeveer 18.500 schepen, waarvan het overgrote deel beroepsvaartschepen (13.500). Het laadvermogen van deze schepen is over de afgelopen 10 jaar met 50% toegenomen.

Goederenvervoer over water is onderdeel van de economie van stad en provincie Groningen. De schepen vervoeren goederen geproduceerd in en om de stad Groningen naar de havens van Rotterdam en Amsterdam. Andersom voeren zij grondstoffen en materialen aan.

Voldoende kadeterreinen en ligplaatsen in en rond de stad zorgen ook voor behoud van de hieraan verbonden bedrijven en de bijhorende werkgelegenheid. Daarnaast is de scheepvaart over de hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl essentieel voor activiteiten in Westerbroek en Veendam (Winschoterdiep) of Delfzijl.

Het vervoer over hoofdvaarwegen is nodig om de groei in het goederenvervoer op te vangen. Een volgeladen schip met bulkclading zoals zand of grind staat gelijk aan 160 vrachtauto's op de weg. Een schip met vier lagen containers aan 100 vrachtauto's. Zonder een vlotte en veilige vaarweg van klasse Va, zal een deel van deze vracht alsnog over de weg gaan.

Onderbouwing minimale brughoogte

Vaarwegen in Nederland zijn ingedeeld in klassen volgens de classificatie van de Conférence Européenne des Ministres de Transports (CEMT). De klassen zijn bepaald op basis van de afmetingen van het maatgevende schip. Hoe hoger de klasse, hoe groter het maatgevende schip.

Rijkswaterstaat ontwerpt vaarwegen in heel Nederland volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2020. Deze komt in de hoofdlijn overeen met de eerdere versies hiervan. De ontwerpeisen verschillen afhankelijk van de klasse. Door alle vaarwegen in Nederland en in Europa volgens dezelfde richtlijnen in te richten, weet een schipper dat hij met een schip van een bepaalde omvang snel en veilig van Amsterdam naar Delfzijl kan varen, zonder dat hij bij een brug of sluis komt waar het schip niet (onder)door kan. De ontwerpeisen in Groningen zijn hiermee niet anders dan op het Amsterdam – Rijnkanaal of het Oranjekanaal.

De hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is een tweestrooks vaarweg met een normaal profiel van klasse Va. Het maatgevende schip heeft een afmeting van 110 meter lang en 11,4 meter breed. De doorvaartbreedte van de brug wordt bepaald door het profiel van de vaarweg. Voor een vaarweg met een normaal profiel, dient de brug dezelfde doorvaartbreedte te kennen als de vaarweg. De vaarweg heeft een breedte van 54 meter, vandaar ook dat de nieuwe Gerrit Krolbrug een doorvaartbreedte kent van minimaal 54 meter.

De doorvaarthoogte kent twee varianten voor een vaarweg van klasse Va: een hoge variant (minimaal 9,1 meter MHWS) en een middenvariant (minimaal 7,4 meter MHWS). De middenvariant is enkel mogelijk als de hoge variant om gegronde redenen niet mogelijk is, zoals ruimtelijke inpassing. Lager is onwenselijk vanuit de vlotte en veilige doorstroming. Toch geeft de richtlijn de mogelijkheid om bij hoge uitzondering een doorvaarthoogte van 5,50 MHWS toe te staan. Met deze hoogte kan geladen beroepsvaart tot en met klasse IV, exclusief containervaart, passeren zonder brugopening.

Boven op de keuze voor een doorvaarthoogte komen twee toeslagen. Vanuit nautische veiligheid dient een brug minimaal op dezelfde hoogte te liggen als de omliggende bruggen. Daarnaast moeten bruggen in Groningen bij aanleg gecorrigeerd worden voor verwachte bodemdaling (+0,2 meter). Op die manier ligt de brug nog op de juiste hoogte nadat bodemdaling is opgetreden.

Voor een vaarweg van klasse Va is het uitgangspunt dat de brughoogte minimaal 9,1 meter MHWS is. Pas als onomstotelijk vastgesteld is dat de brug niet op deze hoogte kan, wordt bekeken of een variant op 7,4 meter kan en in het uiterste geval op 5,5 meter MHWS. Een brug lager dan 5,5 meter MHWS is volgens de richtlijn zeer onwenselijk vanuit veiligheid en doorstroming. Het is daarom al

uitzonderlijk dat enkele bruggen in Groningen op 4,5 meter MHWS (inclusief toeslag bodemdaling) liggen.

Voor de Gerrit Krolbrug betekent dit het volgende. Op dit moment loopt er een variantenstudie om te komen tot de meest kansrijke variant. In de variantenstudie worden twee doorvaarthoogtes onderzocht: de doorvaarthoogte uit 2016 gecorrigeerd voor uniformiteit en bodemdaling en de meest lage doorvaarthoogte uit de richtlijn vaarwegen gecorrigeerd voor uniformiteit en bodemdaling. In cijfers: 4,5 meter MHWS (inclusief alle toeslagen) en 5,7 meter MHWS (inclusief alle toeslagen).

Voor mij heeft een brug op 5,7 meter MHWS de voorkeur. Hiermee wordt er voor de doorstroming van de scheepvaart en het kruisend verkeer een optimum bereikt, mits goed inpasbaar. Echter, de variantenstudie zal moeten uitwijzen welke variant het beste scoort op alle punten uit het afweegkader (nautisch, verkeer, inpassing, kosten).

Effect brughoogte op brugopeningen

Het is evident dat er een samenhang bestaat tussen de hoogte van een brug en het aantal brugopeningen. Hoe hoger de brug hoe minder brugopeningen. Een brug wordt geopend voor een schip dat niet onder de brug door kan. Een schip dat een brug kan passeren zonder opening, doet ook geen melding bij de centrale.

Sinds januari 2019 meet bureau Beenen de doorvaarthoogte van de schepen die de Gerrit Krolbrug passeren. In onderstaande tabel is samengevat wat een gewijzigde brughoogte betekent voor het aantal openingen:

Doorvaarthoogte	Aantal brugopeningen per dag	% verandering ten opzichte van huidige brug
<2,33 MHWS (huidige hoogte)	45	0%
< 4,5 MHWS	26	-42%
< 5,7 MHWS	11	-75%

De huidige brug gaat gemiddeld 45 keer per dag open. Bij een brug op 4,5 meter MHWS daalt dat aantal naar 26 keer per dag. Bij een verhoging naar 5,7 meter MHWS zelfs naar 11 keer per dag. Dat betekent dat fietsers op een mooie zomerdag in Groningen misschien wel een langere, iets steilere klim moeten afleggen om de brug op te komen, maar ten opzichte van nu kunnen ze in 7,5 van de 10 gevallen gewoon doorfietsen. Een hogere brug is dus niet alleen voor de veiligheid en de doorstroom van de scheepvaart van belang, maar heeft ook een groot positief effect op de doorstroom van het kruisend verkeer.

Tenslotte

Het betrekken van stakeholders en omwonenden bij planvorming is van groot belang. Daarbij moeten de verwachtingen aan de voorkant duidelijk zijn. Waarop kan meegedacht worden en wat ligt vast? Dit om te voorkomen dat er onterechte verwachtingen worden gewekt.

De komende periode wordt een aantal kansrijke varianten (verwachting is tussen de 3 en 5) uitgewerkt. Bij het uitwerken van deze varianten wordt vanzelfsprekend intensief met omgeving samengewerkt. Dit doen we door te informeren, klantwensen op te halen en waar mogelijk mee te laten denken.

Met het uitstellen van de besluitvorming en het in mijn ogen onterecht scheppen van verwachtingen richting de omwonenden is de voortgang van de planstudie onder druk komen te staan. Dit heeft geleid tot vertraging met extra kosten.

Bij de Gerrit Krolbrug hebben wij samen een voorkeursvariant vastgesteld. In 2018 is die gewijzigd op het soort weg en de bijhorende maatvoering van de weg. De nautische uitgangspunten zijn niet gewijzigd.

Een variant lager dan de bruggen Dorkwerd en Aduard is voor mij geen optie. Dit doet geen recht aan het eerdere bestuurlijke proces, de noodzaak tot opwaardering van de vaarweg en het belang van de vaarweg voor uw stad.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
hoofdingenieur-directeur,
Rijkswaterstaat Noord-Nederland,



drs. J.H.M. de Ruig