Gemeente Groningen
provincie groningen
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Plan van aanpak MIRT Onderzoek
Vervanging busbaanbrug Van Starkenborghkanaal



Datum: 26 oktober 2019

Status: vastgesteld in ….

Opdrachtgever:
Alfred Kazemier

Gemeente Groningen
Directeur Ruimtelijk Beleid en Ontwerp
……
RWS
……
Provincie

Colofon

Gemeente Groningen
Stadontwikkeling
Gedempte Zuiderdiep 98
Contactpersoon: Jeroen Engels, projectmanager
T 14 050
jeroen.engels@groningen.nl

Afgestemd
Jan Maarten Bakker (Rijkswaterstaat)
Jaap Mulder (provincie Groningen
Willem Brandsma (provincie Groningen)

Inhoud

Colofon 3

Inhoud 4

1 Doel, aanleiding en vraagstelling 5
1.1 Doel van dit document en het project 5
1.2 Aanleiding 5
1.3 Vraagstelling 6
1.4 Eindresultaat 7

2 Scope en uitgangspunten 8
2.1 Scope 8
2.2 Uitgangspunten 11
2.3 Stappenplan 14
2.4 Planning 16

3 Organisatie 17

4 Projectbeheersing 19

BIJLAGEN 21
A. Overzichtskaart 21

1 Doel, aanleiding en vraagstelling

1.1 Doel van dit document en het project

Dit document bevat het plan van aanpak met als doel een MIRT onderzoek op te zetten. Het MIRT onderzoek wil onderzoeken waar en onder welke condities de huidige Busbaanbrug vervangen kan worden door een nieuwe oeververbinding. Een nieuwe oeververbinding is niet alleen gunstig voor de scheepvaart, maar kan ook zorgen voor een verbetering van de regionale bereikbaarheid van de belangrijke voorzieningen in de stad met het hoogwaardig openbaar vervoer, de fiets en mogelijk ook de auto.

Het MIRT- onderzoek bevat:

- een verkeerskundige en ruimtelijke (probleem)analyse;
- een analyse van de mogelijke oplossingen (oplossend vermogen, kosten, andere effecten);
- een advies voor de beste oplossingen
- een zoekgebied voor een nieuwe verbinding ter vervanging van de huidige Busbaanbrug;
- een voorstel voor een vervolgaanpak (oplossingsrichtingen, probleemeigenaar, financiering, planfiguur en tijdpad).

In de MIRT verkenning volgend op het MIRT-onderzoek worden verschillende alternatieven in verbinding (brug, tunnel) afgewogen en wordt gekomen tot een voorkeursalternatief.
In de MIRT planuitwerking worden de mogelijke varianten binnen het voorkeursalternatief uitgewerkt, afgewogen en juridisch mogelijk gemaakt opdat de realisatie snel en adequaat kan verlopen.

1.2 Aanleiding

De huidige Busbaanbrug over het Van Starkenborghkanaal voldoet niet aan de functionele eisen van een klasse Va vaarweg. Hierbij zijn de belangrijkste verbeterpunten: eenduidigheid, doorvaarbreedte, hoogte en bediening. De nauwe openingen van de Busbaanbrug, die bovendien in een bocht zijn gelegen, zorgen voor een verhoogd risico op aanvaringen en bijbehorende schade en gevolgschade.

De brug is door de regio in de NMCA 2017 als infrastructureel knelpunt benoemd gelet op verslechtering van de (HOV) bereikbaarheid voor stad en regio. In de toekomst zal de busbaanbrug (vaker) geopend moeten worden, vanwege de hogere doorvaarthoogte (hogere lading). Elke brugopening ontwricht het HOV-systeem en zorgt voor onaanvaardbare vertraging, een lagere betrouwbaarheid en exploitatieverliezen. De Busbaanbrug fungeert ook als een van de aanrijroutes voor het UMCG en hulpverleningsdiensten.

In het najaar van 2018 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat na overleg met de noordelijke provincies besloten dat zij €45 mln. beschikbaar stelt voor de vervanging van de drie stad Groningse bruggen: Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en busbaanbrug.
Daarbij is afgesproken dat de gemeente Groningen het initiatief neemt voor het opstellen van een plan van aanpak voor het regionaal MIRT Onderzoek. Na

afronding van het MIRT-onderzoek en op basis van de uitkomsten kan de Minister van IenW Rijkswaterstaat de opdracht geven tot het opstellen van een startbeslissing voor de MIRT-verkenning.

Gebiedsafspraak bruggen Groningen stad inzake busbaanbrug (BO MIRT 2018)

- De Minister van IenW, provincie Groningen en gemeente Groningen willen een samenhangend besluit nemen over de Paddepoelsterbrug, Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug;
- De gemeente Groningen, provincie Groningen en Minister IenW hebben de intentie om een regionaal MIRT-onderzoek Oosterhamrikzone/Busbaanbrug op te starten. Hiervoor stelt de regio samen met Rijkswaterstaat een plan van aanpak op ter bespreking in het BO MIRT najaar 2019;
- De Minister van IenW heeft op dit moment voor de realisatie van de Gerrit Krolburg, Paddepoelsterbrug en de rijksbijdrage aan de nieuwe Busbaanbrug maximaal € 45 miljoen beschikbaar, de regio financiert de toeleidende infrastructuur. Het rijk spant zich in om, indien nodig, additionele middelen te zoeken voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's. De overdracht van de Busbaanbrug van de gemeente aan Rijkswaterstaat om niet is een voorwaarde voor de rijksbijdrage;
- De regionale bijdrage aan de (multimodale) vaste brug ter vervanging van de Busbaanbrug wordt in het plan van aanpak onderzocht.

Het aanpakken van de infrastructuur en daarmee uitvoeren van de maatregelen om de veiligheid van de vaarweg te vergroten vraagt om een verbreding van het kanaal, het corrigeren van het onderwaterprofiel en het creëren van eenduidige verbindingen over de vaarweg.

1.3 Vraagstelling

Bij het MIRT onderzoek staat de volgende vraag centraal.
Welke mogelijke en wenselijke varianten zijn er voor de vervanging van de huidige busbaanbrug, die bijdragen aan het benutten van kansen en het wegnemen van knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, doorstroming, robuustheid, leefbaarheid en veiligheid.

In de gemeente Groningen maken drie bruggen onderdeel uit van de HLD op het Van Starkenborghkanaal: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol en de Busbaanbrug.

	Onderzoek	Verkenning	Planuitwerking	Realisatiefase
Paddepoelsterbrug				
Gerrit Krolbrug				
Busbaanbrug				
	Start-beslissing	Voorkeurs-beslissing	Project-beslissing	Opleveringsbeslissing

Het MIRT- onderzoek Busbaanbrug zoekt naar een optimale situatie voor zowel de binnenvaart (zo min mogelijk beperkingen/bruggen) als een goede regionale en stedelijke ontsluiting, alsook een hoogwaardige (ruimtelijke) inpassing in het stedelijke gebied**.**

In het studiegebied liggen ontwikkellocaties waar een intensief woningbouwprogramma is voorzien, tezamen met de inrichting van de openbare ruimte (zie bijlage).

1.4 Eindresultaat

Om besluiten te kunnen nemen dient 1 oktober 2020 beschikbaar te zijn:

A. een MIRT Onderzoek bestaande uit een

Probleemanalyse

- inventarisatie van (recente) onderzoeken, verkenningen en besluitdocumenten vanuit de verschillende overheden;
- inventarisatie van relevante beleidskaders en ambities vanuit de verschillende overheden;
- analyse beschikbare informatie en beleidskaders;
- uitvoering van aanvullende onderzoeken;

Oplossingsrichtingen

- vertaling naar onderzoeksvragen en oplossingsrichtingen met indicatie van het oplossend vermogen, de kosten, kansen, effecten en risico's;
- De regionale bijdrage aan de (multimodale) vaste brug wordt onderzocht, net als de additionele middelen voor de Busbaanbrug vanuit andere Rijksprogramma's.
- Bondige samenvatting van het MIRT Onderzoek.

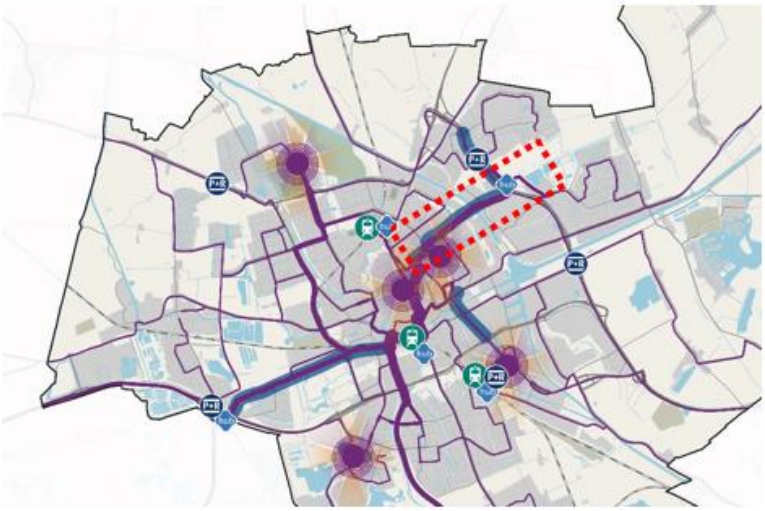
B. een voorstel voor een vervolgaanpak op basis van de factfinding in met daarin het vervolgtraject (probleemeigenaar, oplossingsrichting, te nemen stappen, planning, rolverdeling, verdeling benodigde middelen).

2 Scope en uitgangspunten

2.1 Scope

De busbaanbrug (Oosterhamrikbaan) voldoet op dit moment niet aan de eisen gesteld voor klasse Va scheepvaart. Daarnaast is de brug een cruciale verbinding in de regionale en stedelijke bereikbaarheid vanwege het hoogwaardig openbaar vervoer en hulpdiensten. Het hoogwaardig openbaar vervoer wat gebruik maakt van de busbaanbrug heeft een hoogfrequente dienstregeling, een gesloten omloop (de bus die aankomt bij het eindpunt kan kort daarna weer vertrekken voor de nieuwe dienstregelingsrit) en verknoopt op het hoofdstation met de trein richting Zwolle en verder en vele andere buslijnen. Een betrouwbare dienstregeling is hiervoor essentieel. De busbaanbrug verbindt de regio met de binnenstad (inclusief het hoofdstation) en de oostelijke wijken Lewenborg, Beijum en Ulgersmaborg, P+R Kardinge, Sportcentrum Kardinge en diverse onderwijsinstellingen. Het is tevens een belangrijke verbinding voor het Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG), het op één na grootste ziekenhuis van Nederland met -in totaal- 30 duizend werknemers, patiënten en bezoekers per dag. Een verstoring van de dienstregeling door brugbediening is onbespreekbaar. Hetzelfde is ook aan de orde voor de hulpverleningsdiensten richting UMCG. Daarom is het van belang dat dit onderzoek wordt verricht naar vervanging van de busbaanbrug.

De huidige brug bestaan uit 2 rijbanen die uitsluitend bestemd zijn voor openbaar en collectief publiek vervoer, taxi's en hulpverleningsdiensten. De brug maakt onderdeel uit van een busbaan die reikt van de Kapteynlaan (noordzijde UMCG) tot en met P+R Kardinge.
De huidige beweegbare brug functioneert momenteel als 'vaste' brug. De loopbruggen van de Gerrit Krolbrug beperken de doorvaarthoogte op dit deel van de vaarweg, met als gevolg dat de busbaanbrug praktisch niet geopend hoeft te worden.



De busbaanbrug wordt vanwege de ligging (bocht Van Starkenborghkanaal) met enige regelmaat aangevaren. Dit leidt tot schade aan het brugdek en middenpijlers. De brug is (nog) niet aangesloten op de centrale bediening op afstand van de provincie Groningen. Schepen dienen 24 uur voor doorvaart dit aan te kondigen bij de brugbeheerder, de gemeente Groningen.

Afbeelding: busbaanbrug, onmisbare schakel in regionale OV

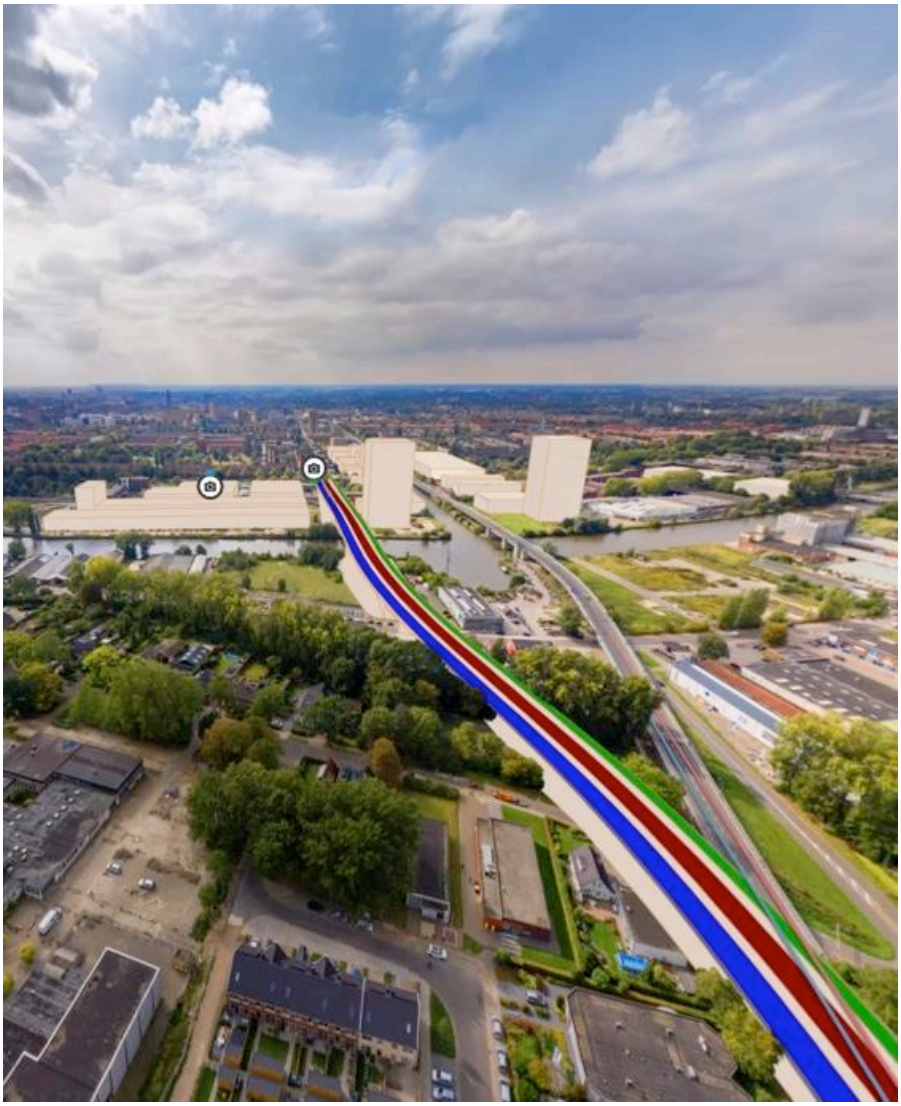
De bereikbaarheid van de binnenstad en het UMCG vraagt al enige jaren de aandacht van politiek en omgeving: komt er een nieuwe auto ontsluiting in dit gebied? Door de groei van de stad neemt het aantal verkeersbewegingen rondom het UMCG en de binnenstad toe. Een probleem dat nu dagelijks zichtbaar is en in de toekomst zal toenemen. Ondanks het openbaar vervoer, ontwikkelingen als zelfrijdende auto's, e-bikes en de opkomst van thuiswerken, is de verwachting dat het autovervoer toeneemt.
Er ligt een raadsbesluit om een definitief ontwerp te maken voor een nieuwe autoverbinding tussen de oostelijke ringweg en UMCG Noord (Oosterhamriktracé). Aan de andere kant wordt er ook (nog steeds) naar alternatieven gezocht. Zo loopt er een onderzoek naar de uitbreiding van het verkeerscirculatieplan en de mogelijkheden om de groei van het autoverkeer zo veel mogelijk te verkleinen. Deze uiteenlopende opdrachten beïnvloeden het Onderzoek. Duidelijk is dat een oplossing nodig is om de bereikbaarheid van dit stadsdeel te verbeteren, maar ook de leefbaarheid te versterken.

Het Van Starkenborghkanaal ligt in de Oosterhamrikzone, een werktitel voor het gebied tussen de binnenstad en de Oostelijke ringweg, op de grens van de Oosterparkwijk en Korrewegwijk, met het Oosterhamrikkanaal en busbaan nu nog als scheidslijn. De zone loopt door in het gebied Ebbingekwartier en de noordzijde van het UMCG, de Healthy Ageing Campus.

De gebiedsontwikkeling richt zich op de locaties langs weerzijden van het Oosterhamrikkanaal en de zuidoever van het Van Starkenborghkanaal. Op de koplocaties ten zuiden van het Van Starkenborghkanaal is een intensief woningbouwprogramma voorzien. Inpassing van een nieuwe oeverbinding vraagt om een zorgvuldige analyse van de kansen, bedreigingen en financiële consequenties. Zo worden momenteel scenario's verkend rondom de inpassingsmogelijkheden vanuit de gebiedsontwikkeling. Gemeente en woningbouwcorporatie Nijestee willen op tempo tot (her)ontwikkeling van het gebied overgaan, waarbij de oeververbinding kansen kan bieden voor een integrale aanpak, door combinaties brug/bebouwing te verkennen.



Afbeelding: Voorbeeld integratie brug- ontwikkellocatie: Dafne Schippersbrug, Utrecht



Afbeelding: aanzicht op toekomstige woningbouw, bij nieuwe brug ten zuiden van bestaande brug

Het studiegebied voor de infrastructuur strekt zich over een groter gebied uit, met onder andere de Vrydemalaan en de Korreweg. De effecten van de ontwikkelingen gaat over het gehele stadsdeel. De afbakening van het studiegebied voor der busbaanbrug is onderdeel van het MIRT- onderzoek.

2.2 Uitgangspunten

Rijk en regio werken samen aan een integraal onderzoek.
- Het Rijk heeft verantwoordelijkheid voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer- Delfzijl en zal -onder voorbehoud- een nieuwe oeververbinding in eigendom nemen;
- De gemeente coördineert het onderzoek en is verantwoordelijk voor de aanpalende infrastructuur en gebiedsontwikkeling, vanuit de ambitie om de leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten;
- De provincie heeft een verantwoordelijkheid voor de regionale bereikbaarheid. Provincie en gemeente werken samen aan het versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer.

Kaders MIRT Onderzoek Vervanging Busbaanbrug
- Omgevingsvisie gemeente Groningen
- Coalitieakkoord gemeente Groningen
- Aanpak Oosterhamrikzone en onderzoek naar Verkeercirculatieplan en duurzame alternatieven voor de nieuwe (auto)verbinding: Mobiliteitsvisie
- Gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone
- Omgevingsvisie provincie Groningen
- Multimodale netwerkvisie Groningen Assen
- OV-visie
- Fietsstrategie gemeente Groningen, Fietsstrategie provincie Groningen
- BO MIRT-afspraken 2018 en daarin vastgestelde functionaliteit HLD
- Richtlijn Vaarwegen (2017)
- Energieke Noorderruimte: MIRT-Gebiedsagenda Noord-Nederland 2040
- Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2016-2021 (BPRW)
- VenR-project Oevers: Binnen tranche 4 van het programma Vervanging en Renovatie, wordt ook gewerkt aan de optimalisatie en vervanging van het kanaal (waaronder oevers). Dit raakt het verruimen van de bocht binnen de scope van dit project en de wijze waarop dat moet gebeuren;

MIRT fase 2 en samenhang Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug
In de gemeente Groningen maken drie bruggen onderdeel uit van de HLD op het Van Starkenborghkanaal: De Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krol en de Busbaanbrug.

MIRT-verkenning Paddepoelsterbrug: In het kader van het oplossen van de functionele mismatch dient de Paddepoelsterbrug te worden vervangen of verwijderd en de vaarweg over 400 meter te worden verruimd. In 2020 start de MIRT-verkenning naar de structurele oplossing voor de verbinding ter hoogte van de Paddepoelsterbrug. Daarnaast is in 2019 gestart met het verwijderen van de oude brugdelen en het voorbereiden van het verbreden van het kanaal en het onderzoeken van een tijdelijke alternatieve verbinding.
MIRT-planuitwerking Gerrit Krolbrug: door wijziging van het bestuurlijk voorkeursalternatief en het ontbreken van diverse onderzoeken, wordt de MIRT-planuitwerking Gerrit Krolburg over gedaan. Om snelheid te behouden, wordt tegelijkertijd de voorbereiding realisatie opgestart.

Dit onderzoek kijkt in samenhang naar de Groningse bruggen, waarbij gezocht wordt naar een optimale situatie voor zowel de binnenvaart (zo min mogelijk beperkingen/bruggen) als een goede regionale en stedelijke ontsluiting, alsook een hoogwaardige (ruimtelijke) inpassing in het stedelijke gebied.

In februari 2018 hebben de provincie Groningen en Rijkswaterstaat een samenwerkingsovereenkomst vervanging Gerritkrolbrug ondertekend. Door de nieuwe afspraken zijn de afspraken uit de samenwerkingsovereenkomst niet meer aan de orde. In art. 8 van de overeenkomst is bepaald hoe te handelen bij beëindiging van de overeenkomst. Beëindiging loopt en vindt plaats conform deze afspraken.

Raakvlakken en ontwikkelingen Rijk

- Eindresultaat functionaliteit hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl
  Bij het realiseren van een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet hanteert het Rijk een indeling in vaarwegklasses. De eisen (functionaliteit) waaraan de vaarweg moet voldoen binnen een bepaalde klasse liggen vast in de Richtlijn Vaarwegen 2017. Deze richtlijn geeft inzicht in de afmetingen van het kanaal en de daarin liggende objecten (sluizen, aquaducten) of kruisende objecten (bruggen). De richtlijn wordt binnen Rijkwaterstaat als kader gehanteerd. De Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is aangemerkt als een vaarweg van klasse Va.

  Het eindresultaat op functioneel gebied voor de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is (vastgelegd in Netwerkschakelplan 1 HLD): een vaarweg klasse Va (maatgevend Groot Rijnschip met een lengte van 110 meter, een breedte van 11,4 meter en een maximale diepgang van 3,5 meter).
  Er worden, gelet op het gebruik van de vaarweg (beroepsvaart, recreatievaart, zeevaart) vier trajecten onderscheiden met ieder hun functionaliteit.

  Voor traject 2 Gaarkeuken – Oostersluis zijn de functionele eisen:
  - Tweestrooksdoorvaart en waar mogelijk een symmetrisch onderwaterprofiel;
  - Een kanaal van minimaal 54 meter breed in rechtstand (in bochten met straal <1350 meter breder in verband met toeslag), voorzien van stalen remmingwerken klasse Va bij de kunstwerken, afmeervoorzieningen buiten het profiel van de vaarwater uitgevoerd in vrijstaande stalen meerpalen of langs de oever, natuurvriendelijke oevers (waar nodig stalen damwanden) met waar mogelijk een symmetrische profiel met een tweezijdige zijwindtoeslag passende binnen de huidige afmetingen van de bak, behorende bij een vaarweg gelegen in een landstreek;
  - Een vaarwegdiepte van 4,9 meter van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 22,8 in het midden van de vaarweg;
  - Een vaarwegdiepte verlopend van 4,9 meter naar 3,5 meter op het geladen kielvlak van het kanaal over de volle lengte gemeten vanaf maatgevende lage waterstand over een breedte van 45,6 meter in het midden van de vaarweg;
  - Als uitgangspunt vaste bruggen zonder middenpijler en met een doorvaarbreedte gelijk aan de vaarweg en een minimale doorvaarhoogte van 9,1 meter over de gehele breedte van de vaarweg gemeten vanaf maatgevende hoogwaterstand, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;
  - Beweegbare bruggen in uitvoering en afmeting minimaal in lijn met brug Dorkwerd met een doorvaartbreedte van het beweegbare deel over de gehele vaarweg van 54 meter en in geopende toestand een minimale doorvaarhoogte van minimaal 9,1 meter gemeten vanaf de maatgevende hoogwaterstand en op afstand bediend, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;

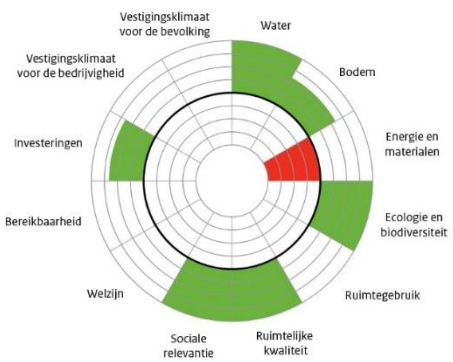
  - Sluis Oostersluis en Gaarkeuken voldoen na vervanging en/of optimalisatie op technische einde levensduur aan de kolklengtes en breedtes en drempeldieptes bij maatgevend laag water van klasse Va en de aanwezige capaciteitsvraag.

- Rapport 'Verbeteren veiligheid vaarweg Lemmer – Delfzijl'
  Naar aanleiding van het grote aantal incidenten op het water, aanvaringen van bruggen en bijna ongelukken heeft Rijkwaterstaat in 2018 het rapport 'Verbeteren veiligheid vaarweg Lemmer – Delfzijl' opgesteld op basis van gesprekken met vertegenwoordigers van de beroepsvaart (Schuttevaer) en de recreatievaart. Dit rapport is afgestemd met de provincie Groningen en Schuttevaer. Hierbij zijn de belangrijkste verbeterpunten: eenduidigheid, doorvaarbreedte en hoogte van de nog niet aangepakte bruggen. Bij het zoeken naar een technisch en nautisch haalbaar nieuw ontwerp zal hier ook aandacht voor moeten zijn.

- IA-sourcingstrategie en invoering bouwblokken
  Rijkswaterstaat kiest in het kader van de Rijkswaterstaat vernieuwings- en verjongingsopgave voor standaardisering van de Industriële Automatisering (IA). De standaardisering van de industriële automatisering op de HLD kan worden bereikt door inzet van zogenoemde Rijkswaterstaat brede 'bouwblokken'.

- Integrale inpassingsvisie HLD
  De integrale inpassingsvisie geeft het gewenste ruimtelijke streefbeeld van de drie kanalen die samen de HLD vormen en richt zich op de hele HLD inclusief de objecten en de oevers. Dit geldt ook daar waar op dit moment niet direct een investering voorzien is maar wel onderhoud. De integrale inpassingsvisie HLD is uitgangspunt voor de landschappelijke inpassing van de Busbaanbrug, ofwel deze bepaalt het esthetisch programma van eisen.

Duurzaamheid
De drie overheidslagen willen de impact op het klimaat zo klein mogelijk houden. Werken aan een duurzame leefomgeving is dan ook het fundament onder ons werk. Een gestructureerde manier om het gesprek aan te gaan over duurzame kansen, is de Omgevingswijzer. Dit instrument brengt vroegtijdig gezamenlijke doelen in beeld en laat zien wat de effecten zijn op de omgeving. Vervolgens laat de Omgevingswijzer zien hoe we met slimme combinaties duurzame resultaten kunnen behalen.



De Omgevingswijzer analyseert een project op 12 thema's, zoals ecologie, sociale relevantie en economie. Vanuit deze thema's worden verschillende duurzame oplossingen met elkaar in verband gebracht. De Omgevingswijzer laat zien welke oplossingen te combineren zijn.

Voor de aanlegprojecten op de HLD welke in het kader van MIRT of VenR worden uitgevoerd, wordt duurzaamheid volgens de uitgangspunten zoals vastgelegd in de handreiking Aanleg en Onderhoud ingevuld. Het verduurzamen van het onderhoud wordt in het kader van assetmanagement vormgegeven.

Afbeelding: omgevingswijzer (voorbeeld)

2.3 Stappenplan

0. Project Start Up
   In deze fase wordt het Plan Van Aanpak gedeeld met het projectteam en worden de ambtelijke opdrachtgevers betrokken bij vertaling hiervan door het projectteam. De PSU zal een veldbezoek bevatten.

   Deelresultaten
   - Delen van de verwachtingen en benodigde besluitvormingsinformatie.
   - Vertaling Plan van Aanpak in werkafspraken (organisatie, budget, risico's, beheersing, communicatie).

Het MIRT Onderzoek, met nadruk op factfinding

1. Basisdossier
   In deze fase worden (recente) onderzoeken, verkenningen en besluitdocumenten vanuit de verschillende overheden in kaart gebracht en gedeeld met de betrokken onderdelen. Zo heeft de gemeenteraad de afgelopen jaren stapsgewijs besluiten genomen over een bereikbaarheidsoplossing in het stadsdeel, wat resulteerde in een voorkeursvariant voor een nieuwe oeververbinding, ter vervanging van de bestaande busbaanbrug (raadsbesluit juni 2018). Ook wordt er momenteel een onderzoek gehouden naar een uitbreiding van het verkeerscirculatieplan naar het schaalniveau van de gehele stad en wordt de bereikbaarheid in de regio Groningen-Assen onderzocht (netwerkvisie).

   Deelresultaten
   - Maken gebiedsfoto: bij de gebiedsfoto wordt de bestaande situatie in kaart gebracht. Alle voor het ontwerp en bijbehorende kostenraming relevante aspecten worden in beeld gebracht (natura 2000 / EHS, monumenten (cultuurhistorie) en archeologische verwachtingskaart, ondergrondse obstakels (klic), bodemsoorten, bodemverontreinigingen, waterwingebieden, bestuurlijke grenzen, niet gesprongen explosieven, geothermische installaties en beschikbare luchtfoto's. Ook worden de grondposities in beeld gebracht (binnen 300m van het tracé) zodat inzicht wordt gekregen in het aantal eigenaren en de verwerfbaarheid.
   - Opstellen ruimtelijke analyse: verkennen van de huidige verbinding in de stedelijke context, waaronder ook het kwaliteitsniveau van het OV;
   - Opstellen afwegingskader: met daarin in ieder geval aandacht voor doelbereik, probleemoplossend vermogen, no go's/ onoverkomelijke belemmeringen (risico's), kosten (orde van grootte, o.b.v. een kentallenraming) en baten, draagvlak. Belangrijk aandachtspunt is het verkennen hoe de kwalitatieve waardering tot stand kan komen.
   - Opstellen stakeholdersanalyse: hierbij wordt gekeken naar de belangen, invloed, issues en wensen. Op basis van deze inventarisatie kan in beeld worden gebracht hoe de actoren het beste kunnen worden betrokken en welke wensen zo significant zij dat deze invloed hebben op het ontwerp en of de kostenraming. De stakeholderanalyse is input voor het formuleren van een participatieplan.
   - Opstellen Omgevingswijzer (Duurzaam GWW), daarbij wordt ook de handreiking ' Verduurzaming MIRT' bij betrokken.

   De stakeholderanalyse (met wensen en issues) en de gebiedsfoto zijn belangrijke input voor expert-ateliers, waarin de ontwerpen worden samengesteld en de belangrijkste milieuaspecten worden beoordeeld.

2. Ambities
   Vervolgens worden relevante beleidskaders en ambities vanuit de verschillende overheden verzameld. Het doel hiervan is om de bandbreedte van de oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Voor de eerste twee stappen is ruim 4-5 maanden beschikbaar. Om in deze korte tijd deze stappen te kunnen uitvoeren zal een "Snelkookpan Situatie" moeten worden gecreëerd.

   De participatie krijgt in de Omgevingswet een nog
   Belangrijkere rol dan nu: samen met de omgeving de opgaven in de fysieke leefomgeving uitwerken. In deze fase verkennen partijen de wijze waarop de omgeving nadrukkelijk betrokken kan worden.

   Deel resultaten
   - Actualisatie gebiedsfoto
   - Toets beoordelingskader
   - Toets stakeholdersanalyse
   - Opstellen ambitieweb (Duurzaam GWW)

3. Uitvoering van aanvullende onderzoeken
   In deze fase wordt afstemming gezocht met de (nog) lopende gemeentelijke en regionale onderzoeken naar de wenselijkheid uitbreiding van het verkeerscirculatieplan (bepaalt de vraag of er auto's over een nieuwe oeververbinding komen), de onderzoeken naar de mobiliteit in de toekomst en de actualisering van de OV visie. Mogelijk zijn er op grond van stappen 1 en 2 nog nieuwe onderzoeken nodig.
   Dit is ook de fase waarin de mogelijke strategieën voor de marktbenadering aan bod kunnen komen. Ook de relatie met de nieuwe Omgevingswet, de consequenties van de uitspraak van de RvS over het Programma Aanpak Stikstof en de betekenis hiervan voor de te nemen planologische besluiten wordt verkend.
   Tenslotte zullen scenario's ten aanzien van de maakbaarheid van de oeververbinding in relatie tot de gebouwde en nog te bebouwen omgeving globaal verkend worden.

4. Vertaling naar onderzoeksvragen en oplossingsrichtingen met indicatie van het oplossend vermogen, de kosten, kansen, effecten en risico's
   Doel hiervan is om beter in beeld te krijgen welke oplossingen mogelijk zijn en wat de kosten en effecten (verkeerskundig, milieu, maatschappelijke kosten en baten) hiervan zijn. De informatie over deze oplossingsrichtingen moet geschikt zijn om een vergelijking te kunnen maken met de beschikbare informatie. Aan het eind van stap 4 moeten de oplossingen kunnen worden geprioriteerd.
   De laatste fase met de nadruk op bestuurlijke afweging en voorbereiding BO MIRT.

5. Vertaling resultaten in een concept Startbeslissing, ter voorbereiding op overdracht naar Rijkswaterstaat;
   In de laatste stap staat het formuleren van een aanpak voor de MIRT-verkenning centraal. De basis hiervoor vormt de samenvatting van de factfinding.

2.4 Planning

Voor bijeenkomsten van projectteam en de begeleidingscommissie komt een planning. De bijeenkomsten zullen plaatsvinden op projectteamdagen. Hiervoor is elke week een dagdeel beschikbaar en een projectteamlocatie met faciliteiten (vergaderzaal, werkplekken). Ook aan adviseurs wordt gevraagd om beschikbaar en aanwezig te zijn op bepaalde projectteamdagen.

Bij de momenten is bij 2, 4 en 5 komt het directeurenoverleg bij elkaar, gevolgd door een Stuurgroep bestaande uit de bestuurders.

- Delen van de verwachtingen en plan van aanpak vaststellen (BO MIRT 2019)
- Delen voortgang stappen 1 en 2: basisdossier en ambities
- Delen stappen 3 en 4 verdieping en vertaling
- Delen resultaten MIRT Onderzoek en vaststellen van de uitvoeringsagenda

			2020				2021			
	Q	4	1	2	3	4	1	2	3	4
0	**PSU/ projectplan**									
1	**Basisdossier**									
2	**Ambities**									
3	**Verdieping**									
4	**Vertaling**									
5	**Besluitvorming naar BO MIRT**									

Doorkijk
Uitgaande van een start in het eerste kwartaal van 2020, rekening houdend met risico's, is de planning op hoofdlijnen als volgt:

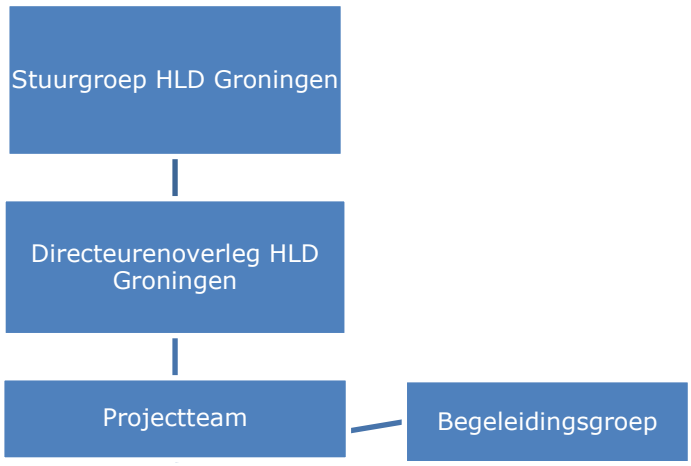
MIRT 0	Plan van aanpak onderzoek	gereed 2019- Q4
MIRT 1	Onderzoek	gereed 2021- Q3
MIRT 1	Startbeslissing Verkenning	gereed 2022- Q4
MIRT 2	Voorkeursbeslissing	gereed 2024-Q3
MIRT 3a	Projectbeslissing	gereed 2025-Q2
MIRT 3b	Uitvoeringbeslissing	gereed 2026- Q1
MIRT 4	Opleveringsbeslissing	gereed 2028-Q3

Tijdens de realisatie worden de kunstwerken getrapt of (ten dele) parallel in tijd aangelegd.

3 Organisatie

Het Rijk - het Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) - is verantwoordelijk voor de besluitvorming omtrent het hoofdvaarwegennetwerk en heeft daarom de rol van opdrachtgever en bekostigende partij van de MIRT Verkenning. Gelet op het eigenaarschap van de huidige brug, de relatie met de bereikbaarheidsplannen en inpassing in de stedelijke omgeving voert de gemeente Groningen het onderzoek in aanloop naar de Verkenning uit in opdracht van het IenW/DGLM. Dit doet zij in nauwe samenwerking met RWS NN en de provincie Groningen.

Besluitvorming vindt plaats in een op te richten project specifieke stuurgroep voor het Groningse deel van de HLD. Daaraan voorafgaand vindt een Directeurenoverleg plaats. Een ambtelijke begeleidingscommissie adviseert over proces en inhoud. De gehele projectorganisatie is weergegeven in onderstaande figuur.



Stuurgroep
- HID a.i. Mieke Attema, Rijkswaterstaat Noord Nederland
- Gedeputeerde Graper-Koolwijk, provincie Groningen
- Wethouder Broeksma, gemeente Groningen

Directeurenoverleg
- Zjèf Budé, Rijkswaterstaat Noord Nederland
- Bas Krijgsheld, provincie Groningen
- Alfred Kazemier, gemeente Groningen

Projectteam
- Jeroen Engels, gemeente Groningen
- Jaap Mulder, provincie Groningen
- Jan Maarten Bakker, Rijkswaterstaat Noord Nederland

Begeleidingsgroep

- Marcel Meijer/ Robert Huigen, gemeente Groningen
- Provincie Groningen
- Diverse (naar gelang behoefte) Rijkswaterstaat Noord Nederland

Het projectteam wordt ondersteunt door de specialisten vanuit de drie organisaties, te denken van aan beleidsadviseur, ontwerper, technisch adviseur, jurist en communicatieadviseur.

4 Projectbeheersing

De projectbeheersing is erop gericht het projectresultaat te behalen (inclusief de daarbij behorende kwaliteitscriteria) binnen de gestelde tijd en binnen het afgesproken budget. Scope, tijd, geld en kwaliteit zijn daarom de centrale aspecten waarop de sturing van het project is gericht.

De volgende aspecten worden meegenomen:

Kwaliteit
Voor een MIRT onderzoek gelden geen standaard kwaliteitseisen. Wel wordt gebruik gemaakt van de kwaliteitseisen voor verkeerskundig onderzoek en ramingen (RWS).

Scope
Door het onderzoek op te delen in stappen en de deelproducten te bespreken binnen het DO en SG wordt de scope meerdere malen besproken met de opdrachtgevers. Daarnaast wordt er een begeleidingsgroep ingesteld om proces en inhoud te volgen en het projectteam van advies te voorzien.

Planning
Voor het bewaken en monitoren van de voortgang van het project wordt gebruik gemaakt van een planning en een teamagenda. De planning geeft aan wanneer de producten per fase gereed moeten zijn en wanneer participatiemomenten en stuurgroepbijeenkomsten plaatsvinden. De (project)teamagenda geeft het projectteam houvast voor het organiseren van afstemming tussen de projectteamleden over producten en de voorbereiding van participatie en stuurgroepbijeenkomsten.

Budget
Voor het gehele project wordt een projectbudget vastgesteld. De uitgaven en uitbestedingen worden bijgehouden. Steeds wordt een vergelijking gemaakt met het beschikbare budget.
De kosten voor de ambtelijke inzet ten behoeve van het Onderzoek worden door de eigen organisaties gedragen.
Aanvullende kosten voor extra ondersteuning, expertise of onderzoek worden 50/50 gefinancierd door gemeente en RWS.

Raming

		Kosten in euro
0	**PSU/ projectplan**	p.m.
1	**Basisdossier**	25.000
2	**Ambities**	5.000
3	**Verdieping**	50.000
4	**Vertaling**	25.000
5	**Onvoorzien**	5.000
	Totaal	110.000

Managementinformatie
De aspecten kwaliteit, scope, planning en budget worden regelmatig gerapporteerd in de vorm van een voortgangsrapportage. Twee maandelijks zal dit rapport worden opgesteld en in het projectteam besproken.

Communicatie
Het MIRT onderzoek kent drie opdrachtgevers. Deze hebben eigen belangen en vertegenwoordigen een eigen achterban. Goede afspraken over communicatie en communicatie-uitingen zijn daarom belangrijk in de projectbeheersing. Er zal een apart communicatieplan worden opgesteld waarin afspraken worden gemaakt over interne en externe communicatie (communicatiemomenten, communicatiemiddelen en over de organisatie van de communicatie). Dit plan zal in het projectteam worden vastgesteld.

BIJLAGEN

A. Overzichtskaart

