



**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

[Redacted]
[Redacted]
T [Redacted]
[Redacted]

Datum

24 augustus 2021

verslag

Bestuurlijk overleg Stuurgroep drie Groninger bruggen

5.1.2.e

Omschrijving	Concept verslag van het bestuurlijk overleg over de Busbaanbrug, Gerrit Krolbrug en Paddepoelsterbrug
Datum bespreking	24 augustus 2021
Deelnemers	gedeputeerde F. Gräper (provincie Groningen) wethouder P. Broeksma (gemeente Groningen) [Redacted] (Rijkswaterstaat)- <i>voorzitter</i> de heer [Redacted] (ministerie van IenW) de heer [Redacted] (ministerie IenW) mevrouw [Redacted] (Rijkswaterstaat) 5.1.2.e de heer [Redacted], (Rijkswaterstaat) de heer [Redacted] (gemeente Groningen) de heer [Redacted] (gemeente Groningen) de heer [Redacted] (provincie Groningen) de heer [Redacted] (Rijkswaterstaat) de heer [Redacted] (Rijkswaterstaat) - <i>secretaris</i>
Afwezig	[Redacted] (ministerie van IenW)

1. Opening en agenda

- 5.1.2.e
- [Redacted] opent de vergadering.

2. Verslag bestuurlijk overleg 1 juli 2021

- De stuurgroep stelt het verslag van 1 juli 2021 vast.

3. Gerrit Krolbrug

3.1. Afronden bestuurlijke ronde

- De stuurgroep is akkoord met het memo Samenvatting conclusies en voorgestelde besluiten bestuurlijke ronde (dd 26 juli 2021).
- Philip Broeksma stelt vast dat de omgeving zeer betrokken is bij de variantenstudie. Hij zegt ook voor het vervolg van de planuitwerking de opdracht is om de omgeving goed en pro-actief te blijven betrekken.

3.2. Advies Voorkeursvariant

Rijkswaterstaat
Noord-Nederland

Datum
24 augustus 2021

5.1.2.e

- [REDACTED] geeft een toelichting op het afweegonderzoek variantenstudie Gerrit Krolbrug:
 - er is goed aandacht gegeven aan alle punten die de stakeholders hebben aangedragen in de bestuurlijke ronde en consultatieronde.
 - in de notitie is met betrekking tot de financiële raming een totaal bedrag opgenomen van de realisatiekosten inclusief wat nodig is voor brug en bochtverruiming.
 - er zijn ten opzichte van eerdere versies twee wijzigingen doorgevoerd/ingebracht:
 1. Het brugtype is gewijzigd: er is gekozen voor een hefbrug in plaats van een tafelbrug. Dit vanwege de storingsgevoeligheid van de tafelbrug. Vanwege het belang van de verbinding is gekozen niet het risico te nemen van storings. Het type brug heeft verder geen invloed op de uiteindelijke afweging.
 2. Deze zomer zijn de nieuwe IMA-cijfers (Integraal Mobiliteit Analyse) gepubliceerd. Werd tot nu toe uitgegaan van een beperkte groei, de nieuwe cijfers laten tot 2040 een groei van 15 tot 27 % zien van de beroepsvaart.
- Philip Broeksma stelt vast dat de afweegnotitie een degelijk rapport is waarin alle varianten op een goede manier zijn afgewogen. Ook de bewonersvariant is door het Gerrit Krolbrug Comité in samenwerking met experts uitgewerkt tot een volwaardig variant. Het is ook voor de bewoners een acceptabele uitkomst. Er is in de afweegnotitie breed gekeken naar alle belangen.

De bewonersvariant met een brughoogte 3.0 meter scoort het beste als het gaat om fietscomfort, maar dit geldt alleen in gesloten toestand. Wanneer open dan belemmert dit de doorstroming en blijkt het verschil in hoogte tussen loop/fietsbrug een grote hindernis.

Bij de 4,5 meter variant is het hoogteverschil tussen fietsloopbrug met de beweegbare brug minder hoog en wordt deze naar verwachting goed gebruikt.

De variant van 4,5 meter heeft als voordeel dat de recreatievaart door kan varen. Dit type vaarverkeer door de stad Leiden is volgens Philip Broeksma geen optie. Doordat de recreatievaart door kan varen, wordt menging van recreatie- en beroepsvaart voorkomen en worden risico's op aanvaringen voorkomen.

De 5,7 meter variant heeft een te grote, onacceptabele impact. Volgens Philip Broeksma is de variant 4,5 meter alles afwegende de beste keus.
- Wel geeft Philip Broeksma aan dat de bewonersvariant op veel sympathie kan rekenen bij de politieke partijen in de raad. Ook geeft hij aan dat de houding naar Rijkswaterstaat niet altijd positief is. Hij noemt als voorbeeld het beeld dat mensen hebben dat Rijkswaterstaat telkens nieuwe feiten inbrengt. Dit wordt ervaren als dat Rijkswaterstaat bewust stuurt naar een door het Rijk gewenste uitkomst.
- Als reactie geeft [REDACTED] aan dat nieuwe informatie inherent is aan het delen van inzichten tijdens de bestuurlijke ronde. Ook bewoners en andere stakeholders hebben nieuwe informatie over bijvoorbeeld windval, helling/vals plat, bochtverruiming en veiligheid rotonde opgebracht die meegenomen is in het rapport en afweging.

5.1.2.e

- Fleur Gräper vindt dat het afgelopen half jaar een goed proces is doorlopen en dat dit gaat helpen in het vervolg proces. Ze legt de nadruk op het waarom van de keuze een hoger brug te plaatsen. De HLD wordt opgewaardeerd tot Va vaarweg en de norm is 9,1 meter.
De ontwikkeling (recente IMA cijfers) sluit aan bij de ambitie van de regio om het transport van het wegverkeer over te brengen naar de vaarweg. De variant van 3.0 meter scoort volgens Fleur Gräper slechter dan verwacht als het gaat om het hoogteverschil tussen beweegbare brug (3 meter) en fietsloopbruggen (9,7 meter)
De 5,7 meter variant heeft ruimtelijk een dusdanig impact, dat dit niet acceptabel is.
Fleur Gräper gaat akkoord met de keuze voor een 4,5 meter variant. Wat betreft de financiële raming verwijst ze naar afspraken gemaakt in de BO MIRT dat het Rijk invulling geeft aan het vinden van additionele middelen.
- [REDACTED] geeft complimenten voor de stukken waarin volgens hem alle argumenten goed zijn verwoord. Hij benadrukt de upgrade van de vaarweg en concludeert dat geredeneerd vanuit de vaarweg de 3 meter variant geen upgrade is. Volgens [REDACTED] is de 5,7 meter de beste optie, maar de 4,5 meter is best te verdedigen gezien de situatie.
5.1.2.e
- [REDACTED] stelt dat de nieuwe IMA cijfers meer wijzen naar de variant 5,7 meter, maar dat de 4,5 meter de beste keuze is. Wat betreft de discussie over nautische veiligheid geeft ze aan dat dit een breed pakket aan maatregelen betreft: het gaat om infrastructuur (onder andere hoogte bruggen) én ook bijvoorbeeld gedrag en vaardigheden schipper.
Ze noemt verder het belang van uniformiteit van de bruggen in het kanaal en daarin past de variant van 4,5 meter goed in.
- [REDACTED] concludeert dat de stuurgroep daarmee
 - de afweegnotitie en bijlagen goedkeurt en hiermee vaststelt
 - alles overwegende de 4,5 meter variant de beste variant vindt waarin alle belangen het meest tot hun recht komen.
 - kiest voor een nieuwe beweegbare Gerrit Krolbrug met een doorvaarthoogte van 4,5 MHWS (inclusief correcties), van het type hefbrug, met daarbij 2 vaste fiets-loopbruggen op 9,7 meter MHWS doorvaarthoogte en met een weginrichting als fietsstraat op de brug en de toeleidende infrastructuur met als investeringsbedrag € [REDACTED]. 5.1.2.b
 - dat dit een voorlopig besluit is van de stuurgroep dat wordt voorgelegd aan het College van B&W en de gemeenteraad van Groningen en ook aan de minister van IenW. In het BO MIRT (najaar 2021) wordt dit voorlopig besluit een definitief besluit.
- Verder spreekt de Stuurgroep af dat over dit voorlopig besluit publiekelijk wordt gecommuniceerd nadat het College van B&W hierover een besluit heeft genomen (is nu voorzien op 7 september 2021).

5.1.2.e

4. Paddepoelsterbrug

