



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Project vervanging van de Gerrit Krolbrug

VBNO

25 februari 2020



Ontwikkelingen Vaarweg Lemmer - Delfzijl

*'De **hoofdvaarweg** Lemmer-Delfzijl is een **belangrijke verbinding** over water tussen Noord-Duitsland en de havens van Amsterdam en Rotterdam. De vaarweg is ook van **groot belang** voor de economie in Noord-Nederland. Het scheepvaartverkeer zal hier de komende jaren gaan **toenemen**. Mooi dat we samen met de regio afspraken hebben gemaakt om de vaarweg te verbeteren, zodat het vervoer van goederen **verder kan groeien** op een **veilige vaarweg**.'*



Minister infrastructuur en waterstaat,
Cora van Nieuwenhuizen



Ontwikkelingen Vaarweg Lemmer – Delfzijl (I)

Afgelopen 10 jaar:

- Aantal passages Oostersluis ongeveer gelijk (24.000)
 - 18.539 beroepsvaart
 - 6.543 recreatieschepen
- 50% stijging van het laadvermogen (nu: 2000 ton)

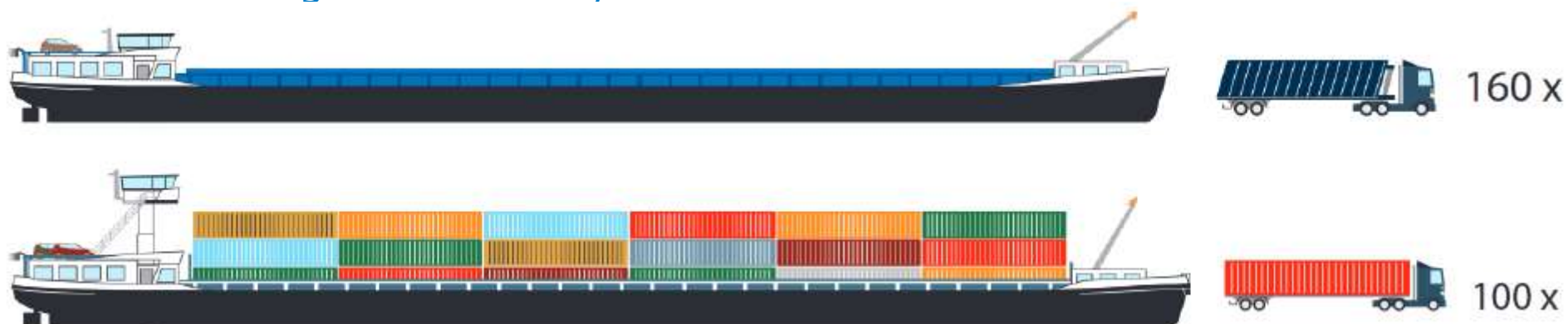
Conclusie: de grootte van de schepen neemt stevig toe





Ontwikkelingen Vaarweg Lemmer – Delfzijl (II)

CEMT klasse - Va (CEMT is Europese eenheidsklasse)
Groot Rijnschip (110 x 11,5m, 3,5 m)
laadvermogen 3.000 ton / 200 TEU



Wat niet?

Tweebaksduwvaart (185 meter)



Wat is daarvoor nodig?

1) Tweestroeksdoorvaart en uniforme kanaalbreedte

- Eemskanaal: 57 meter en Van Starckenborghkanaal: 54 meter

2) Symmetrisch profiel onder water

- Benodigde diepte vaarweg: 4,90 meter

3) En verder:

- Uniforme brughoogtes en bruggen
- Voldoende capaciteit bij sluizen
- Veilige oevers
- Bediening op afstand en handhaving op water
- Geschikte wacht- en ligplaatsen





Vertaald naar het Van Starckenborghkanaal

- Bochtverruimingen, baggeren en verbreden kanaal
 - o.a. Gerrit Krolbrug, Paddepoelsterbrug
- Creëren uniforme brughoogtes en overspanningen
 - 54 meter overspanning
 - 9,10 meter in open toestand (gelijk aan hoogte vaste bruggen)
 - Minimaal 4 meter in gesloten toestand (gelijk aan laagste brug Dorkwerd)
 - Geen middenpijlers





Wat is gedaan op het Van Starckenborgkanaal?

- Bruggen vervangen samen met provincie Groningen: Zuidhorn, Noordzeebrug, Dorkwerd, Aduard
- Spoorbruggen (Zuidhorn en Walfridus) samen met ProRail



Brug Zuidhorn: oud en nieuw



Paddepoelsterbrug

Korte termijn: tijdelijke hoge fiets/loopbrug

Verkenning naar definitieve situatie.



Busbaanbrug

Regionale MIRT onderzoek
Plan van aanpak 2019



Gerrit Krolbrug

Vervangen brug
Planstudie t/m 2020
Realisatie 2023

Rijkswaterstaat



Gerrit Krolbrug: waar gaat het heen?

'Drukste fietsbrug van Europa': 15.000 fietsers per dag
Gemotoriseerd verkeer: 4.000

1936: ponton-draaibrug
doorvaarhoogte 2,18 meter
doorvaarbreedte 21,8 meter

1993: Twee parallelle loopbruggen
overspanning: 30 meter
doorvaarhoogte: 6,82 meter



2023: Beweegbare brug met vaste fiets-voetgangersverbinding
overspanning (beweegbaar en vast): 54 meter
doorvaarhoogte (beweegbaar): minimaal 4 meter (gesloten), 9,10 meter (open)
doorvaarhoogte (vast deel): 9,10 meter



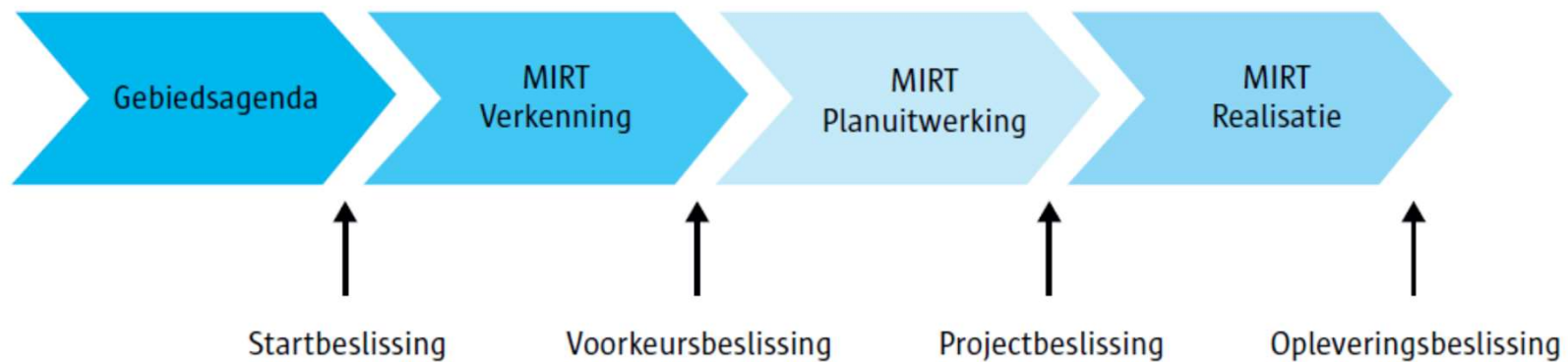
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Gerrit Krolbrug aanpak





Hoe werkt Rijkswaterstaat?



- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)
- Infracfonds, bijlage bij rijksbegroting
- Minister beslist, Tweede Kamer controleert



Gerrit Krolbrug: “oude” keuze niet maakbaar

2016 - Minister en gemeenteraad kiezen voorkeursbeslissing:

- Hefbrug met ontsluitingsweg
- Doorvaarbreedte 54 meter
- Doorvaarhoogte (beweegbaar) 4,0 meter (gesloten), 9,1 meter (open)
- Doorvaarhoogte (vast deel): 9,1 meter hoog

2017 - Realisatie gestart onder leiding provincie Groningen.

2018 - Gemeente, provincie en rijk: voorkeursbeslissing niet maakbaar!

- Nieuwe Gerrit Krol Brug te smal voor een ontsluitingsweg
- Er is geen plek voor bredere brug
- De ontsluitingsweg leidt tot een onveilige situatie.

Oftewel: er moet een andere soort weg (erftoegangsweg) op de brug!

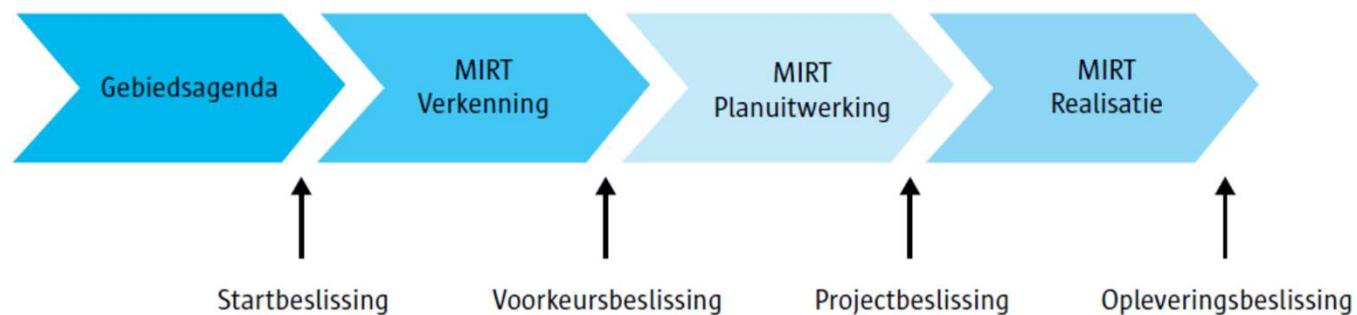
2019 – In lijn met bestuurlijk afspraken neemt Rijkswaterstaat projectleiding.





Wat is de nieuwe voorkeursbeslissing?

- Een beweegbare brug met erftoegangsweg
 - Een doorvaartbreedte van 54 meter
 - In gesloten toestand: een doorvaarthoogte van minimaal 4 meter
 - In geopende brug: een doorvaarthoogte van 9,1 meter
- Een vaste fiets-voetgangersverbinding met een doorvaarthoogte van 9,1 meter, die bereikbaar is middels trappen
- Een bochtverruiming en vaarwegverbreding over maximaal 400 meter uit de breedte van de brug.



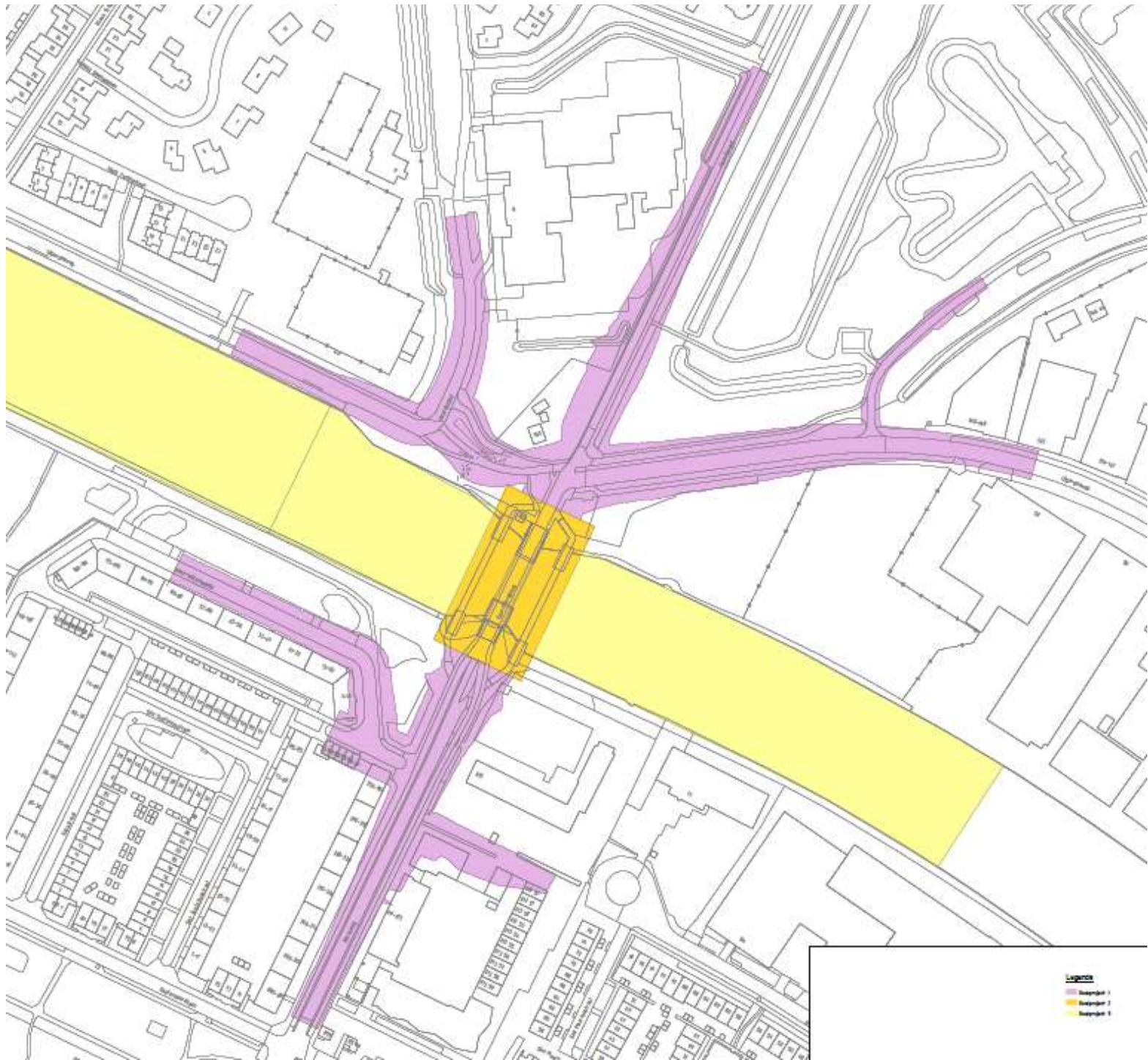


Hoe gaan we dat doen?

- Fase 1: Analyse planstudie provincie Groningen
- Fase 2: Uitvoeren variantenstudie bestuurlijk voorkeursalternatief
- Fase 3: Integrale voorkeursvariant inclusief voorlopig ontwerp
- Fase 4: Besluitvormingsproces voorkeursvariant en projectbeslissing
- Fase 5: Voorbereiding realisatie

Met de volgende doelen:

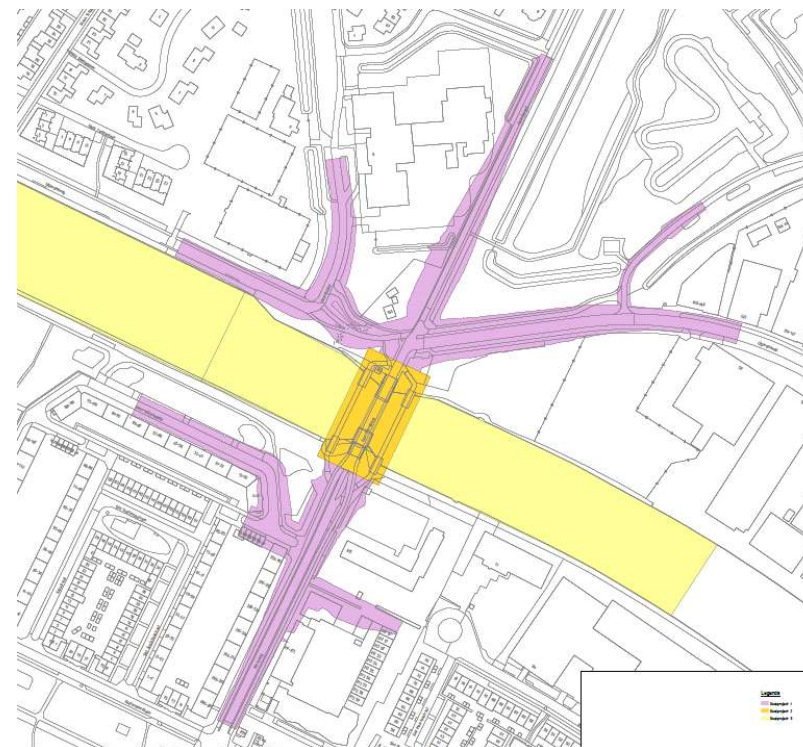
1. Een logische, passende en veilige brug
2. Een inpassing met beperkte fysieke overlast voor de omgeving
3. Een goede doorstroming voor schippers en gebruikers
4. Gedragen bij omgeving en bestuur
5. Een goed onderhoudbare brug





Fase 2: Variantenstudie

- Drie deelprojecten:
 - Aanpassing toeleidende infrastructuur
 - Nieuwbouw Gerrit Krolbrug
 - Bochtverruiming vaarweg
- Per deelproject:
 - Schetsontwerp
 - Afwegingsnotitie
 - Effectstudies
- Voor iedere deelproject:
 - Wat zijn de alternatieven?
 - Wat is de meest optimale variant voor alle belangen die spelen?





Welke effecten kijken we naar?

	Scheepvaartverkeer
Verkeer	Fietsverkeer Autoverkeer Vrachtverkeer Verkeersveiligheid
Veiligheid	Nautische veiligheid Externe veiligheid (gevaarlijke stoffen)
Woon en leefmilieu	Geluid Trillingen Lucht Geur Gezondheid
Natuur	Natuurbescherming Soortenbescherming Natuurwet Stikstof
Ruimtelijke kwaliteit	Landschappelijke aantasting Nieuwe landschappelijk waarde Samenhang Cultuurhistorie/archeologie
Bodem en water	Bodem en grondwaterstand-kwaliteit Waterkwaliteit Morfologie bodem Golven en stroming
Sociale aspecten	Veiligheid en barrière werking
Duurzaamheid en toekomstvastheid	Energieneutraal en circulair hergebruik
Klimaat	
Onderhoud en beheer	



Deelproject 1: toeleidende infrastructuur

Uitgangspunten:

- Erftoegangsweg
 - Primair fiets en voetgangers, auto te gast
 - Geen vrachtverkeer
- Hoofdroute Korreweg via Oosterhamriklaan
- Sober en doelmatig, met zo veel mogelijk aandacht voor wensen omgeving





Deelproject 1: toeleidende infrastructuur

Varianten:

- Mogelijkheden fietspad richting Ulgersmakade
(geen, omleggen of trap)
- Mogelijkheden Ulgersmaweg
(huidig of verplaatsen)
- Mogelijkheden Westindische kade
(huidig of omdraaien rijrichting & trap)
- Mogelijkheden Antillenstraat
(wijziging rijrichting, enkel trap)
- Verschillende hoogte brug
(4 meter of 5,50 meter)





Deelproject 2: nieuwbouw Gerrit Krolbrug

Uitgangspunten:

- Erftoegangsweg
 - Primair fiets en voetgangers, auto te gast
 - Geen vrachtverkeer
- Overspanning 54 meter, doorvaarthoogte minimaal 4 meter (beweegbaar)
- Overspanning 54 meter, doorvaarthoogte 9,10 meter (vast)

Varianten:

- Hefbrug of tafelbrug
- Locatie vast deel voetgangers en fietsers
- Doorvaarthoogte (4 meter of 5,50 meter)

Terugvaloptie: fiets- voetgangersbrug (beweegbaar) op 5,50 meter.



Hefbrug of tafelbrug?



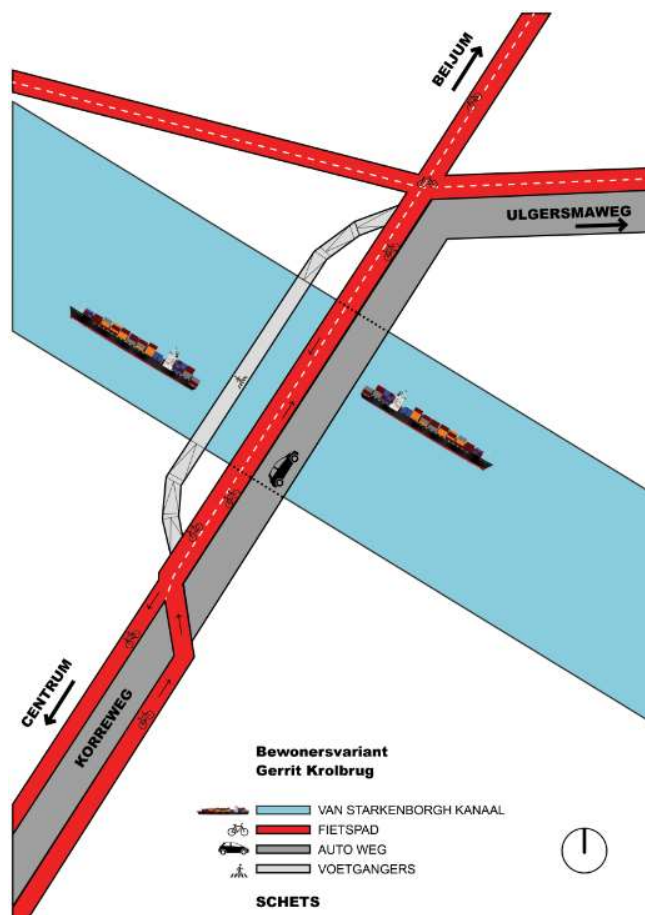


Deelproject 3: bochtverruiming vaarweg

- Bochtverruiming tussen Gerrit Krolbrug en loskade familie Offeringa
- Verwijderen vaarweg versmalling bij huidige brug
- Realiseren zichtlijnen scheepvaart
- Inpassen wachtvoorziening scheepvaart
- Beschouwen mogelijkheden ligplaats Ulgersmakade
- Vervanging oeverconstructies (natuurvriendelijk waar mogelijk)
- Aanbrengen Fauna Uittrede Plaatsen (FUP's)



Initiatief bewonersorganisaties



Voorstel
hoogte brug op 2.18 m
Breedte brug 18 meter
Gescheiden stroken voor fietsers
1 loopbrug aan één zijde

Belangrijke issues:

- fietscomfort
- veiligheid
- inpassing



Variantenstudie en participatie

Maart 2020 start variantenstudie

- wordt uitgevoerd door RHDHV
- ontwerp sessies en onderzoek – belangen en issues
Participatiegroep / inloopavonden
- aan de hand van afwegingskader bepalen voorkeursvariant
- per kwartaal bestuurlijk overleg: gemeente en RWS
- deze zomer duidelijkheid over variant.



Fase 3 en 4: Integraal ontwerp & besluitvorming

- Voorkeursvarianten deelprojecten bundelen tot voorkeursvariant
 - Voorlopig ontwerp en 3-D model
 - Inpassingsplan van de nieuwe brug en omgeving
 - Bomenkapplan
 - Grondverwervingsadvies & planologische toets
 - Integrale effectstudies & MER-beoordeling
- Besluitvorming projectbeslissing:
 - Akkoord van omgeving (o.a. inspraak procedure)
 - Akkoord van wethouder en gemeenteraad
 - Minister akkoord en neemt realisatiebesluit



Planning

2019

2020

2021

2022

2023

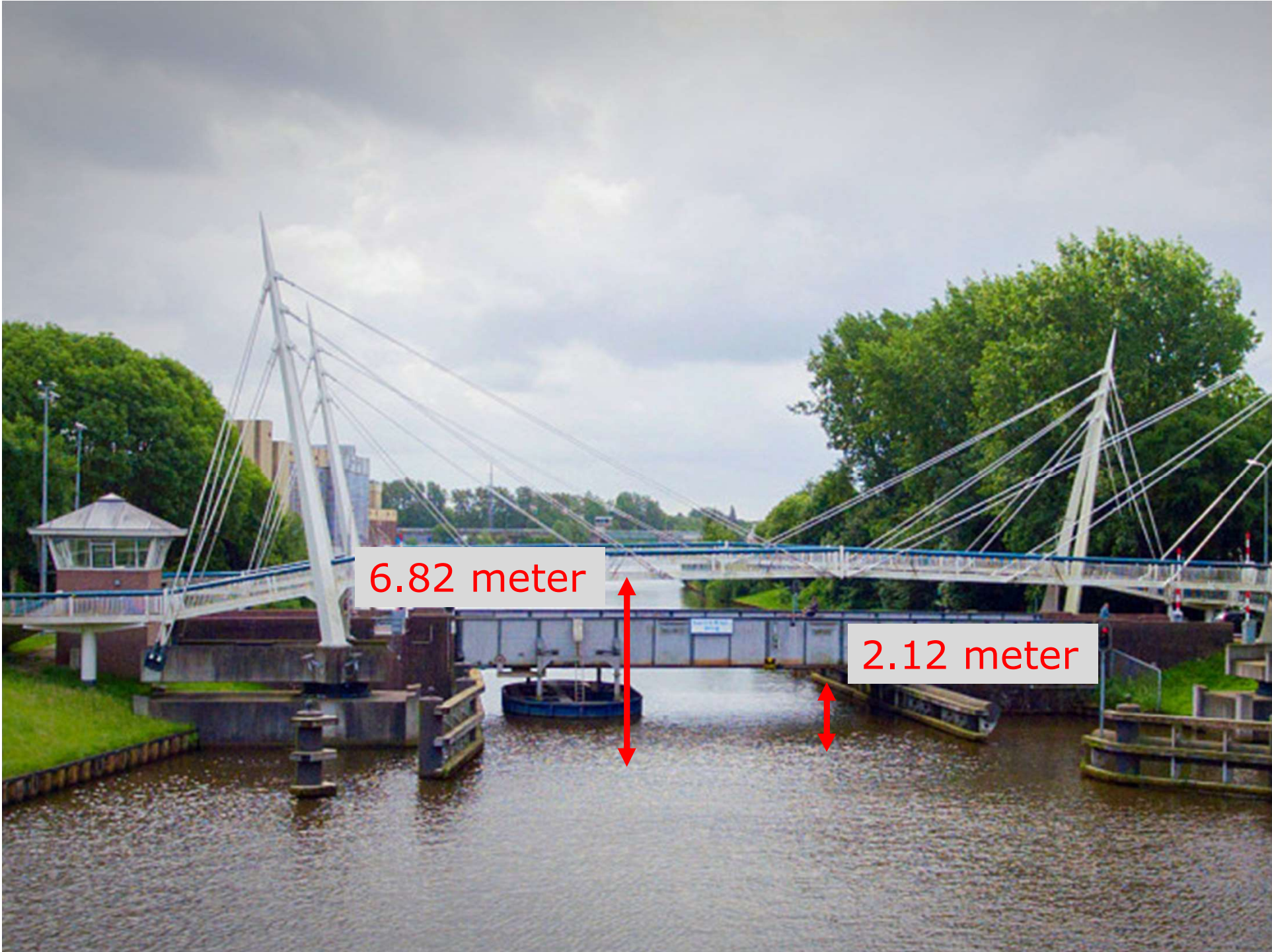
Zomer 2020: Integrale voorkeursvariant inclusief voorlopig ontwerp gereed

Begin 2021: Besluitvormingsproces gereed

Zomer 2021: Voorbereiding realisatie gereed

Begin 2022: Aanbesteding afgerond en start realisatie

Eind 2023: Nieuwe Gerrit Krolbrug gereed



6.82 meter

2.12 meter

