Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

**TER BESLISSING**

**Datum**
22 mei 2026

**Onze referentie**
IENW/BSK-2026/91667

**Opgesteld door**
DG Luchtvaart en Maritieme Zaken
Dir.Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en Vaarwegen

**Beslistermijn**
17 mei 2026

**Bijlage(n)**
6

Aan Minister

# nota

Uitkomsten BO Gerrit Krolbrug Groningen en voorstel vervolg

## Aanleiding

De gunning voor de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug vindt de komende maanden plaats. Tijdens de nieuwbouw vervalt een veelgebruikte oeververbinding over het Van Starkenborghkanaal. Bij het Notaoverleg MIRT van 26 januari 2026 is een motie ingediend en later aangenomen waarin het Kabinet wordt 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 en voetgangers heeft op de stad en verzoekt het kabinet tevens om hierbij een tijdelijke brug of desnoods een pontje te heroverwegen. De afgelopen periode hebben meerdere overleggen met de gemeente, Platform Gerrit Krolbrug (GKB), de Vereniging Bedrijven Noordoost (VBNO) plaatsgevonden en is afgesloten met een Bestuurlijk Overleg met de gemeente en provincie. Met deze nota wordt u geïnformeerd over de uitkomsten van de gevoerde overleggen en wordt u geadviseerd over het vervolg.

## Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om:

1. Vast te stellen dat de uitkomst van de recent gevoerde overleggen geen aanleiding geeft om het eerdere besluit van uw voorganger over een tijdelijke verbinding te herzien.
2. Aan de Kamer en de omgeving door middel van een brief te laten weten dat aan de motie de Hoop uitvoering zal worden gegeven door vol in te zetten op overige hindermaatregelen en bijgevoegde brief te ondertekenen.

## Kernpunten

Door bewoners en bedrijfsleven zijn meerdere brieven aan het ministerie en aan de Tweede Kamer gestuurd (bijlage 1a en b). Op 8 april jl. is in bestuurlijk overleg tussen IenW, de gemeente Groningen en de provincie Groningen geconcludeerd dat heroverweging van de onderzochte varianten niet heeft geleid tot een haalbaar alternatief voor de tijdelijke verbinding via de Busbaanbrug.

Een pontverbinding en een pontonbrug zijn als nautisch onveilig beoordeeld en hebben onvoldoende capaciteit. De variant van de bewoners en bedrijfsleven (VBNO-variant) wordt door IenW en de gemeente niet realistisch geacht vanwege beperkte breedte voor fietsers en voetgangers in twee richtingen, het ontbreken van zicht op belangrijke risico's en hogere kosten dan eerder geraamd (zie bijlage 2 voor bevindingen gemeente en RWS). Deze variant is duurder dan de €6 mln.

(exclusief BTW) die werd geschetst door de organisaties en zal naar verwachting niet of nauwelijks goedkoper zijn dan de huidige Busbaanbrugvariant. Rijkswaterstaat heeft alle varianten opnieuw beoordeeld; de Busbaanbrugvariant resteert als enige kansrijke optie. Een overzicht van de onderzochte varianten is als bijlage 3 opgenomen.

De Busbaanbrugvariant blijft de enige realistische tijdelijke oplossing, maar de gemeente is niet bereid het ontwerp van de nieuwe Gerrit Krolbrug te versoberen (en deze variant zo financieel mogelijk te maken) of substantieel bij te dragen, terwijl er nu geen middelen zijn om deze te realiseren. Voor IenW geldt dat deze tijdelijke oplossing kostbaar is (ruim €10 mln.), leidt tot vertraging en meerkosten (circa €10-15 miljoen) van de nieuwe brug en slechts beperkte reistijdwinst oplevert. Het realiseren van een tijdelijke verbinding via de Busbaanbrug is dus momenteel financieel niet haalbaar en brengt bovendien risico's mee voor de realisatie van de Gerrit Krolbrug. Dit alles mede gezien de tekorten waar IenW mee te maken heeft.

In bijlage 6 treft u de Kamerbrief aan, die na uw akkoord kan worden verzonden aan de Tweede Kamer en parallel aan de gemeente en Platform Gerrit Krolbrug (GKB) en de Vereniging Bedrijven Noordoost (VBNO).

**Krachtenveld**
Platform Gerrit Krolbrug en VBNO hebben brieven gestuurd naar u en Tweede Kamer waarin een oproep wordt gedaan voor een tijdelijk oplossing. In de Tweede Kamer leeft de GKB ook, gezien verschillende Kamervragen en moties. Er is veel (lokale) media-aandacht, schoolkinderen zijn op de been gebracht i.v.m. omfietsen en de lokale politiek is er erg druk mee.

**Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**
Niet van toepassing.

**Toelichting**

*Politieke context*
In de Tweede Kamer leeft de GKB gezien verschillende Kamervragen en moties. In bijlage 4 treft u de meest recente motie aan. In bijlage 5 treft u een brief aan de Tweede Kamer waarin de keuze van uw voorganger is onderbouwd.
Uw voorganger heeft eerder aan Kamerleden de Hoop en Schutz een toelichting gegeven over zijn besluit om geen tijdelijke voorziening te treffen bij de Busbaanbrug. Dat heeft de Kamerleden niet weerhouden tot het indienen van de eerdergenoemde motie.

*Financiële/juridische overwegingen*
Indien u het eerder genomen besluit zou herzien, al dan niet op basis van een nieuwe Kamermotie, blijft dat niet zonder consequenties voor het project.
De beschikbare tijd is onvoldoende om nog vóór het verdwijnen van de huidige verbinding een tijdelijke voorziening te realiseren. Voor uitwerking, vergunningverlening, aanbesteding en realisatie is meer tijd nodig dan de resterende circa negen maanden. Dit geldt ook voor een eventuele uitvoering van de Busbaanbrug-variant.

Een tijdelijke verbinding heeft alleen toegevoegde waarde indien deze beschikbaar is voordat de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug start. Dit zou uitsluitend mogelijk zijn door uitstel van de start van de bouw. Een dergelijk uitstel leidt naar verwachting tot een vertraging van circa 1 tot 1,5 jaar en tot vertragingskosten van circa €10–15 mln. Dit kan tot gevolg hebben dat de brug versoberd moet worden, wat de gemeente Groningen niet wil. Daarnaast bestaat het risico dat door prijsstijgingen de kosten nog meer oplopen.

De gunning van de nieuwe brug is voorzien in de zomer van 2026. Vanaf dat moment start de aannemer met de voorbereidingen. Uitstel van de startdatum leidt contractueel tot een termijnverlenging en compensatie van de aannemer.

*Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij*
Als gevolg van de nieuwbouw van de Gerrit Krolbrug worden de huidige fiets/loopbruggen verwijderd. Dit leidt tot reistijdverlies op sommige routes. In bijlage 6 treft u een brief aan de Tweede Kamer aan, waarin uitgebreid wordt ingegaan op deze extra reistijd. Kern is dat het verschil tussen de voorgestelde omrijroutes en de door de omgeving gewenste Busbaanbrug-variant beperkt of er niet is (afhankelijk van herkomst/bestemming).

*Communicatie*
Zoals in de RWS-staf is besproken zal de brief tegelijk met de brieven voor het debat strategische keuzes worden verzonden en parallel aan de gemeente en Platform Gerrit Krolbrug (GKB) en de Vereniging Bedrijven Noordoost (VBNO).

**Bijlagen**

| **Volgnummer** | **Naam** | **Informatie** |
|---|---|---|
| 1.a en b | 1a Brief aan Cie IenW<br>1b Extra brief aan Cie IenW | Brieven van bewoners met oproep voor de tijdelijke verbinding |
| 2. | Bevindingen VBNO-variant tijdelijke verbinding Gerrit Krolbrug d.d. 20 maart 2026 | Ambtelijke bevindingen op de ingediende bewonersvariant VBNO/Platform GKB. |
| 3. | Overzicht onderzochte varianten | |
| 4. | Motie de Hoop | Motie de Hoop over het wel of niet heroverwegen tijdelijke verbinding GKB. |
| 5. | Brief TK | Brief toelichting besluit tijdelijke verbinding GKB. |
| 6. | Brief TK | Invulling motie de Hoop |