Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2025–2026

# 36 800 A Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2026

**Nr. 63**

## BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 juni 2026

Met deze brief wordt aangegeven hoe invulling is gegeven aan motie De Hoop c.s. (Kamerstuk 36 800-A-20). In motie De Hoop c.s. wordt het kabinet verzocht om samen met de lokale overheden te komen tot een tijdelijke oplossing die recht doet aan de impact die het ontbreken van een oeververbinding voor fietsers heeft op de stad Groningen en verzoekt tevens het kabinet om hierbij een tijdelijke brug of desnoods een pontje te heroverwegen. Deze brief is ook een reactie op verschillende brieven die aan de Tweede Kamer en aan het ministerie zijn verstuurd over de Gerrit Krolbrug.

Met veel belangstelling heb ik de brieven gelezen van het Platform Gerrit Krolbrug en de Vereniging Bedrijven Noordoost, waarin onder andere een alternatief voorstel is gepresenteerd voor een tijdelijke verbinding over het Van Starkenborghkanaal bij de Busbaanbrug. Deze variant (VBNO/bewoners-variant) maakt onderdeel uit van alle varianten die nogmaals zijn bezien in het kader van motie De Hoop c.s. Deze brieven benadrukken het belang dat de inwoners en bedrijven hechten aan een goede verbinding/alternatieven voor tijdens de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug. Ik heb veel waardering voor de inzet van deze organisaties voor de bereikbaarheid van dit gebied. Dat ondernemers en bewoners reistijdverlies ervaren door het weghalen van de huidige Gerrit Krolbrug begrijp ik heel goed evenals de mogelijke zorgen over de sociale cohesie en bereikbaarheid in de wijk.

Tijdens de bouw van de nieuw Gerrit Krolbrug vervalt voor minimaal twee en maximaal drie jaar de huidige fiets- en loopverbinding over de Gerrit Krolbrug, die gerealiseerd is na een aanvaring. De bouwruimte voor de nieuwe brug is erg beperkt en het is niet mogelijk om door de bouwlocatie een drukke fiets en wandelroute open te houden die veilig is. Er is dan ook uitgebreid onderzoek gedaan of een tijdelijke verbinding mogelijk is via de

kst-36800-A-63
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2026

naastgelegen Busbaanbrug. Naar aanleiding van de motie De Hoop c.s. en de brieven van bewoners en bedrijfsleven heeft het Ministerie van IenW nogmaals uitvoerig gekeken naar mogelijkheden om een tijdelijke verbinding te realiseren, zodat de overlast en het reistijdverlieskleiner wordt.

*Onderzochte varianten*

De afgelopen periode hebben meerdere overleggen met de gemeente, Platform Gerrit Krolbrug en de Vereniging Bedrijven Noordoost plaatsgevonden. Deze periode is afgesloten met een Bestuurlijk Overleg met de gemeente en de provincie. In het Bestuurlijk Overleg met de gemeente en de provincie is geconcludeerd dat de volgende onderzochte varianten geen oplossing zijn voor de ervaren problematiek door de bewoners:

– VBNO/bewoners-variant: door bewoners en bedrijfsleven is een variant aangereikt, waarin de huidige fiets/loopbruggen van de Gerrit Krolbrug worden hergebruikt naast de huidige Busbaanbrug. Gemeente Groningen en het Ministerie van IenW zien grote risico's voor de haalbaarheid van dit alternatieve plan. De conclusie is dat het plan niet beter en niet goedkoper zal zijn dan de eerdere Busbaanbrugvariant en daarom niet onderscheidend is. Het belangrijkste nadeel, een te smalle brug voor alle gebruikers, kan niet worden opgelost en is daarmee zeer onveilig volgens onder meer de verkeersspecialisten van gemeente Groningen. Veel onderdelen van het plan zijn bovendien onvoldoende onderbouwd en uitgewerkt. De stelling dat het alternatief «100% haalbaar» en goedkoper dan € 6 miljoen is, klopt volgens het Ministerie IenW en gemeente Groningen dus niet.
– Een pont: mede op verzoek van de Tweede Kamer is nog een keer goed gekeken naar een pontverbinding. Deze is ook negatief beoordeeld door de gemeente en IenW. Een pontverbinding biedt geen oplossing voor de vele fietsers (kan onvoldoende varen tijdens drukke momenten) en is nautisch onveilig vanwege de smalle ruimte op de vaarweg en de drukke beroepsvaart. Deze conclusie wordt gedragen door alle stakeholders (VBNO en platform).
– Een pontonbrug: uit de lopende aanbesteding is door één van de marktpartijen een beweegbare pontonbrug aangeboden voor fietsers en voetgangers. Een creatief idee, maar dit brengt een enorme nautische uitdagingen met zich mee om de veiligheid voor schippers en fietsers/wandelaars te garanderen. Er kan namelijk niet worden voldaan aan veiligheidsrichtlijnen om tijdig af te kunnen remmen of afmeren. Ook moet de pontonbrug voor ieder passerend schip (beroep- en pleziervaart) worden geopend, wat lange wachttijden oplevert.
– Een geoptimaliseerde Busbaanbrugvariant: er is op twee manieren gekeken om de Busbaanbrugvariant te optimaliseren. Enerzijds om de hellingbanen te construeren zoals in de bewonersvariant is aangedragen (hellingbanen met piepschuim) of met zand in plaats van steigermateriaal. Ook is er gekeken naar een variant om de Busbaanbrug met trappen te realiseren in plaats van hellingbanen. Deze varianten zijn ook als negatief beoordeeld, omdat de kosten niet lager zullen zijn ten opzichte van de oorspronkelijk Busbaanbrugvariant of de variant geen oplossing biedt voor de meest kwetsbare doelgroepen (mindervaliden, ouderen, ouders met bakfietsen, etc.).

In de voorgestelde varianten zou de passage voor deze groepen te steil, te onveilig of gewoonweg niet bereikbaar zijn.

De Busbaanbrugvariant blijft de enige realistische tijdelijke oplossing, maar is kostbaar. De optie om deze kosten te dekken door de nieuwbouw te versoberen, is ook verkend. De gemeente Groningen is echter niet

bereid het ontwerp van de nieuwe Gerrit Krolbrug te versoberen (of substantieel bij te dragen aan deze tijdelijke oplossing). Voor het Ministerie van IenW geldt dat deze tijdelijke oplossing relatief kostbaar is (ruim € 10 mln.), leidt tot vertraging en daarbij behorende meerkosten (circa € 10–15 miljoen) van de nieuwe brug en slechts beperkte reistijdwinst oplevert. In dit kader wil ik u verwijzen naar een eerdere Kamerbrief (36 800-A-17), waarin nader is ingegaan op de beperkte reistijdwinst. Daarnaast is de nieuwbouw van de Gerrit Krolbrug al een stuk duurder geworden dan eerder gedacht. De conclusie is dat het realiseren van een tijdelijke verbinding via de Busbaanbrug financieel niet realistisch is, mede gezien de tekorten van tientallen miljarden voor infrastructuur waar het Ministerie van IenW mee te maken heeft. Bovendien brengt het realiseren van een tijdelijke verbinding risico's mee dat de realisatie van de nieuwe Gerrit Krolbrug vertraagd wordt, waardoor bewoners en ondernemers nog langer de impact ervaren van de bouw van de nieuwe brug.

Zoals door mijn voorganger is aangegeven in een brief aan uw kamer op 21 januari 2026 (36 800-A-17) en alle overwegingen in deze brief, zie ik – net als mijn voorganger – geen mogelijkheden om een tijdelijke verbinding tijdens de bouw te realiseren.

*Hoe we de overlast voor omwonenden en bedrijven beperken*

De impact van de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug is voelbaar voor veel inwoners en ondernemers van Groningen. Met inachtneming van de financiële tekorten op het Ministerie van IenW wil ik aan de slag met wat wel kan om de merkbaarheid van de impact zo klein mogelijk te maken. Daarom zal het ministerie samen met de gemeente Groningen en de provincie Groningen zich volledig inzetten op het optimaliseren van omrijroutes, het oplossen van knelpunten en het bieden van maatwerk waar dat nodig is. Zo beperken we de overlast zoveel mogelijk en houden we Groningen bereikbaar tijdens de werkzaamheden:

– Aanpassingen aan fietsinfrastructuur: Belangrijkste maatregelen – die al op zeer korte termijn worden gerealiseerd – (zomer 2026) zijn de aanpassingen via de nabijgelegen bruggen, de Noordzeebrug en de Oostersluis. Zo worden, kruispunten aangepast, fietsstroken verbreed en op verschillende locaties de snelheid voor auto's verlaagd.
– Sociale veiligheid verbeteren: samen met stakeholders – zoals de bewonersorganisaties, de Fietsersbond, de werkgroep toegankelijk Groningen en andere betrokken partijen – is óók gekeken naar hoe de sociale veiligheid op de routes kan worden verbeterd. Later dit jaar worden de maatregelen daarvan uitgevoerd. Al deze maatregelen worden met stakeholders geëvalueerd en waar nodig zal de gemeente Groningen samen met Rijkswaterstaat aanvullende maatregelen treffen.

Deze maatregelen waren reeds voorzien. Mede ingegeven door de Motie de Hoop c.s. zal Rijkswaterstaat zich samen met gemeente Groningen proactief en maximaal inspannen om overige oplossingen ook mogelijk te maken. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

– Bij de huidige Gerrit Krolbrug wordt een informatieloket ingericht waar mensen informatie kunnen krijgen over de nieuwbouw en omleidingsroutes en hun zorgen kunnen uiten en samen met projectteamleden gaan we op zoek naar een passende oplossing, voordat de verbinding komt te vervallen. Naast dat omwonenden, gebruikers en stakeholders het informatieloket kunnen benutten, zal Rijkswaterstaat met de gemeente Groningen proactief betrokkenen benaderen. RWS gaat met scholen en wijkcoördinatoren (gemeente) in gesprek om te kwetsbare doelgroepen te onderkennen en te helpen.

– Ook wordt gekeken naar een veilige en efficiënte oplossing voor het knelpunt bij het Boterdiep. Onderzocht wordt of met verbinding over het Boterdiep naar de Noordzeebrug een passende oplossing is om zo fietsers een alternatief te geven voor het drukke kruispunt Winsumerweg (N361) en Groningerweg.
– Een van die maatwerkoplossingen is een aanvullende OV-verbinding. Met het OV-bureau Groningen vindt overleg plaats over het aanpassen van dienstregelingen en het inzetten van extra buslijnen door de wijken en langs scholen. Ook het invoeren van een kortingspas (OV pas) is onderwerp van gesprek.
– Een ander initiatief is het opzetten van een vervoershub tijdens de realisatie van de brug. Samen met lokale fietsenmakers wordt gekeken naar mogelijkheden om elektrische fietsen te verhuren. Ook wordt het beschikbaar stellen van een huurauto bezien.

De bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug start in 2027. Dan zal de verbinding tijdelijk worden opgeheven. Ik begrijp dat dit niet het nieuws is waar de bewoners en ondernemers op hebben gehoopt. Ik hoop echter op begrip, zeker gezien de enorme opgave waar het Mobiliteitsfonds voor staat. Parallel aan het verzenden van deze brief aan de Tweede Kamer is ook een reactie verzonden aan de gemeente Groningen, provincie Groningen en het platform Gerrit Krolbrug en de VBNO.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
V.P.G. Karremans