

Vergaderjaar 2025–2026

36 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

Nr. 17

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 januari 2026

Op 1 oktober 2025 heeft u mij gevraagd om te reflecteren op de brief die de gemeente Groningen u heeft gestuurd met betrekking tot het besluit om geen tijdelijke verbinding Gerrit Krolbrug (GKB) te realiseren. Ik heb deze brief met aandacht gelezen en herken de oproep die de gemeente hiermee doet. U heeft gevraagd om tijdig voor het notaoverleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op deze brief te reageren.

De gemeente Groningen vraagt in haar de brief om in afwijking van het reeds genomen besluit, toch een tijdelijke vervangende verbinding tijdens de bouw van de GKB mogelijk te maken. Daarbij spreekt de gemeente ook haar zorg uit over de sociale veiligheid van de beoogde omrijdroutes. Ik geef in deze brief eerst een terugblik op het proces tot nu toe, vervolgens ga ik in op mijn overwegingen om te komen tot het genomen besluit. Ten slotte geef ik een vooruitblik op het proces, reflecteer ik op de sociale onveiligheid en geef ik aan wat ik de stad kan bieden om de hinder te beperken.

De teleurstelling die in de stad en omgeving is ontstaan begrijp ik goed. Sinds de aanvaring van de GKB in 2021 is de verbinding ter plaatse voor veel inwoners weggefallen. De aanleg van de hellingbanen heeft de verbinding slechts voor een deel van de gebruikers van de brug hersteld. Ik besef welke impact dit heeft voor inwoners die gebruik maken van de hellingbanen en de fiets-/loopbruggen.

Het proces tot nu toe

Bij het project nieuwbouw GKB is in een vroeg stadium nagedacht over hinder, omdat het gaat om een zeer grote groep gebruikers die dagelijks gebruik maken van de brug. Op basis van een veiligheidsanalyse en de

bepaalde fysieke ruimte, die de opdrachtnemer heeft om de nieuwe brug en aanlandingen te bouwen, is besloten dat vanaf de start van de nieuwbouw de huidige verbinding tijdens de realisatie komt te vervallen. Ter voorkoming van hinder zijn verschillende maatregelen onderzocht. De meesten bleken niet haalbaar vanwege uiteenlopende redenen zoals nautische veiligheid, ruimtelijke inpassing en gebruik. De enig overgebleven mogelijke kansrijke maatregel voor de hinderaanpak was het gebruik maken van één van de rijstroken van de Busbaanbrug voor fiets-wandelverkeer tijdens de nieuwbouw van de brug. De kosten werden ingeschat op € 6 miljoen en toenmalig Minister Harbers heeft hiervoor budget ter beschikking gesteld.

Rijkswaterstaat (RWS) heeft in nauwe samenwerking met gemeente Groningen het onderzoek naar de tijdelijke verbinding uitgevoerd. De uitwerking heeft echter laten zien dat het veel complexer is dan vooraf gedacht, waardoor de maatregel duurder is geworden:

- grondvervuiling maakte een specifieke funderingswijze noodzakelijk, welke kostenverhogend werkt en goedkopere alternatieven uitsluit;
- relatief lange hellingbanen (om de Busbaanbrug op te kunnen fietsen) en maatwerk op de Busbaanbrug zoals hoger en compacter leuningwerk en plateaus (struikelgevaar) om veilig gebruik mogelijk te maken;
- veiligheidsmaatregelen zoals barriers en verkeersregelininstallaties (VRI) op de Busbaanbrug ter bescherming van fietsers/voetgangers i.v.m. (bus)verkeer;
- kosten voor brugopeningen in geval van calamiteiten en om te voorkomen dat de Busbaanbrug onherstelbaar beschadigt aan bewegingswerken i.v.m. geen gebruik.

Overwegingen om te komen tot het besluit

Bij de verdere uitwerking van de tijdelijke verbinding hebben bovenstaande complicerende factoren eraan bijgedragen dat de kosten zijn gestegen tot meer dan € 10 miljoen. Dit komt mede door de extra lengte die nodig is voor de hellingbanen. Verder is de nieuwe brug € 20 miljoen duurder geworden, onder ander als gevolg van ontwikkelingen in de markt, maar ook door ruimtelijke inpassing. Ook de reistijdwinst van de tijdelijke voorziening is minder groot dan aanvankelijk gedacht. Zo is er sprake van 2 minuten reistijdwinst op het omfietsen van totaal circa 8 minuten per enkele reis.

In de media, bij gebruikers en omwonenden zijn er verschillende beelden ontstaan over de extra reistijd en mogelijke reistijdwinst met een tijdelijke verbinding. De tijdelijke voorziening is niet voorzien naast de huidige GKB, maar bij de Busbaanbrug. In de afweging om wel of niet een tijdelijke verbinding te realiseren is een aantal representatieve omrijdroutes uitgewerkt (zie bijlage). In welke situatie dan ook – wel of geen tijdelijke verbinding –, er zal altijd omgefietst dan wel gewandeld moeten worden.

De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds staat onder druk en lenW heeft te maken met veel tegenvallers op de projecten, waaronder de GKB. Om die reden wordt er bij elk project gekeken naar versoeringen. In overleg met de gemeente is afgesproken om geen versoeringen in het ontwerp door te voeren, deze zouden ook leiden tot vertraging. Met alle begrip en waardering voor de inzet van de raad en de ingebrachte petitie door de inwoners, heb ik besloten om geen tijdelijke voorziening aan te leggen bij de Busbaanbrug. Het oorspronkelijke budget van € 6 miljoen voor de voorziening bij de Busbaanbrug is ingezet voor de nieuwe brug, zodat de nieuwbouw geen vertraging oploopt. Het overige tekort is vanuit

het Mobiliteitsfonds gedekt en gaat daarmee ten koste van andere knelpunten in Nederland.

Ik zie geen mogelijkheden om binnen het Mobiliteitsfonds € 10 miljoen extra beschikbaar te stellen voor de tijdelijke verbinding en vind een tijdelijke verbinding van € 10 miljoen, gegeven de relatief beperkte reistijdwinst, niet proportioneel. Om die redenen is dan ook in het BO-MIRT afgesproken om in te zetten op minder hindermaatregelen, die nodig zijn als de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt gerealiseerd. Hierbij worden de maatregelen die genomen moeten worden voor fietsers, voetgangers en minder mobiele gebruikers vooropgesteld (zie ook brief Uitkomsten BO's MIRT 2026 voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening).

Vooruitblik en zorgen sociale veiligheid

Dat ik besloten heb geen tijdelijke verbinding te realiseren, maakt dat ik me extra ga inspannen om samen met RWS en de gemeente voor alternatieve oplossingen te zorgen. In een brief aan de gemeente Groningen (d.d. 18 september 2025) is aangegeven dat RWS samen met gemeente Groningen tot een aanpak komt om de hinder zoveel als mogelijk te voorkomen. Voor fietsers voorziet RWS alternatieve verbindingen over de nabijgelegen Noordzeebrug en Oostersluis, de benodigde aanpassingen zijn reeds geïdentificeerd en uitgewerkt. Deze worden zo snel als mogelijk in 2026 gerealiseerd.

Ook kwetsbare doelgroepen (zoals voetgangers, minder-validen) hebben mijn bijzondere aandacht. Op mijn verzoek is RWS met hen in gesprek, stemt specifieke maatregelen af en gaat waar mogelijk maatwerk bieden. Voorbeelden van maatwerk zijn de inzet van taxi's, een alternatieve locatie voor de voedselbank en eventueel een extra buslijn/bushalte. RWS wil in nauw contact blijven met alle gebruikers en richt daarvoor de huidige Brugwachterswoning nabij de GKB in als informatieloket waar men onder andere met vragen en zorgen terecht kan. De verwachting is dat dit loket medio 2026 wordt geopend. De gerealiseerde maatregelen zullen periodiek worden gemonitord, geëvalueerd en waar nodig worden bijgesteld. Voor deze maatregelen heb ik aanvullend op de standaard kaders financiële middelen beschikbaar gesteld.

De gemeente spreekt in haar brief de zorgen uit over de sociale veiligheid van de beoogde omleidingsroutes. Deze zorgen zijn bij ons en gemeente Groningen bekend en worden met zorg opgepakt. Daarvoor neemt RWS het initiatief met experts van Stichting Veilig Onderhoud en Beheer (SVOB). De omleidingsroutes worden conform de CPTED-aanpak geschikt gemaakt (in Nederlands Veilig Ontwerp en Beheer). Dit is een wereldwijd gehanteerde aanpak waarbij criminaliteit, overlast, ongewenst gedrag en onveiligheidsgevoel in de omgeving worden beperkt. Dat geldt voor zowel de beoogde omleidingsroutes, maar ook voor de bestaande routes welke bij gemeente Groningen in eigendom en beheer zijn.

De aangeboden petitie laat zien dat de dagelijkse gebruikers van de GKB een goede oplossing willen zien voor de huidige situatie bij de brug. Uiteraard wil ik dat ook graag. Het is van groot belang voortvarend met de nieuwbouw aan de slag te gaan, zodat er in 2029 een mooie, veilige en snelle verbinding is gerealiseerd. In deze brief heb ik geschetst welke extra maatregelen worden betroffen. Ik ben graag bereid nader in gesprek te gaan met het college van B&W van de stad Groningen en de gedeputeerde van de provincie Groningen over mogelijkheden om de effecten van de hinder als gevolg van het zo snel mogelijk bouwen van de nieuwe Gerrit Krol-brug nog verdergaand te beperken.

Bovenstaand heb ik ook separaat overgebracht aan het college van B&W van de stad Groningen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

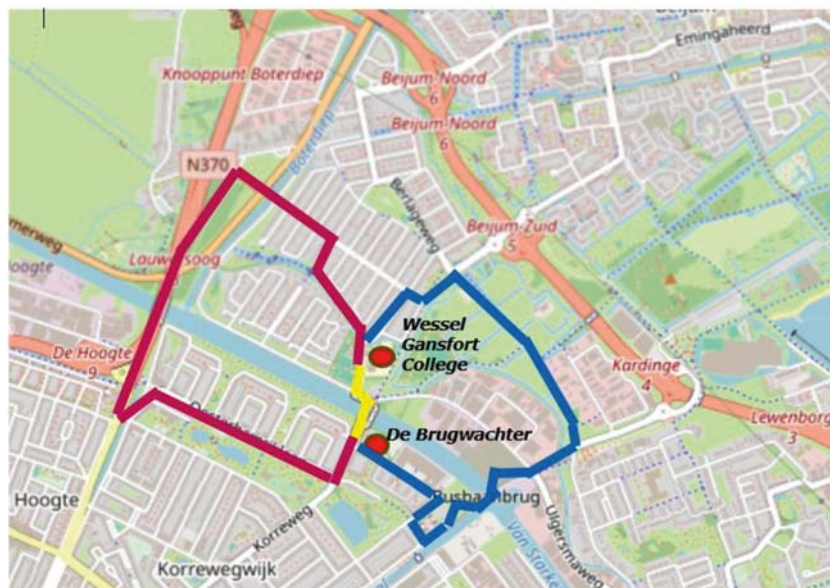
RWS heeft een aantal representatieve routes (in KM) in de wijken Hunze en Van Starkenburg en Beijum bepaald en hiervan de huidige afstand via de GKB afgezet tegen de route via de Busbaanbrug en de voorziene omrijroute. Het gaat om de volgende 6 routes:

1. Middelbareschool Wessel Gansfoort College – Apartementencomplex De Brugwachter, Korreweg.
2. Rensumaheer (Beijum) – Grote Markt Groningen.
3. Basisschool 't Karrepad – Henk Plenterlaan (wijk Hunze en van Starkenburg).
4. Buurthuis Floreshuis – Sportcentrum Kardinges.
5. Basisschool St Franciscusschool – Lavendelweg (Lewenborg)
6. Basisschool St Franciscusschool – Van Ravesteynpad (wijk Hunze en van Starkenburg).

Er dient met het bepalen van de extra reistijd rekening te worden gehouden dat bij de variant «via de Busbaanbrug» er sprake is van extra reistijd als gevolg van het feit dat de Busbaanbrug niet direct naast de GKB ligt en dat er aan de Busbaanbrug tijdelijke hellingbanen worden aangelegd die gezamenlijk 800 meter lang zijn (met een stijgingspercentage van 3,1%).

Voor alle routes geldt dat de reistijd langer wordt als huidige fiets/loopbruggen bij de GKB komt te vervallen. Er is voor twee routes sprake van minder reistijd via de Busbaanbrug dan via de andere omrijroute (Buurthuis Floreshuis - Sportcentrum Kardinges en Basisschool St Franciscusschool - Lavendelweg (Lewenborg)). De route via de Busbaanbrug is respectievelijk 800 en 300 meter korter dan via de omrijroute.

Hieronder zijn de routes schematisch weergegeven:



Route

Middelbare school Wessel Gansfort College – appartementencomplex De Brugwachter, Korreweg

over bestaande Gerrit Krolbrug 0,4 km

over Busbaanbrug 2,8 km

over Noordzeebrug 2,7 km



Route
Rensumaheerd (Beijum) - Grote Markt Groningen

- over bestaande Gerrit Krolbrug 5,49 km
- over Busbaanbrug 5,9 km
- over Oostersluis 6,42 km
- over Noordzeebrug 5,60

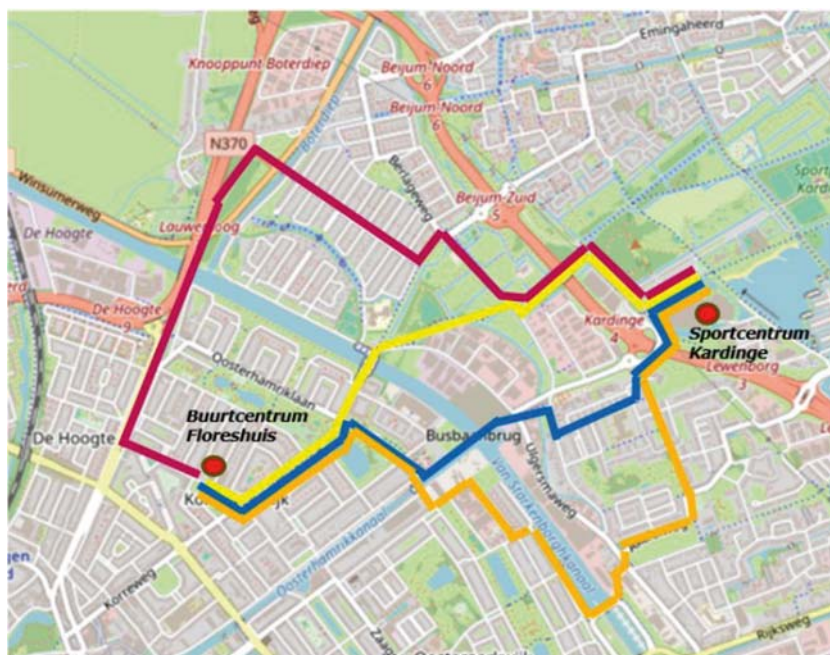


Route
Basisschool 't Karrepad – Henk Plenterlaan (wijk Hunze en van Starkenborg)

over bestaande Gerrit Krolbrug 1,03 km

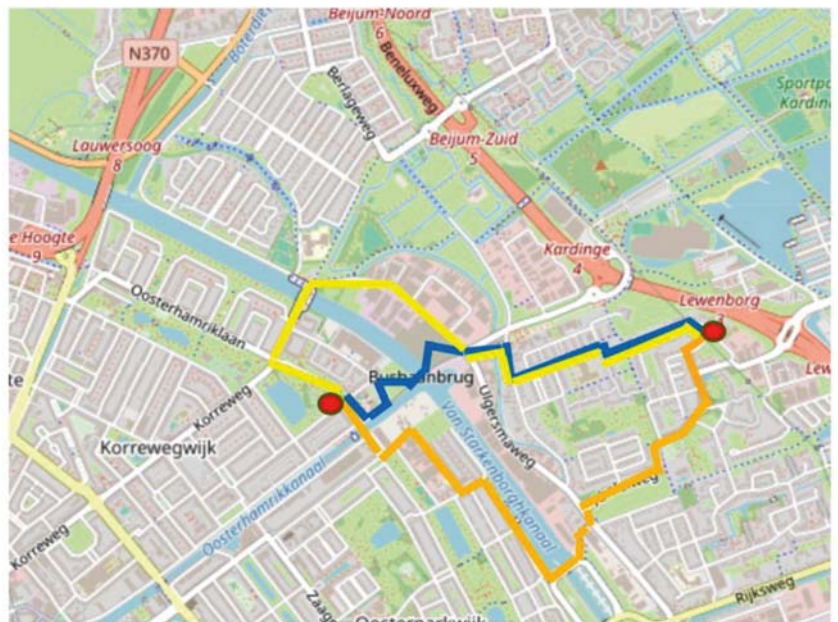
over Busbaanbrug 3,20 km

over Noordzeebrug 2,50 km



Route
Buurthuis Floreshuis - Sportcentrum Karding

- over bestaande Gerrit Krolbrug 2,67 km
- over Busbaanbrug 3,14 km
- over Oostersluis 3,97 km
- over Noordzeebrug 4,01



Route
Basisschool St Franciscusschool – Lavendelweg (Lewenborg)

- over bestaande Gerrit Krolbrug 2,39 km
- over Busbaanbrug 2,20 km
- over Oostersluis 2,50 km

