



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

**RWS BEDRIJFSVERTROUWELIJK**  
Gemeente Groningen  
wethouder 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](http://www.rijkswaterstaat.nl)

**Contactpersoon**

Ryan Lievaart  
*omgevingsmanager*

T 088 797 44 00  
[ryan.lievaart@rws.nl](mailto:ryan.lievaart@rws.nl)

Datum 15 oktober 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. De breedte van een ontsluitingsweg (16 meter) met bijhorend talud 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.

### **Nieuwe voorkeursalternatief**

Binnen de planstudie van de provincie Groningen (feitelijk een MIRT-verkenning) waren twee alternatieven beschikbaar. Beide alternatieven gaan uit van dezelfde brug en verschillen enkel in de soort weg die over de brug gaat: gebiedsontsluitingsweg van 16 meter breed (spoor A) of erftoegangsweg van maximaal 11 meter breed (spoor B). Het andere alternatief (spoor B) is vervolgens 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 hoogwaterstand (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 voorgeschreven doorvaarthoogte 5,50 meter ten opzichte van MHW na correctie voor bodemdaling conform Richtlijn Vaarwegen 2017. Vanwege de moeilijke inpasbaarheid door omliggende bebouwing aan de Korrewegzijde, heeft de minister van IenW in haar realisatiebesluit deze afwijking geaccepteerd.

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.

#### 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 Krolburg 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 Krolburg 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 (5,50 meter MHW na correctie bodemdaling in plaats van 4 meter MHW na correctie bodemdaling).

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

- 4 meter MHW doorvaarthoogte na correctie bodemdaling: dan kunnen alle motorboten er onderdoor zonder brugopening;
- 5,50 meter MHW doorvaarthoogte na correctie 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 MHW na correctie bodemdaling bij gesloten toestand en minimaal 9,1 meter MHW in open toestand met twee vaste fiets-voetgangersverbinding naast de beweegbare brug, met een vaste doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter MHW 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 MHW na correctie bodemdaling bij gesloten toestand en minimaal 9,1 meter MHW in open toestand met een fiets-voetgangersverbinding naast de beweegbare brug, met een vaste doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter MHW 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 MHW na correctie bodemdaling bij gesloten toestand en minimaal 9,1 meter MHW in open toestand.

Daarnaast zal worden onderzocht: een beweegbare brug met fietspad en trottoir met een overspanning van 54 meter en een doorvaarthoogte van 5,50 meter MHW na correctie bodemdaling. In deze variant kan er geen autoverkeer meer over de brug en zal 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 doorvaarprofiel, 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.

#### **Besluitvorming**

De uitkomst van de variantenstudie zijn drie bestuurlijk vastgestelde voorkeursvarianten die tot een integrale voorkeursvariant samengevoegd worden. Vervolgens gaat Rijkswaterstaat samen met u het voorlopig ontwerp het besluitvormingstraject in (het ministerie van IenW, college B&W en gemeenteraad) en 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.

### **Samenwerkingsstrategie**

Voor Rijkswaterstaat is de gemeente Groningen de belangrijkste partner in de realisatie van het project. Met de gemeente Groningen wordt overleg gevoerd op werkgroep, directeurs en bestuurlijke niveau om de voortgang van het project en de keuzes te bespreken. Ook wordt hierin de participatiegroep meegenomen, zodat belanghebbenden de mogelijkheid hebben kennis te nemen van de voortgang en invloed te hebben op het besluitvormingsproces. Deze cyclus wordt minimaal iedere vier maanden doorlopen.

Verder wordt de samenwerking vormgegeven door inrichten van disciplineteams van omgeving & participatie en techniek & ontwerp met inbreng van de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat. 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. Rijkswaterstaat en gemeente werken hierin nauw samen met een gelijkwaardige rolverdeling.

### **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 eventuele 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 waarin u wordt geïnformeerd over voortgang, de bespreekpunten en welke bestuurlijke beslissingen worden gevraagd.

Hoogachtend,  
Directeur Netwerkmanagement,  
Rijkswaterstaat Noord-Nederland

drs. M.A.F. Attema