

**OTB/MER A7/N7 ZUIDELIJKE RINGWEG
GRONINGEN, FASE 2
DEELRAPPORT SCHEEPVAART**

RIJKSWATERSTAAT NOORD-NEDERLAND

12 juni 2013
077155065:A - Definitief
D01011.000629.0100



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 2	3
1.2	Projectscope	5
1.3	Doel van het rapport	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Aanpak Ring Zuid	7
2.1	Beschrijving op hoofdlijnen	7
2.2	Maatregelen Aanpak Ring Zuid	8
3	Beleidskader	13
4	Huidige situatie	16
4.1	Huidige situatie	16
4.2	Noord-Willemskanaal	16
4.2.1	Vigerend beleid	17
4.2.2	Streefbeelden vaarwegbeheerder	17
4.2.3	Kenmerken	18
4.2.4	Gebruik en brugbediening	19
4.3	Oude Winschoterdiep	20
4.4	Winschoterdiep	21
4.4.1	Vigerend beleid	22
4.4.2	Streefbeelden vaarwegbeheerder	23
4.4.3	Kenmerken	23
4.4.4	Gebruik en brugbediening	24
5	Methode en beoordelingscriteria	26
5.1	Methode	26
5.2	Beoordelingscriteria	26
6	Effectbeschrijving en beoordeling	27
6.1	Referentiesituatie	27
6.2	Maatregelen Studiegebied	27
6.2.1	Noord-Willemskanaal	27
6.2.2	Oude Winschoterdiep	30
6.2.3	Winschoterdiep	30
7	Conclusie	33
7.1	Conclusie	33
7.2	Leemten in kennis	33
Bijlage 1	Geraadpleegde documenten	34
Colofon		35

HOOFDSTUK 1 Inleiding

Voor u ligt het deelrapport Scheepvaart behorende bij het OTB/MER A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2', afgekort ZRGII. In dit rapport wordt het project ook aangeduid als Aanpak Ring Zuid, afgekort ARZ.

1.1

AANLEIDING A7/N7 ZUIDELIJKE RINGWEG GRONINGEN, FASE 2

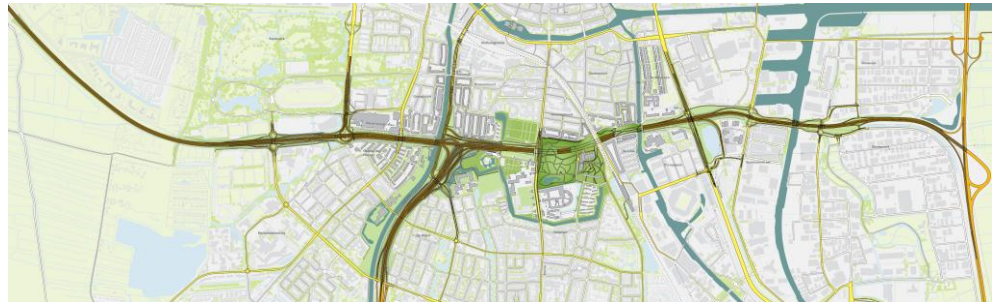
Problematiek en maatregelen zuidelijke ringweg Groningen

De zuidelijke ringweg Groningen is een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegennet, het stedelijke netwerk in de centrale zone van de stad en het regionale wegennet. De bereikbaarheid van stad en regio neemt af. Het wordt steeds drukker op de zuidelijke ringweg en er staan regelmatig files. De vermenging van het doorgaande verkeer met het lokale en regionale verkeer en de diverse toe- en afritten draagt hier aan bij. Ook de kwaliteit van de leefomgeving rond de zuidelijke ringweg staat onder druk, onder andere doordat de weg een barrière in de stad vormt, een bron van geluid-, lucht- en visuele hinder is en op sommige punten onveiligheid is.

Deze problematiek is de aanleiding geweest om onderzoeken te starten naar hoe het verkeer beter en veiliger door kan rijden. Inmiddels zijn enkele maatregelen getroffen in het kader van fase 1 van de aanpak van de zuidelijke ringweg. Het betreft onder andere aanpassingen aan het Julianaplein en de aanleg van het nieuwe Euvelgunnetracé. Bij de besluitvorming was al voorzien dat deze maatregelen een oplossing vormen voor de kortere termijn, maar niet afdoende zijn om de problematiek ook voor de verdere toekomst structureel op te lossen. Extra maatregelen om de problematiek van de zuidelijke ringweg voor de langere termijn op te lossen zijn in diverse studies beschreven en geanalyseerd. Uit de analyse in de zogenaamde Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg fase 2 is een aanpak naar voren gekomen die de problematiek goed oplost en bovendien binnen het beschikbare budget past. Deze oplossingsrichting bestaat uit het ombouwen van de bestaande rijksweg 7 tot een nieuwe en beter ingepaste weg op het bestaande tracé. Dit is vastgelegd in een Bestuurlijk Voorkeursalternatief (het BVA). Dit is in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt tot de Aanpak Ring Zuid (ARZ) maatregelen (zie afbeelding 1). Deze aanpak is tot stand gekomen na raadpleging van bewoners, gebruikers en andere belanghebbenden en kan rekenen op draagvlak bij de drie meest betrokken overheden, het rijk, de provincie en de gemeente.

Afbeelding 1

Afbeelding Aanpak Ring Zuid
Zuid



Doelstellingen Aanpak Ring Zuid

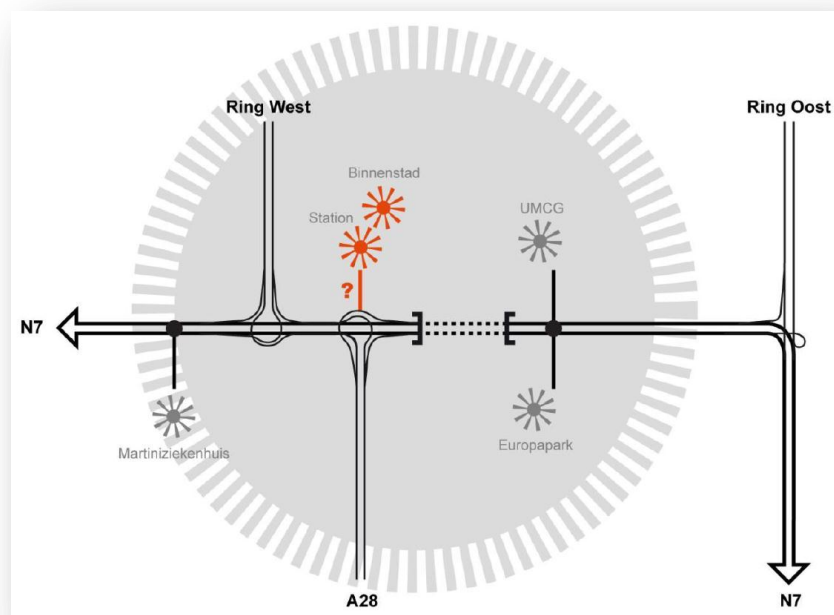
De doelstellingen van de Aanpak Ring Zuid zijn:

- verbeteren van de doorstroming van het verkeer
- verbeteren van de verkeersveiligheid
- goede, duurzame autobereikbaarheid van de regionale economische centra bieden
- goede bereikbaarheid van de stadsdelen bieden
- verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond de zuidelijke ringweg
- bijdragen aan verbetering ruimtelijke kwaliteit van de stad Groningen.

Bij de bereikbaarheid en het ruimtelijke-economisch perspectief is uitgegaan van de zogenaamde dynamo's die in de Structuurvisie van de gemeente Groningen 'Stad op Scherp' (2009) genoemd worden, zie figuur 1.2. Dit zijn de Binnenstad, Stationsgebied, Universiteit Medisch Centrum Groningen (UMCG), Zernike Science Park, Europapark/Kempkensberg en het Martiniziekenhuis en omgeving.

Afbeelding 2

"Dynamo's" gemeente
Groningen



1.2

PROJECTSCOPE

Plangebied

Het plangebied is het gebied waar de fysieke maatregelen aan de zuidelijke ringweg Groningen plaatsvinden. Het traject van de zuidelijke ringweg Groningen (rijksweg 7) waar de maatregelen van de Aanpak Ring Zuid betrekking op hebben is zo'n negen kilometer lang. Het plangebied betreft de A7/N7 vanaf hectometerpaal 193.7 tot hectometerpaal 204.8 en de A28 vanaf het viaduct Ketwich Verschuurlaan (hectometerpaal 198.8) tot het Julianaplein (hectometerpaal 200.2).

Studiegebied

Het studiegebied omvat het tracé van de Aanpak Ring Zuid en de omgeving daarvan, waaronder ook het onderliggende wegennet (OWN), voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen optreden.

Voor het aspect scheepvaart zijn drie delen van het plangebied van belang. Het studiegebied wordt gevormd rondom drie kruisende waterwegen:

- Het Noord-Willemskanaal (Julianabrug).
- Het Oude Winschoterdiep.
- Het Winschoterdiep (Euvelgunnerbruggen).

1.3

DOEL VAN HET RAPPORT

Doel OTB/MER Aanpak Ring Zuid

Infrastructurele maatregelen om de problemen rond de zuidelijke ringweg Groningen op te lossen, hebben vaak aanzienlijke gevolgen voor mens en milieu. Het is daarom belangrijk dat er een zorgvuldige procedure wordt doorlopen. De spelregels hiervoor zijn vastgelegd in onder andere de Tracéwet, de Wet milieubeheer en de Crisis- en herstelwet.

Voor besluitvorming over aanpassingen van het rijkshoofdwegennet is de Tracéwet van toepassing. Voor de besluitvorming over de Aanpak Ring Zuid (ARZ) wordt de verkorte Tracéwet-procedure gevolgd. Deze procedure zal uiteindelijk leiden tot een Tracébesluit (TB), dat genomen wordt door het bevoegd gezag, zijnde de minister van Infrastructuur en Milieu. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) wordt samen met het milieueffectrapport (MER) ter inzage gelegd. Het MER Aanpak Ring Zuid analyseert de huidige en toekomstige problemen, oplossingen en effecten daarvan. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt de Aanpak Ring Zuid ruimtelijk vastgelegd.

De Aanpak Ring Zuid is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet. Dit heeft tot gevolg dat de planstudie betrekking heeft op één alternatief, de Aanpak Ring Zuid. Daarnaast hoeft het MER niet getoetst te worden door de Commissie m.e.r., waardoor inspraak, advies en besluitvorming over MER en OTB gelijktijdig kan worden doorlopen.

Doel deelrapport Scheepvaart

Voorliggende rapportage betreft het deelrapport Scheepvaart dat als onderliggend document voor het OTB/MER dient. In het OTB/MER worden de effecten van de Aanpak Ring Zuid onderzocht. In deze rapportage wordt ingegaan op de effecten van de Aanpak Ring Zuid op de scheepvaart.

1.4

LEESWIJZER

Dit rapport beschrijft in hoofdstuk 2 het ontwerp Aanpak Ring Zuid op hoofdlijnen. Hoofdstuk 3 bevat het beleidskader en hoofdstuk 4 de huidige situatie op de vaarwegen ter plaatse van de kruisingen met de Zuidelijke Ringweg. In hoofdstuk 5 wordt de gehanteerde beoordelingsmethode beschreven en in hoofdstuk 6 wordt vervolgens het ontwerp Aanpak Ring Zuid met de huidige situatie vergeleken, waaruit de effecten beoordeeld worden.

HOOFDSTUK 2 Aanpak Ring Zuid

2.1

BESCHRIJVING OP HOOFDLIJNEN

In de Verlengde Verkenning Zuidelijke Ringweg fase 2 zijn verschillende alternatieven onderzocht voor de problematiek op de zuidelijke ringweg Groningen. Geen van de bestudeerde alternatieven voldeed aan de gestelde randvoorwaarden. Om tot een werkbaar en (financieel) haalbaar alternatief te komen, is in de zomer van 2009 gewerkt aan een alternatief dat wel aan alle randvoorwaarden voldoet. Het resultaat is vastgelegd in het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Het BVA is een combinatie van de onderzochte alternatieven op het bestaande tracé.

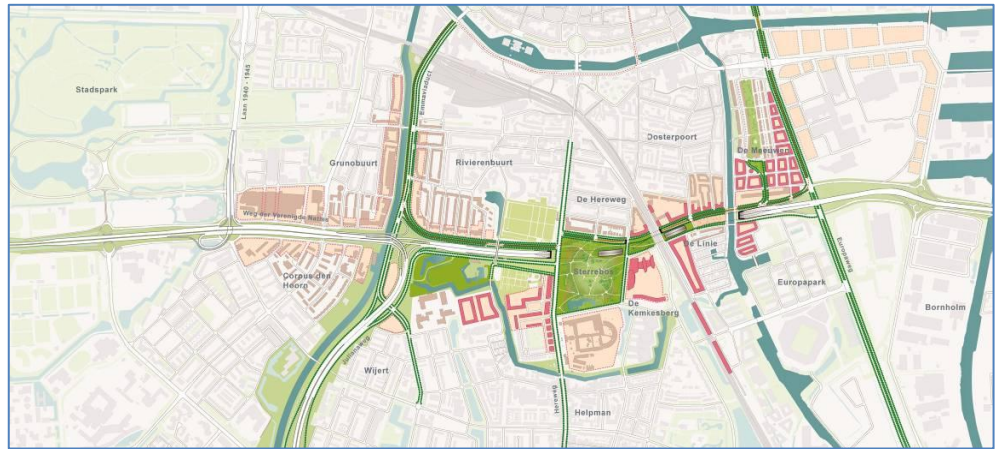
Het BVA gaat uit van één samenhangende visie op stad en snelweg. Het decennialang gevoerde compacte stad beleid en het duurzame mobiliteitsbeleid van stad, rijk en regio vormen daarvoor het vertrekpunt. Het BVA levert ingrediënten voor de versterking van de gebieden die de stad in haar structuurbeleid als 'dynamo's' voor haar ontwikkeling heeft benoemd. Het voorkeurs-alternatief beoogt tevens het open landschap ten zuiden van Groningen niet aan te tasten. Bij een keuze voor een alternatief dat uitgaat van een nieuw te ontwikkelen zuidelijk tracé zou het huidige tracé als barrière blijven bestaan.

Het BVA kent een uitwerking op hoofdlijnen. Het is samengesteld uit een keuze van verschillende technische oplossingen binnen het traject van het bestaande tracé en heeft de volgende hoofdkenmerken:

- een verhoogde hoofdrijbaan en parallel banen tussen knooppunt Vrijheidsplein en Julianaplein.
- een verdiepte hoofdrijbaan met deksels tussen Julianaplein en Europaplein, met de parallel banen als stadsstraat op maaiveld
- een verhoogde hoofdrijbaan op talud met daarnaast parallelbanen tussen Europaplein en knooppunt Euvelgunne
- een compact knooppunt Vrijheidsplein met ongelijkvloerse aansluiting op de westelijke ringweg
- een compact Julianaplein met fly-overs maximaal 1 niveau hoger dan het huidige Julianaplein en een "fly-under" voor de verbinding naar de A28
- handhaven huidige Europaplein
- een nieuwe aansluiting van de Ringweg ter hoogte van Bornholmstraat.

Afbeelding 3

Visualisatie Bestuurlijk
Voorkeursalternatief



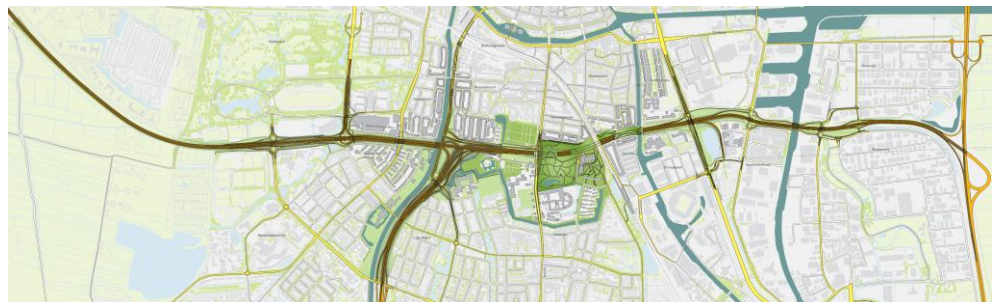
In de planstudiefase is het BVA verder uitgewerkt tot de Aanpak Ring Zuid (ARZ) maatregelen. Deze staan centraal staan in het OTB/MER. In de volgende paragraaf worden kort de maatregelen van de Aanpak Ring Zuid (ARZ) beschreven.

2.2**MAATREGELEN AANPAK RING ZUID**

In deze paragraaf is een beschrijving op hoofdlijnen opgenomen van de maatregelen die samen de Aanpak Ring Zuid vormen. Voor een volledige beschrijving van de maatregelen wordt verwezen naar de hoofdtekst van het OTB/MER. Dit onderzoek heeft betrekking op de genoemde maatregelen.

Afbeelding 4

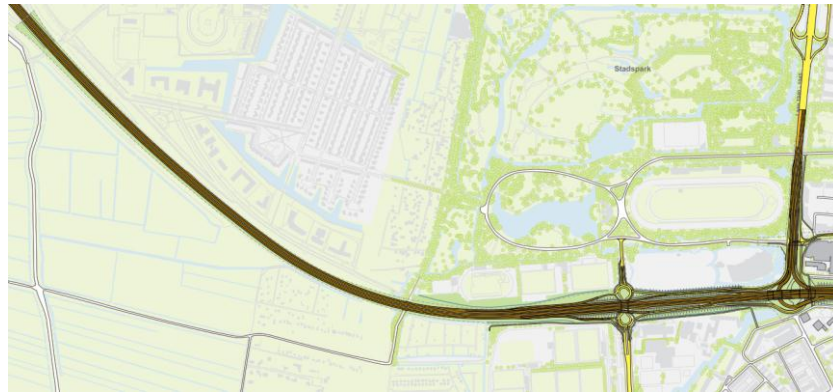
Afbeelding Aanpak Ring
Zuid



De maatregelen worden beschreven van west naar oost.

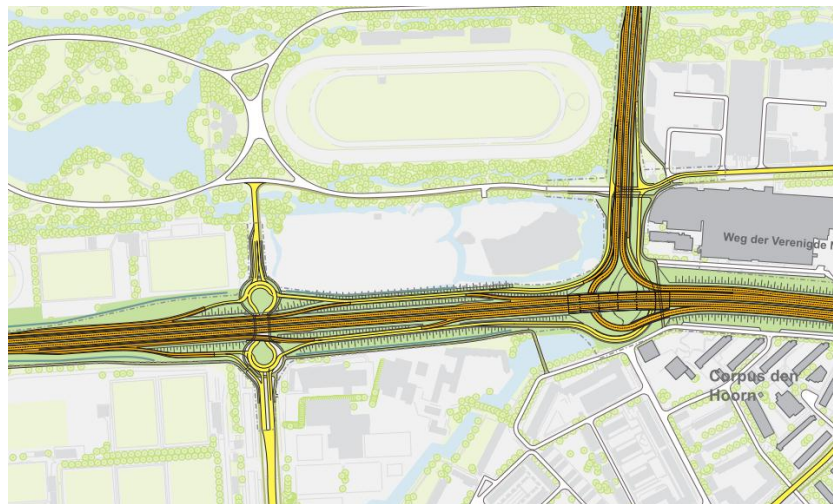
A7 vanaf Hoogkerk tot Vrijheidsplein

Vanaf de op- en afrit Hoogkerk is de bestaande vluchtstrook ingericht als lang weefvak, zodat voldoende capaciteit aanwezig is voor de afwikkeling van het uitvoegend verkeer richting Laan Corpus den Hoorn en Ring West. Een weefvak is een combinatie van een invoegstrook en uitvoegstrook, waardoor zowel bestuurders kunnen invoegen op de doorgaande hoofdrijbaan als uitvoegen vanaf diezelfde rijbaan. Naast het weefvak wordt zowel aan de noord- als zuidzijde een pechhaven aangelegd.



Ten behoeve van de overgang van autosnelweg (130 kilometer per uur) naar stadsautoweg (80 kilometer per uur) is er een geleidelijke snelheidsafbouw respectievelijk -opbouw. Van west naar oost vindt de snelheidsafbouw van 130 naar 100 kilometer per uur plaats na de afrit Hoogkerk, op deze plek wordt een verkeersbord met verplichte snelheid 100 kilometer per uur geplaatst.

Ten oosten van de afslag Laan Corpus den Hoorn staat vervolgens een verkeersbord met verplichte snelheid 80 kilometer per uur, zodat het verkeer ter hoogte van de Laan Corpus den Hoorn is afgeremd naar 80 kilometer per uur. Dit is nodig om op een veilige manier gebruik te kunnen maken van de weefvakken op het onderliggende wegennet, waar een snelheid van 50 kilometer per uur geldt. Vanuit oost naar west vindt op ongeveer dezelfde plekken de snelheidsopbouw van 80 naar 100 naar 130 kilometer per uur weer plaats



De bestaande botrotone blijft de aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn op de N7 verzorgen, die van groot belang is voor de verbinding van het Martiniziekenhuis en de Gasunie met de rijksweg 7.

Ten oosten van de botrotone ligt aan zowel de noord- als de zuidzijde van de rijksweg 7 een verbindingsvak (parallelstructuur). Op deze twee verbindingsvakken vinden weefbewegingen plaats tussen het hoofd en het onderliggend wegennet en hebben twee functies:

- Verbinden van het onderliggend weggennet (Martini Ziekenhuis en Martini Plaza/Martini Trade Park) met de rijksweg 7 en de Ring West.
- Aansluiten van de Ring West op de rijksweg 7. Doordat het verbindingsvak een directe op- en afrit op de rijksweg 7 heeft, hoeft verkeer van en naar de rijksweg 7 niet onnodig gebruik te maken van de botrotonde Laan Corpus den Hoorn.

Vanwege de beperkte lengte van het verbindingsvak zijn deze weefbewegingen enkel mogelijk bij een snelheid van 50 kilometer per uur.

Vrijheidsplein



Het knooppunt Vrijheidsplein verbindt de rijksweg 7 met de Westelijke ringweg. Het Vrijheidsplein is een ongelijkvloers knooppunt met drie verschillende niveaus.

Julianaplein



Het Julianaplein is een ongelijkvloers knooppunt dat de A28 met de rijksweg 7 aansluit. Daarnaast heeft het Julianaplein een volledige aansluiting op de stad ter hoogte van de Brailleweg/Vondellaan. Op het Julianaplein ligt de rijksweg 7 op het hoogste niveau. De aansluitingen van de A28 naar de N7-West en van de rijksweg 7-Oost naar de A28 gaan beiden onder de N7 door, waarbij de aansluiting van de rijksweg 7-oost naar de A28 het laagst ligt en de aansluiting van de A28 naar de rijksweg 7-west er tussen.

Ten noorden van het Julianaplein wordt de verbindingsweg Maaslaan aangelegd. Deze functioneert als verbindingsweg tussen de Hereweg en de aansluiting 'Centrum' ter hoogte van de Vondellaan/Brailleweg.



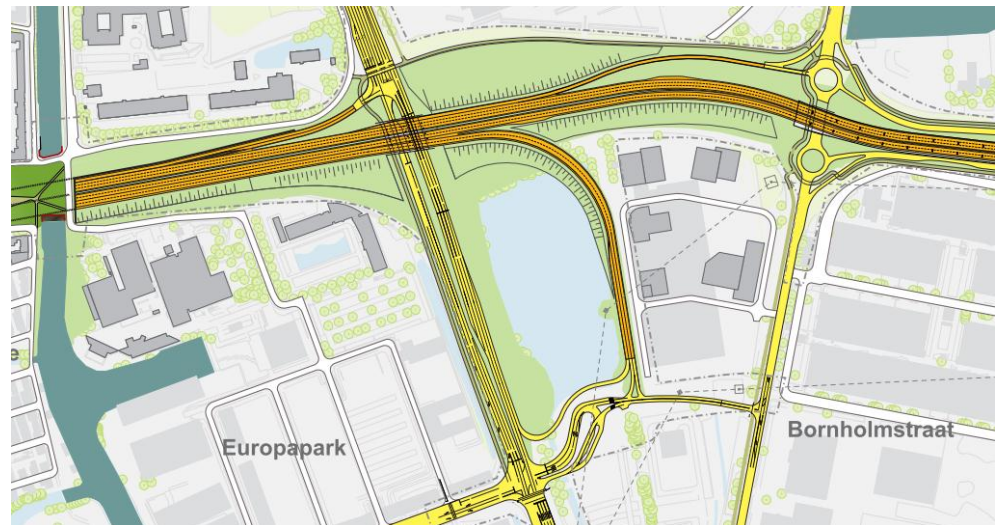
A7 Julianaplein tot Europaweg



Ten oosten van het Julianaplein begint de weg te dalen om de Hereweg onderlangs te kruisen. Ter hoogte van het Sterrebos ligt de A7 verdiept. Deze verdiepte ligging kent drie deksels:

- Ter hoogte van Hereweg/het Sterrebos;
- Ter hoogte van de Kempkensberg (DUO/Belastingdienst) tot na de spoorlijn Groningen-Assen;
- Tussen de Oosterpoort en De Linie: begin ter hoogte van de Verlengde Meeuwerderweg tot na het Oude Winschoterdiep.

De verdiepte ligging kruist het Oude Winschoterdiep, waarbij de wegen langs het Oude Winschoterdiep kunnen worden doorgetrokken zonder dat de Zuidelijke Ringweg een barrière is. Voor de waterspiegel is dit echter niet het geval, die wordt doorsneden. Ten westen van het Oude Winschoterdiep komt de weg uit de verdiepte ligging, om op tijd boven te zijn om over de Europaweg heen te gaan.



De aansluiting van de rijksweg 7 op de Europaweg is vormgegeven door een afrit aan de zuidzijde (over de Europaweg) met twee rijstroken die aansluit op een nieuw te realiseren weg tussen de Europaweg en de Bornholmstraat. De afrit splitst daarna in verschillende richtingen: naar de Europaweg (rechtsaf), naar de Bornholmstraat (linksaf) en eventueel ook rechtdoor naar de nog te ontwikkelen P+R-locatie. Hiermee ontstaat een gecombineerde aansluiting op zowel de Europaweg als de Bornholmstraat. Aan de noordzijde van de rijksweg 7 is er vanaf de rotonde op de Bornholmstraat een oprit op de N7 in westelijke richting. Ook is er vanaf de Europaweg een oprit op de N7 in westelijke richting, de verdiepte ligging in.

A7 Europaweg tot Euvelgunne



Vanaf het Europaplein blijft de rijksweg 7 tot knooppunt Euvelgunne doorlopen op de bestaande hoogte. De zuidelijke ringweg krijgt op dit deel een extra aansluiting op de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort. Momenteel zijn deze alleen via parallelwegen aangesloten op de ringweg. De lage bruggen over het Nieuwe Winschoterdiep zorgen voor veel oponthoud, doordat ze vaak open staan. Dat oponthoud is straks een stuk minder. De ring krijgt tussen het Europawegviaduct en het knooppunt Euvelgunne drie rijstroken in westelijke richting en twee in oostelijke richting. Nu is dat 2x2. De extra rijstrook in westelijke richting is nodig omdat er in deze richting veel meer verkeer is dan andersom. Veel verkeer in oostelijk richting verlaat de stad langs andere wegen. Een derde rijstrook is hier daarom niet nodig.

HOOFDSTUK 3

Beleidskader

De planuitwerking Aanpak Ring Zuid wordt uitgevoerd aan de hand van de OTB/TB-procedure. Ten behoeve van deze procedure wordt een milieueffect rapportage opgesteld. Hierin worden de gevolgen van een project voor met name natuur en milieu onderzocht. Dit resulteert in een milieueffectrapport (MER) en is bedoeld om bij besluiten over projecten de gevolgen voor natuur en milieu goed in beeld te brengen. Dit rapport Scheepvaart vormt een van de achtergrondrapporten bij het OTB/MER.

De beoordeling van de effecten van de planuitwerking wordt gedaan aan de hand van de onderstaande beleidsdocumenten. Deze documenten bevatten de beleidskaders van de vaarwegbeheerders (Provincie en gemeente Groningen) en het landelijke beleid voor de scheepvaart.

- Nota beheer provinciale vaarwegen Groningen (2011-2020), december 2011 (Provinciaal Omgevingsplan).
- Beleid gemeente Groningen over oppervlaktewater en waterfuncties, Groninger Water- en Rioleringsplan 2009-2013, Water, april 2009.
- Richtlijnen vaarwegen 2011
- Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN).
- Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), juli 2012.

Nota beheer provinciale vaarwegen Groningen (2011 – 2020)

De provincie Groningen is vaarwegbeheerder van twee van de drie kruisende vaarwegen (het Noord-Willemskanaal en het Winschoterdiep) van de A7. De bestaande beleidsvoornemens en visies op Rijks- en regionaal niveau, zoals de SVIR en de Regiovisie Goederenvervoer Noord-Nederland, zijn door de provincie vertaald in streefbeelden toegespitst op de provinciale vaarwegen. Deze streefbeelden zijn beschreven in de Nota beheer provinciale vaarwegen Groningen (2011-2020). In deze nota zijn de algemene streefbeelden voor elk provinciaal vaarwegtraject beschreven. Per vaarwegtraject en/of delen van het vaarwegtraject zijn deze streefbeelden nader uitgewerkt. Voor zover mogelijk zijn de streefbeelden verder uitgewerkt in functie eisen, zoals doorvaarthoogtes, -breedtes en bediening. De Nota is een nadere uitwerking op het gebied van de vaarwegen behorende bij het Provinciaal Omgevingsplan (POP).

Realisatietermijn streefbeelden en functie eisen.

De provincie Groningen geeft in dit document aan dat ze een aantal streefbeelden en functie eisen niet op korte termijn kunnen realiseren. De provincie vindt het wel van belang dat bij toekomstige nieuwbouw- en onderhoudsprojecten de streefbeelden en functie eisen in deze nota zoveel mogelijk worden nageleefd, zodat de streefbeelden wel op de lange termijn kunnen worden gerealiseerd. De streefbeelden geven het beeld weer waaraan het vaarwegnetwerk of vaarwegtraject zou moeten voldoen. Bij infrastructurele projecten spelen

echter meer (maatschappelijke) belangen dan alleen die van de vaarweg. Per project zal een afweging gemaakt dienen te worden tussen belangen.

Groninger Water- en Rioleringsplan, onderdeel Water (2009-2013)

De gemeente Groningen is vaarwegbeheerder van de derde kruisende vaarweg (het Oude-Winschoterdiep) van de A7. De gemeente en de waterschappen beheren en onderhouden het grootste deel van het oppervlaktewater in de stad. De gemeente heeft van elk water vastgesteld wat de belangrijkste functie moet worden, bijvoorbeeld natuur, recreatie of scheepvaart. Enerzijds zorgen zij ervoor dat het water van goede kwaliteit is, anderzijds dat het water aan de eisen behorende bij de belangrijkste functies ervan voldoet. Daar passen de gemeente en de waterschappen het beheer en onderhoud op aan, en ook de inrichting van de oevers.

De gemeente heeft het Oude-Winschoterdiep de functie boezemwater toegewezen. Boezemwater heeft een aan- en afvoerfunctie voor water op een lokale en regionale schaal. Dit water wordt in de meeste gevallen ook gebruikt voor transport over water. De gemeente heeft de wens geuit het kanaal bevaarbaar te maken voor kleine recreatievaart. Daarnaast moet het Oude-Winschoterdiep beschikbaar blijven voor de ligging van woonboten.

Richtlijnen Vaarwegen 2011 (RVW 2011)

De Richtlijnen Vaarwegen zijn een verkeerskundig hulpmiddel bij het ontwerp van een vaarweg, haven, sluis of brug. De Richtlijnen Vaarwegen bundelen de Nederlandse kennis op het gebied van het ontwerp en de inrichting van vaarwegen, zowel vaarwegvakken als havens, bruggen en sluisen. De richtlijnen geven aanwijzingen voor het kiezen van een maatgevend schip en maatgevende hydraulische randvoorwaarden voor zowel beroeps- als recreatievaart.

Een belangrijk doel van de richtlijnen is om landelijk een uniform netwerk van vaarwegen te verkrijgen. De gebruiker weet waar hij aan toe is en kan zijn reis optimaal plannen. Dit alles komt uiteindelijk de concurrentiekracht van de binnenvaart ten goede. De provincie Groningen wil haar vaarwegen laten voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen (RVW 2011).

Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN)

Begin 2009 is de nieuwe Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN 2008-2013) gepubliceerd. De BRTN 2008-2013 is een visie op het behoud en de ontwikkeling van het landelijk netwerk van recreatieve vaarwegen en vervangt de BRTN 2000. De Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) heeft in overleg met de provincies, in de nu vastgestelde BRTN 2008-2013, het basistoervaartnet geactualiseerd.

De BRTN 2008-2013 omvat vaarwegen, doorvaartmaten en een overzicht van de fysiek nautische knelpunten per provincie. Het Rijk heeft in het kader van het Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG) tot 2013 ruim 30 miljoen euro (landelijk) beschikbaar gesteld voor de verbetering van het basistoervaartnet.

Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt

bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

In bijlage 6 van de SVIR wordt het Rijksbeleid met betrekking tot de binnenvaart beschreven. De ambitie is het realiseren van betrouwbare reistijden voor de binnenvaart met prioriteit voor de hoofdverbindingssassen. Het Rijk werkt de onderhoudsachterstanden op de hoofdvaarwegen weg. Daarmee worden onverwachte stremmingen zo veel mogelijk voorkomen en voldoen de vaarwegen aan de afgesproken afmetingen. Ook wordt de capaciteit van de vaarwegen vergroot, zodat het groeiende transport van de mainports en greenports naar de economische kerngebieden en het buitenland over het water zonder kwaliteitsverlies afgewikkeld kan worden.

HOOFDSTUK

4 Huidige situatie

4.1

HUIDIGE SITUATIE

Er zijn drie vaarwegen die de zuidelijke ringweg Groningen kruisen:

- Nabij het Julianaplein kruist de ringweg het Noord-Willemskanaal met een beweegbare brug en een lage fietsbrug.
- Ter hoogte van industrieterrein Winschoterdiep kruist de zuidelijke ringweg het Oude Winschoterdiep met een vaste brug in de hoofdrijbaan en twee vaste bruggen in de parallelroute.
- Ter hoogte van het bedrijventerrein Zuid-Oost kruist de zuidelijke ringweg het Winschoterdiep met een hoge beweegbare brug in de hoofdrijbaan en twee lage beweegbare bruggen in de parallelroute.

Deze vaarwegen staan centraal in dit onderzoek. Hieronder worden de kenmerken en het vigerende beleid van bovenstaande vaarwegen nader beschreven en worden tevens de streefbeelden van de provincie Groningen beschreven.

4.2

NOORD-WILLEMSKANAAL

Het Noord-Willemskanaal is de scheepvaartverbinding tussen de Drentsche Hoofdvaart ten westen van Assen (Asserwijk) en de stad Groningen (Zuiderhaven). De kruising van het Noord-Willemskanaal met de Zuidelijke Ringweg Groningen wordt gevormd met de Julianabrug. De Julianabrug is een beweegbare brug.

Afbeelding 5

Julianabrug gezien vanaf het Hoornsediëp (Bron: Google Earth Pro)



Naast een beperkte functie voor de beroepsvaart krijgt het Noord-Willemskanaal een steeds belangrijker functie voor de recreatievaart. Het kanaal is hiervoor een belangrijke noord-zuid route en is de vaarweg van en naar het Paterswoldse meer. Deze route is, gezien de beperkte afmeting van het sluisje dat meer en kanaal verbindt, enkel geschikt voor kleine recreatievaartuigen. Naast de scheepvaartfunctie bezit het Noord-Willemskanaal ook een belangrijke waterafvoerende functie. Dit laatste is geen onderdeel van deze rapportage.

De genoemde doorvaarthoogtes van de bruggen in het Noord-Willemskanaal binnen de gemeente Groningen zijn gegeven op basis van Maatgevend HoogWater (MHW) van NAP + 0.73 m (Nota Beheer provinciale vaarwegen Groningen, bijlage 8).

4.2.1

VIGEREND BELEID

Het Noord-Willemskanaal is een vaarweg van de CEMT-klasse II met een krap profiel. Het kanaal is geen onderdeel van de Staande Mastroute (de doorgaande route door Nederland met onbeperkte doorvaarthoogte) en bijzondere transporten vinden niet of nauwelijks plaats. Het kanaal wordt relatief weinig gebruikt door de beroepsvaart. De provincie beoordeelt de bruggen, in afwijking op de RVW, niet volgens de eisen van een CEMT-klasse II vaarweg met een krap profiel, maar volgens de eisen van een CEMT-klasse II vaarweg met een enkelstrooks profiel. Volgens de Nota Beheer Provinciale Vaarwegen (2011-2020) worden daarom aan het Noord-Willemskanaal (enkelstrooks profiel) de volgende eisen gesteld:

- Maximale reglementaire scheepsafmeting: lengte 65 m, breedte 7.5 m, diepgang beladen 2.6 m;
- Minimale doorvaarthoogte beweegbare bruggen in gesloten toestand: 3.0 meter t.o.v. MHW;
- Minimale doorvaarthoogte vaste bruggen 6.1 meter t.o.v. MHW;
- Minimale doorvaartbreedte beweegbare bruggen 8.5 meter;
- Minimale doorvaartbreedte vaste bruggen 10.0 meter.

In afwijking op bovenstaande eisen, wordt in de RVW 2011 gesteld dat kunstwerken in een klasse II vaarweg met een krap profiel moeten voldoen aan:

- Minimale doorvaarthoogte beweegbare bruggen in gesloten toestand: 5.6 meter t.o.v. MHW;
- Minimale doorvaarthoogte vaste bruggen 6.1 meter t.o.v. MHW;
- Minimale doorvaartbreedte beweegbare bruggen 10.5 meter;
- Minimale doorvaartbreedte vaste bruggen = $3 \times B = 19.8$ meter (hierbij is B de maatgevende scheepsbreedte van de maximale reglementaire scheepvaart, CEMT klasse II = 6.6 meter).

In paragraaf 4.2.3 is in tabelvorm opgenomen of de huidige kunstwerken in het Noord-Willemskanaal aan bovenstaande eisen voldoen.

4.2.2

STREEFBEELDEN VAARWEGBEHEERDER

Volgens de vigerende beleidsstukken mag de situatie op de vaarwegen niet verslechteren (trajectniveau en objectniveau). Elk nieuw kunstwerk mag geen beperking van de

gebruiksmogelijkheden voor de scheepvaart op trajectniveau opleveren en moet minimaal voldoen aan de dimensies van het meest beperkende kunstwerk in de betreffende vaarroute. Hier geldt dus het principe "Houden Wat Je Hebt".

CEMT-klasse

Het Noord-Willemskanaal wordt beperkt gebruikt door beroepsvaart. De registraties van het aantal beroepsvaartuigen laten een min of meer gelijkblijvende trend zien. Het aantal passages schommelt rond de 400 per jaar. Het gepasseerde laadvermogen en de totaal vervoerde tonnages variëren rond de 240 duizend en 120 duizend ton per jaar, wat in vergelijking met een druk bevaren route met dezelfde klasse als de Delftsche Schie (ca. 1.6 miljoen ton in 2006) beperkt is. De verwachting is dat ook in de toekomst het kanaal een ondergeschikte rol houdt voor de beroepsvaart. Momenteel wordt de vaarweg aangeduid als een klasse II vaarweg met een krap profiel met enkele beperkingen.

BRTN-klasse

Uit tellingen van de gemeente Groningen blijkt dat jaarlijks 3400 recreatievaartuigen de vaarweg passeren, naast ongeveer 5000 passages van roeiboten. Het Noord-Willemskanaal is een zogenaamde BM route (ontsluiting voor motorboten). In de BRTN is opgenomen dat de Julianabrug een knelpunt vormt en dat de doorvaarthoogte van de brug ten minste gehandhaafd dient te worden.

Een deel van de passages van de recreatievaart ter plaatse van de Julianabrug wordt veroorzaakt door schepen die vanuit Groningen het Paterswoldsemeer willen bereiken. Deze schepen hebben een hoogte van maximaal 5.40 meter, omdat de Van Ketwich Verschuurbrug met een doorvaarthoogte van 5.40 meter in geopende stand het meest beperkende kunstwerk in de betreffende vaarroute vormt.

Wonen op het water

Op het Noord-Willemskanaal zijn ten zuiden van de van Iddekingebrug door de provincie Groningen (op verzoek van de gemeente Groningen) vakken aangewezen waar wonen op het water een mogelijkheid is. Het is aan de gemeente Groningen als vergunningverlener of wonen op het water op deze locaties is toegestaan en aan welke eisen de schepen moeten voldoen.

4.2.3

KENMERKEN

Volgens tabel 1 voldoet een groot deel van de kunstwerken op het Noord-Willemskanaal niet aan de in paragraaf 4.2.1 gestelde minimale maten voor CEMT-klasse II volgens Nota Beheer Provinciale Vaarwegen en RVW wat betreft de doorvaartbreedte en doorvaarthoogte. De brug in de A28, de Van Ketwich Verschuurbrug en de fietsbrug in Assen vormen met een doorvaarthoogte van 5.40 meter ten opzichte van MHW een beperking in de vaarweg. De diepte van het Noord-Willemskanaal bedraagt 2.80 tot 3.90 meter.

Tabel 1

Gegevens relevante
bruggen Noord-
Willemskanaal (bron: Nota
Beheer Provinciale
Vaarwegen)

Naam	Brugtype	Doorvaart hoogte tov MHW	Eis doorvaart hoogte Nota Beheer/RVW	Voldoet ja/nee	Doorvaart breedte	Eis doorvaart breedte Nota Beheer/RVW	Voldoet ja/nee
Eelderbrug (Groningen)	Bascule	0.80 m	3.00 m / 5.60 m	Nee	9.67 m	8.50 m / 10.50 m	Ja / Nee
Van Hall brug (Groningen)	Klap	0.85 m	3.00 m / 5.60 m	Nee	9.00 m	8.50 m / 10.50 m	Ja / Nee
Spoorbrug (Groningen)	Ophaal	0.80 m	3.00 m / 5.60 m	Nee	9.00 m	8.50 m / 10.50 m	Ja / Nee
Parkbrug (Groningen)	Ophaal	0.70 m	3.00 m / 5.60 m	Nee	8.00 m	8.50 m / 10.50 m	Nee
Muntingbrug (Groningen)	Klap	0.45 m	3.00 m / 5.60 m	Nee	8.00 m	8.50 m / 10.50 m	Nee
Julianabrug (Groningen)	Bascule	3.00 m	3.00 m / 5.60 m	Ja / Nee	8.00 m	8.50 m / 10.50 m	Nee
Van Iddekingebrug (Groningen)	Ophaal	0.60 m	3.00 m / 5.60 m	Nee	8.00 m	8.50 m / 10.50 m	Nee
Ketwich Verschuur brug (Groningen)	Hefbrug	0.70 m (gesl.) 5.40 m (open)	3.00 m / 5.60 m	Nee	8.40 m	8.50 m / 10.50 m	Nee
A28 (ten zuiden van Vries)	Vast	5.40 m	6.10 m	Nee	16.30 m	10.00 m / 17.80 m	Ja / Nee
Fietsbrug Assen	Vast	5.40 m	6.10 m	Nee	Volledige vaarweg	10.00 m / 17.80 m	Ja

4.2.4

GEBRUIK EN BRUGBEDIENING

Het Noord-Willemskanaal wordt momenteel niet intensief gebruikt door de beroepsvaart. In tabel 2 worden de passages per jaar vermeld bij de Eelderbrug (ten noorden van de zuidelijke ringweg aan het begin van het kanaal in Groningen) en in tabel 4 van de Ketwich Verschuurbrug (ten zuiden van de zuidelijke ringweg, aan de zuidrand van Groningen). Tabel 3 bevat het gebruik van de vaarweg per dagdeel. De telcijfers zijn afkomstig van de gemeente Groningen).

Tabel 2

Passages
scheepvaartverkeer bij de
Eelderbrug in Groningen,
per jaar voor twee
richtingen samen

Jaar	Beroepsvaart	Recreatievaart	Totaal
2007	400	3249	3649
2008	478	3115	3593
2009	297	3436	3733
2010	329	3066	3395

Tabel 3

Scheepvaartpassages
Eelderbrug verdeeld over
de dag in 2010, twee
richtingen samen

Spitstijden	Beroepsvaart	Recreatievaart	Totaal
6:30 – 7:00 uur	26	-	26
9:00 – 12:00 uur	167	1398	1565
13:00 – 16:00 uur	107	1362	1469
17:30 – 19:00 uur	29	306	335

Tabel 4

Passages
scheepvaartverkeer per
jaar Ketwich
Verschuurbrug in
Groningen, twee richtingen
samen

Jaar	Beroepsvaart	Recreatievaart	Totaal
2007	350	3365	3715
2008	456	3333	3789
2009	281	3597	3878
2010	327	3228	3555

In 2009/2010 is de Julianabrug langdurig gestremd geweest voor beroepsvaart. De passages van beroepsvaart in het Noord-Willemskanaal en de passages bij de eerder genoemde bruggen wijken voor deze jaren dus af van het reguliere beeld.

Het bedieningsregime van de Julianabrug is weergegeven in tabel 5. Er gelden spertijden voor de brug op maandag t/m vrijdag van 7:00 – 9:00 uur en van 16:00 – 18:00 uur.

Tabel 5

Bedieningstijden
Julianabrug in het Noord-
Willemskanaal (bron:
gemeente Groningen)

Bediening in tijdvak	Opmerking
9:00 – 12:00 uur en 13:00 – 16:00 uur	Winterperiode (van 1 oktober tot 1 mei)
9:00 – 12:00 uur en 13:00 – 16:00 uur en 18:00 – 19:00 uur	Zomerperiode (van 1 mei tot 1 oktober)
5:30 – 7:00 uur	Op aanvraag

De huidige Julianabrug wordt ongeveer 660 keer per jaar bediend. Naar schatting 100 van deze openingen betreffen beroepsvaart, de overige openingen zijn voor de recreatievaart. Een klein deel van de recreatievaart heeft als bestemming het Paterswoldse meer. Het overgrote deel bevaart het hele Noord-Willemskanaal. Naar schatting kan momenteel 80 tot 90% van de recreatievaart de Julianabrug zonder opening de brug passeren. Het aantal passages bij de Julianabrug wordt pas vanaf 2011 geteld. De gegevens zijn ten tijde van het onderzoek nog niet beschikbaar en daarom niet in de historische overzichten opgenomen.

4.3

OUDE WINSCHOTERDIEP

Het Oude-Winschoterdiep is de westelijke tak van het Winschoterdiep en werd vroeger gebruikt als hoofdroute naar de Oosterhaven. Na de aanleg van een nieuwe oostelijke tak van het Winschoterdiep, verschoof de hoofdroute naar het nieuwe kanaal en verloor het Oude-Winschoterdiep haar functie als hoofdroute voor scheepvaartverkeer. Het kanaal is ongeveer 3,5 kilometer lang en komt aan de noordkant uit in het Verbindingskanaal / de Oosterhaven in de stad Groningen.

Afbeelding 6

Vaste brug over het Oude Winschoterdiep gezien vanaf de Europaweg
(Bron: Google Earth Pro)



Het Oude-Winschoterdiep is geen doorgaande vaarweg meer doordat twee parallelle vaste bruggen (Europaweg en Winschoterdiep) het water kruisen. De doorvaarthoogte ter plaatse van deze vaste bruggen is nihil en het kanaal wordt daarom vooral gebruikt als ligplaats voor woonboten. Het Oude-Winschoterdiep wordt beheerd door de gemeente Groningen. De gemeente heeft de wens geuit het kanaal bevaarbaar te maken voor kleine recreatievaart. Dit is een van de optimalisaties waar in het kader van de Aanpak Ring Zuid naar gekeken wordt.

4.4

WINSCHOTERDIEP

Het huidige Winschoterdiep begint in Groningen op de kruising van het Eemskanaal en het Van Starckenborghkanaal en eindigt in Winschoten. De totale lengte van dit tracé is ruim 35 kilometer. De kruising van het Winschoterdiep met de Zuidelijke Ringweg Groningen wordt gevormd door de Euvelgunnerbruggen. Deze bruggen bestaan uit een hoge beweegbare brug in de hoofdrijbaan en twee lage beweegbare bruggen in de parallelroute.

Afbeelding 7

Euvelgunnerbruggen gezien vanaf de lage Euvelgunnerbrug (Bron: Google Earth Pro)



Het Winschoterdiep is een doorvoerroute voor containertransport naar de MCS containerterminal te Westerbroek. Ook vinden transport en distributieactiviteiten plaats bij de trimodale terminal van Groningen Railport in Veendam (gelegen langs het A.G. Wildervanckkanaal).

Natte bedrijventerreinen langs het Winschoterdiep zijn te vinden in Groningen, Hoogezand-Sappemeer (Foxhol) en Winschoten. In Groningen grenzen de industrieterreinen Winschoterdiep en Gideon-Noord aan het Winschoterdiep.

De genoemde doorvaarthoogtes van de bruggen in het Winschoterdiep binnen de gemeente Groningen zijn gegeven op basis van Maatgevend HoogWater (MHW) van NAP + 0.73 m (Nota Beheer provinciale vaarwegen Groningen, bijlage 8).

4.4.1

VIGEREND BELEID

Het Winschoterdiep is een vaarweg met onbeperkte doorvaarthoogte (geen staande mastroute, maar deze schepen komen er wel). Het Winschoterdiep van Groningen naar Winschoten is een CEMT-klasse IV vaarweg (krap profiel). Volgens de Nota Beheer Provinciale Vaarwegen (2011-2020) worden aan het Winschoterdiep de volgende eisen gesteld:

- Maximale reglementaire scheepsafmeting CEMT-klasse IV: lengte 86 m, breedte 9.6 m, diepgang beladen 3.0 m;
- Ontheffing wordt verleend voor schepen klasse Va (lengte 110.5 m x breedte 11.50 m) en nieuwbouw schepen met een lengte 144 m en een breedte 15.98 m. De afmetingen van de nieuwbouwschepen zijn gebaseerd op de huidige doorvaartbreedte van de beweegbare bruggen tot aan de scheepswerven en de schutlengte van de grote zeesluis te Farmsum. Alle bruggen over het Winschoterdiep hebben een onbeperkte doorvaarthoogte.
- Minimale doorvaartbreedte 16.00 meter tot km 12.3, de as van de doorvaart moet bij een krap profiel in de as van de vaarweg liggen.
- De doorvaarthoogte op het Winschoterdiep dient te zijn afgestemd op een onbelemmerde doorgang van drielaagscontainervaart (CEMT-klasse IV). Conform de RVW 2011 komt dit overeen met een minimale doorvaarthoogte van beweegbare bruggen in gesloten toestand van 7 meter boven MHW.

In afwijking op bovenstaande eisen, wordt in de RVW 2011 gesteld dat een klasse IV vaarweg met een krap profiel moet voldoen aan:

- Minimale doorvaarthoogte beweegbare bruggen in gesloten toestand: 7.0 meter t.o.v. MHW;
- Minimale doorvaarthoogte vaste bruggen 7.0 meter t.o.v. MHW;
- Minimale doorvaartbreedte beweegbare bruggen 16 meter;
- Minimale doorvaartbreedte bestaande vaste bruggen = $3 \times B = 28.5 \text{ meter} - 10\% = 25.7 \text{ meter}$ (hierbij is B de maatgevende scheepsbreedte van de maximale reglementaire scheepvaart, CEMT klasse IV = 9.5 meter).

In paragraaf 4.4.3 is in tabelvorm opgenomen of de huidige kunstwerken in het Winschoterdiep aan bovenstaande eisen voldoen.

4.4.2

STREEFBEELDEN VAARWEGBEHEERDER

CEMT-klasse

Het Winschoterdiep wordt frequent bevaren door de beroepsvaart. De intensiteit is echter niet hoog. Op het eerste deel van het traject is sprake van jaarlijks 2000 passages. Het aantal passages is over de jaren redelijk constant. Het gepasseerd laadvermogen en totaal vervoerd tonnage zijn respectievelijk 2.5 miljoen en 1.2 miljoen ton per jaar. Beide zaken laten een licht stijgende trend zien.

Gebaseerd op de prognoses voor het goederenvervoer uit de "Netwerkanalyse vaarwegen en binnenhavens Noord-Nederland" en de te verwachten toename van scheepvaart van het Van Starckenborghkanaal en Eemskanaal (na voltooiing opwaardering) is de verwachting dat op het Winschoterdiep het aantal passages en tonnages in de toekomst zal toenemen. Daarnaast is de verwachting dat het aandeel grote schepen zal gaan toenemen, wanneer de vaarweg is aangepast aan de streefwaarden. Op basis van de hiervoor beschreven informatie wordt er door de vaarwegbeheerder naar gestreefd naar een vaarweg geschikt voor CEMT-klasse IV met een krap profiel.

Containervaart

Langs het Winschoterdiep, ter hoogte van Westerbroek is een containerterminal aanwezig. In Veendam bevindt zich Groningen Railport waar ook containers overgeslagen kunnen worden. De containers worden grotendeels aangevoerd via de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, welke geschikt gemaakt wordt voor vierlaagscontainervaart. Nationale trend (RVW 2011) is dat in de toekomst meer gebruik gemaakt zal worden van high cube-containers, die met 2.90 meter hoger zijn dan de normale 40-voet container van 2.60 meter. Dit houdt in dat de totale hoogte van het schip ten opzichte van MHW toeneemt, met als gevolg meer brugopeningen bij passage van beweegbare bruggen. Daarnaast is het de verwachting dat de intensiteit van het scheepvaartverkeer op deze route toeneemt. Het is van belang het Winschoterdiep hier zo goed mogelijk bij te laten aansluiten qua kunstwerken en bediening van de brug.

Bovenmaatse scheepvaart

Om het bovenmaatse scheepvaartverkeer op het Winschoterdiep veilig te laten plaatsvinden zijn onder andere passeerplaatsen aanwezig.

BRTN-klasse

Naast een functie voor de binnenvaart heeft het Winschoterdiep ook een functie voor de recreatievaart. Jaarlijks passeren zo'n 4500 recreatievaartuigen de Euvelgunnerbruggen. In de BRTN 2008-2013 wordt het gehele Winschoterdiep aangeduid als een BM route.

4.4.3

KENMERKEN

In tabel 6 is te zien dat de Hoge Euvelgunnerbrug in de huidige situatie niet voldoet aan de gestelde eis van 7.00 meter doorvaarthoogte. De diepte van het Winschoterdiep bedraagt 3.50 tot 4.20 meter (bron: Vaarwegen in Nederland).

Tabel 6

Gegevens relevante bruggen Winschoterdiep (bron: Nota Beheer Provinciale Vaarwegen)

Naam	Brugtype	Doorvaart hoogte tov MHW	Eis doorvaart hoogte Nota Beheer/RVW	Voldoet ja/nee	Doorvaart breedte	Eis doorvaart breedte Nota Beheer/RVW	Voldoet ja/nee
Lage Euvelgunnerbrug	Ophaal	0.88 m	7.00 m	Nee	16.00 m	16.00 m	Ja
Hoge Euvelgunnerbrug	Bascule	6.60 m	7.00 m	Nee	16.00 m	16.00 m	Ja
Nieuwe Lage Euvelgunnerbrug	Ophaal	0.88 m	7.00 m	Nee	16.00 m	16.00 m	Ja
Gideonbrug	Ophaal	7.20 m	7.00 m	Ja	16.00 m	16.00 m	Ja

4.4.4

GEBRUIK EN BRUGBEDIENING

Het Winschoterdiep wordt veel intensiever gebruikt dan het Noord Willemskanaal. In tabel 7 worden de passages per jaar vermeld bij de Euvelgunnerbruggen. Het betreft telgegevens van de provincie Groningen van de jaren 2003, 2004 en 2008. Van de overige jaren zijn geen telgegevens beschikbaar.

Tabel 7

Passages scheepvaartverkeer bij de Euvelgunnerbruggen in Groningen, per jaar voor twee richtingen samen (bron: telcijfers provincie Groningen)

Jaar	Beroepsvaart	Recreatievaart	Totaal
2003	3025	4552	7577
2004	3471	4230	7701
2008	2142	3499	6641

De verwachting is dat het scheepvaartvolume stijgt. Het totaal aantal schepen (beroepsvaart en recreatievaart) blijft wel onder de grens van 10.000 schepen per jaar (Bron: Concept Notitie scheepvaart 06-05-2011) en de vaarweg kan daarmee geclassificeerd worden als 'niet druk'. De verwachting is dat in de toekomst 30 keer per jaar de verkeersintensiteit op het Winschoterdiep bij de Euvelgunnerbrug een piek bereikt van 9 tot 10 schepen per uur. In dat geval moet rekening gehouden worden met vier brugopeningen van de lage Euvelgunnerbruggen per uur. De hoge Euvelgunnerbrug gaat zoals in tabel 9 staat vermeld tussen de 200 en 300 keer per jaar open.

Het bedieningsregime van de Euvelgunnerbruggen is weergegeven in tabel 8. Er gelden spertijden voor de Hoge Euvelgunnerbrug op maandag t/m vrijdag van 7:00 – 9:00 uur en van 16:00 – 18:00 uur.

Tabel 8

Bedieningstijden Euvelgunnerbruggen in het Winschoterdiep (bron: provincie Groningen)

Bediening in tijdvak	Opmerking
6:00 – 7:00 uur en 9:00 – 12:00 uur en 13:00 – 16:00 uur en 18:00 – 22:00 uur	Maandag t/m vrijdag
6:00 - 20.00 uur	Zaterdag
9:00 – 19:00 uur	Zondag (niet in de winterperiode)

Hieronder is het aantal brugopeningen en de gemiddelde openingstijd opgenomen van de hoge Euvelgunnerbrug. Geschat wordt dat de lage Euvelgunnerbruggen ongeveer 2,5 maal per uur geopend moeten worden op de drukste momenten van de dag (alle beroepsvaart). Dat is ongeveer 5000 keer per jaar.

Tabel 9

Brugopeningen hoge
Euvelgunnerbrug (Bron:
provincie Groningen)

Jaar	# brugopeningen	Gemiddelde openingstijd
2009 (september t/m december)	99	5:11 minuten
2010	332	4:54 minuten
2011	211	4:45 minuten

HOOFDSTUK 5 Methode en beoordelingscriteria

5.1 METHODE

De criteria voor het aspect Scheepvaart worden voornamelijk kwalitatief beoordeeld. De kwalitatieve beoordeling gaat in op de onderdelen bevaarbaarheid en bediening. Wanneer een kwalitatieve beoordeling van toepassing is, wordt dit gedaan op basis van “expert judgement”. Voor alle criteria geldt dat de effectbeschrijving van het ontwerp Aanpak Ring Zuid relatief wordt bekeken ten opzichte van de huidige situatie die als referentiesituatie wordt gehanteerd. Doelstelling is zoals eerder genoemd dat door toedoen van de ARZ de situatie voor scheepvaartverkeer niet mag worden verslechterd.

Vervolgens worden deze effecten op een kwalitatieve schaal beoordeeld. Voor de beoordeling van de effecten van de voorgenomen activiteiten wordt gebruik gemaakt van een plus/ minwaardering via een zevenpuntsschaal van --- (sterk negatief effect) tot +++ (sterk positief effect), zoals in tabel 10 weergegeven.

Tabel 10
Zevenpuntsschaal

Waardering	Omschrijving
+++	Sterke verbetering ten opzichte van huidige situatie
++	Verbetering ten opzichte van huidige situatie
+	Lichte verbetering ten opzichte van huidige situatie
0	Gelijk aan, niet afwijkend van huidige situatie
-	Lichte verslechtering ten opzichte van huidige situatie
--	Verslechtering ten opzichte van huidige situatie
---	Sterke verslechtering ten opzichte van huidige situatie

5.2 BEOORDELINGSCRITERIA

In de onderstaande tabel 11 zijn de criteria opgenomen waarop het aspect Scheepvaart wordt beoordeeld.

Tabel 11
Beoordelingskader

Beoordeling	Beoordelingscriteria	Subcriteria
Gevolgen scheepvaart (beroeps- en recreatievaart)	Bevaarbaarheid	Doorvaarthoogte
		Doorvaartbreedte
		Vaarwegdiepte
	Bediening	Bediening
		Doorstroming vaarweggebruiker

HOOFDSTUK

6 Effectbeschrijving en beoordeling

6.1

REFERENTIESITUATIE

In het MER wordt de huidige situatie, inclusief autonome ontwikkelingen tot 2030 beschreven. Dit is de referentiesituatie. De referentiesituatie biedt geen oplossing voor de gestelde problematiek op de zuidelijke ringweg, maar beschrijving van de referentiesituatie maakt het mogelijk om de situatie met en zonder project met elkaar te vergelijken en zichtbaar te maken hoe de ARZ bijdraagt aan het oplossen van het probleem. Voor het aspect scheepvaart is de referentiesituatie gelijk aan de huidige situatie. Voor de beoordelingscriteria bevaarbaarheid en bediening is namelijk geen onderscheid te maken tussen de huidige situatie en de situatie in 2030.

6.2

MAATREGELEN STUDIEGEBIED

6.2.1

NOORD-WILLEMSKANAAL

Ter plaatse van de Julianabrug worden in het ontwerp Aanpak Ring Zuid de volgende maatregelen genomen:

- De weg wordt verbreed.
- De (laaggelegen) beweegbare brug wordt vervangen door een (hooggelegen) vaste brug. De doorvaarthoogte wordt tenminste 5.40 meter en is gebaseerd op de bestaande maximale doorvaarthoogte elders op de vaarroute (bepaald door andere bruggen in de vaarweg). Dit wijkt af van het streefbeeld dat de provincie in haar beleid heeft beschreven. Daarin wordt een doorvaarthoogte van 6.10 als streefbeeld opgenomen, conform een CEMT-klasse II vaarweg met een krap profiel uit de RVW (zie tabel 12).

Afbeelding 8

Ontwerp ter plaatse van Noord-Willemskanaal



De toekomstige situatie van de Aanpak Ring Zuid ter plaatse van de Julianabrug is vergeleken met de bestaande situatie. Aan de hand hiervan is de oplossing beoordeeld (zie tabel 12), waarbij de beoordeling is gedaan aan de hand van de zevenpuntbeoordelingsschaal. De maatregelen zijn ook afgezet tegen de eisen voor een CEMT-klasse II vaarweg volgens de Richtlijn Vaarwegen en het vigerend beleid. Als maatregelen niet aan de eisen / het vigerend beleid voldoen, is dat met een rode tekst weergegeven. De gehanteerde criteria zijn 'bevaarbaarheid' en 'bediening'.

Beoordelingscriteria		Huidige situatie (basculebrug)	ARZ (vaste brug)	Vigerend beleid	Eis RVW 2011	Beoordeling
Bevaarbaarheid	Doorvaarthoogte tov MHW	3.00m gesloten, onbeperkt open	5.40 m	6.10 m	6.10 m	-
	Doorvaartbreedte	8.07m	11.30 m	10 m	19.80m	+
	Vaarwegdiepte tov MLW	3.30 m	3.30 m	3.30 m	3.30 – 3.40 m	0
Bediening	Bediening	9:00 – 12:00 uur en 13:00 – 16:00 uur en 18:00 – 19:00 uur	Geen bediening, altijd bevaarbaar			+
	Doorstroming vaarweggebruiker	Wachttijden vanwege vaste bedientijden	Geen bediening, altijd bevaarbaar			++

Tabel 12

Beoordeling effecten
Julianabrug

Per saldo heeft de aanpassing aan de Julianabrug positieve gevolgen.

Doorvaarthoogte

De vaste doorvaarthoogte van de brug wordt vergroot naar ten minste 5.40 meter. De onbeperkte doorvaarthoogte van een openstaande beweegbare brug verdwijnt en wordt gelimiteerd op 5.40 meter. De brughoogte voldoet hiermee niet meer aan de eisen uit de RVW 2011 en het vigerend beleid, waar 6.10 meter als richtlijn wordt opgegeven voor de doorvaarthoogte van vaste bruggen. In dit geval moet de doorvaarthoogte dus negatief beoordeeld worden.

Op trajectniveau is de doorvaarthoogte echter gelimiteerd tot 5.40 meter. Dit wordt veroorzaakt door de vaste objecten Ketwich Verschuurbrug (circa 700 meter ten zuiden van de Julianabrug) en de brug in de A28. Op objectniveau moet de doorvaarthoogte negatief beoordeeld worden, maar omdat de route als geheel op afzienbare termijn niet opgewaardeerd wordt (houden wat je hebt), wordt een grotere doorvaarthoogte niet zinvol geacht. Vanuit dat gezichtspunt is de doorvaarthoogte acceptabel en zijn hiervoor geen extra maatregelen noodzakelijk.

Doorvaartbreedte

In het ontwerp Aanpak Ring Zuid is een doorvaartbreedte opgenomen van 11.30 meter, wat een verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Zoals beschreven in paragraaf 4.2.1 heeft de provincie Groningen het Noord-Willemskanaal als een enkelstrooks profiel vaarweg aangemerkt. Volgens het vigerend beleid in de Nota Beheer Provinciale Vaarwegen hoeft de doorvaartbreedte maar 10 meter te zijn. In de Nota wordt echter ook gesteld dat het Noord-Willemskanaal een vaarweg is met CEMT-klasse II met krap profiel, tevens met een minimale doorvaartbreedte van 10 meter.

Als de 11.30 meter aan de RVW getoetst zou worden voldoet het niet aan de daarin gestelde minimale doorvaartbreedte voor een krap profiel. De eisen in de RVW 2011 zijn uit veiligheidsoogpunt verschillend voor vaste en beweegbare bruggen. Bij een beweegbare brug kan de bedienaar met behulp van seinen de verkeersstromen regelen, zodat schepen elkaar op dat punt niet kunnen passeren. Een vaste brug geeft echter onbeperkte doorvaart, waardoor het mogelijk is dat twee schepen elkaar onder de brug passeren. Om aanvaringen te voorkomen, dient de vaste brug een bredere doorvaart te hebben dan een beweegbare brug. Het beleid van de vaarwegbeheerder is in deze echter leidend boven de richtlijnen in de RVW.

De eis voor vaste bruggen vanuit recreatievaartklasse BM is 8.50 meter. Met de bovengenoemde 11.30 meter doorvaartbreedte wordt aan beide eisen uit de Nota Beheer Provinciale Vaarwegen voldaan. Hierdoor is voor deze situatie een positieve beoordeling afgegeven.

Als gevolg van de grotere doorvaartbreedte van de Julianabrug, dient ook de naastgelegen fietsbrug aangepast te worden. Deze heeft nu dezelfde doorvaartbreedte als de huidige Julianabrug. Als deze wordt verbreed, zal de fietsbrug een nieuw knelpunt vormen. De provincie Groningen heeft aangegeven te overwegen de fietsbrug in de richting van de stad te verschuiven.

Doorvaartdiepte

De doorvaartdiepte blijft onveranderd als gevolg van de Aanpak Ring Zuid.

Bediening en doorstroming

Het criterium bediening (zowel het aantal brugopeningen als de tijd per brugopening) verbetert omdat vanwege de overgang naar een vaste brug geen bediening meer nodig is en de vaarweg altijd (ook tijdens de spits) bevaarbaar is. Dit houdt in dat hoge schepen waarvoor in de huidige situatie de brug moet worden geopend, niet meer hoeven te wachten. Zonder opening kan ook het wegverkeer beter doorstromen. Omdat de brug vast is uitgevoerd, zal het vaarwegverkeer niet meer door de brug worden gehinderd en daarmee is een positieve beoordeling afgegeven voor doorstroming.

Aandachtspunten:

- Ten zuiden van de Julianabrug heeft de gemeente zes ligplaatsen voor historische schepen uitgegeven. Al deze schepen hebben hoge, maar strijkbare masten. Nu de Julianabrug 5.40 meter doorvaarthoogte krijgt, kunnen de schepen met gestreken mast onder de brug doorvaren, door de stad Groningen om de staandemastroute te bereiken.
- In de bouwfase zal het voor deze historische schepen niet mogelijk zijn om de brug te passeren. Er moet vroegtijdig met de eigenaren van deze schepen worden gesproken over de tijdelijke situatie en mogelijke oplossingen. Het zelfde geldt voor de relevante schippers van de beroepsvaart en de bedrijven waarnaar deze schippers transporteren.
- Vanwege de verbreding van de Ringweg is het schip langer 'opgesloten' onder de brug en heeft het schip minder manoeuvreerruimte. In de RVW 2011 staat geen eis genoemd over de maximale lengte van kunstwerken.
- Als gevolg van de aanpassing van de Julianabrug naar 11.3 meter doorvaartbreedte, dient ook de naastgelegen fietsbrug aangepast te worden.

- In het ontwerp zijn vooralsnog geen geleidewerken opgenomen om aanvaring met de brugpijlers te voorkomen. Volgens de Richtlijnen Vaarwegen is dit benodigd bij een object dat een doorvaartbreedte heeft kleiner of gelijk aan $1.8 \times B = 11.90$ meter (hierbij is B de maatgevende scheepsbreedte van de maximale reglementaire scheepvaart). Aanbevolen wordt om te inventariseren of geleidewerken in dit geval benodigd zijn.

6.2.2

OUDE WINSCHOTERDIEP

In het ontwerp Aanpak Ring Zuid eindigt ter plaatse van het Oude-Winschoterdiep de derde deksel. De Ringweg komt hier dus verdiept te liggen, vlak na het Oude-Winschoterdiep stijgt de weg. De bestaande brug direct aan de zuidkant van de huidige Ringweg verdwijnt. In het huidige ontwerp wordt Oude-Winschoterdiep doorsneden door de deksel van de zuidelijke ringweg. Er staat dan geen water meer in het Oude-Winschoterdiep¹. De waterfunctie wordt via een chifon geborgd.

Bij het huidige ontwerp is het Oude Winschoterdiep niet bevaarbaar voor recreatievaart. Bevaarbaarheid van het Oude-Winschoterdiep wordt voor lange tijd onmogelijk gemaakt. De omvaarroute voor het Oude-Winschoterdiep is via het Winschoterdiep.

Afbeelding 9

Ontwerp ter plaatse van
Oude-Winschoterdiep



Beoordeling van het Oude-Winschoterdiep op het aspect Scheepvaart is niet mogelijk, omdat zowel bevaarbaarheid als bediening in de huidige situatie nihil zijn en dat ook na realisatie van de ARZ blijven. Het nu voorliggende ontwerp betekent wel dat het Oude Winschoterdiep ook ver in de toekomst onbevaarbaar blijft.

6.2.3

WINSCHOTERDIEP

Ter plaatse van de Hoge Euvelgunnerbrug worden in het ontwerp Aanpak Ring Zuid de volgende maatregelen genomen (zie afbeelding 10):

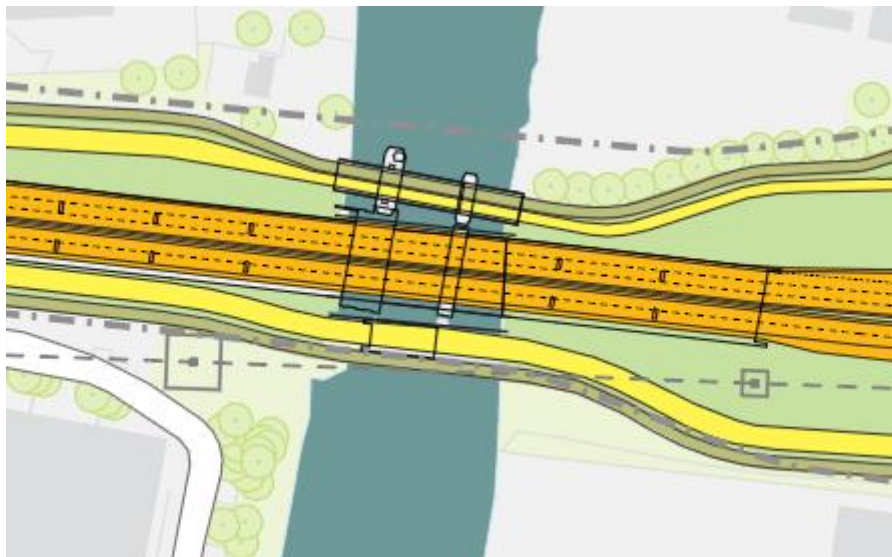
- De noordelijke rijbaan van de Ringweg wordt verbreed van 2 naar 3 rijstroken. Dit gebeurt op de huidige brug binnen het huidige profiel, waardoor aanpassing van de brug niet nodig is.
- De zuidelijke rijbaan blijft 2 rijstroken.

¹ Optioneel is dat de bak verdiept wordt, het Oude-Winschoterdiep krijgt een diepte van circa 80 cm. Voor deze optimalisatie is vooralsnog geen budget.

- Aan de noordzijde van de Ringweg wordt een fietspad aangelegd dat het Winschoterdiep kruist. Aangenomen wordt dat dit fietspad op de huidige lage Euvelgunnerbruggen wordt gerealiseerd.

Afbeelding 10

Ontwerp ter plaatse van
Winschoterdiep



De toekomstige situatie van de Aanpak Ring Zuid ter plaatse van de Euvelgunnerbrug is vergeleken met de bestaande situatie. Aan de hand hiervan is de oplossing beoordeeld, waarbij de beoordeling is gedaan aan de hand van de zevenpuntbeoordelingsschaal (zie tabel 13). De maatregelen zijn vervolgens afgezet tegen de eisen voor een CEMT-klasse IV vaarweg volgens de Richtlijnen Vaarwegen en het vigerend beleid. Hieruit is de beoordeling tot stand gekomen. Als maatregelen niet aan de eisen / het vigerend beleid voldoen, is dat met een rode tekst weergegeven. Ook hier zijn de gehanteerde criteria 'bevaarbaarheid' en 'bediening'.

Beoordelingscriteria		Huidige situatie (basculebrug)	ARZ (basculebrug)	Vigerend beleid	Eis RVW 2011	Beoordeling
Bevaarbaarheid	Doorvaarthoogte tov MHW	6.60m	6.60m	7.00m	7.00m	0
	Doorvaartbreedte	16.00m	16.00m	16.00m	16.00m	0
	Vaarwegdiepte tov MLW	4.20m	4.20m	3.90m	3.90m	0
Bediening	Bediening	Ma-vr 6.00 – 7.00, van 9.00 – 16.00 en van 18.00 – 22.00 Za 6.00 - 20.00 uur Zo 9.00-19.00	Ma-vr 6.00 – 7.00, van 9.00 – 16.00 en van 18.00 – 22.00 Za 6.00 - 20.00 uur Zo 9.00-19.00			0
	Doorstroming vaarweggebruiker	Wachttijden vanwege vaste bedientijden	Wachttijden vanwege vaste bedientijden			0

Tabel 13

Beoordeling effecten
Euvelgunnerbrug

Doorvaarthoogte

De doorvaarthoogte van de Euvelgunnerbrug blijft onveranderd als gevolg van de Aanpak Ring Zuid. De beoordeling ten opzichte van de huidige situatie is daarom neutraal. Wel moet worden opgemerkt dat de doorvaarthoogte niet aan de eis uit het vigerend beleid en

de Richtlijnen Vaarwegen voldoet. In de Aanpak Ring Zuid wordt de Euvelgunnerbrug (onder andere om kostentechnische redenen) niet verhoogd om alsnog aan de eisen te voldoen.

Daarnaast moeten de in paragraaf 4.4.2 beschreven ontwikkelingen op de vaarweg in ogenschouw genomen worden. Het toekomstbeeld van de provincie toont dat het aantal schepen op het Winschoterdiep zal stijgen en dat schepen met hogere containers van de vaarweg gebruik zullen maken. Dit heeft meer en langere brugopeningen tot gevolg, waardoor verkeer op de A7 langer en vaker stil kan komen te staan. Omdat ook de intensiteit van het autoverkeer toeneemt wordt het effect versterkt en kan file in de bak optreden. In het deelrapport verkeersveiligheid wordt dit verder behandeld. Het heeft geen effect op de beoordelingscriteria voor de scheepvaart.

Doorvaartbreedte

De doorvaartbreedte van de Euvelgunnerbrug blijft onveranderd als gevolg van de Aanpak Ring Zuid. De breedte voldoet aan zowel het vigerend beleid als aan de RVW.

Doorvaartdiepte

De doorvaartdiepte blijft onveranderd als gevolg van de Aanpak Ring Zuid.

Bediening en doorstroming

De Aanpak Ring Zuid heeft geen directe impact op de bediening van de brug en de doorstroming op de vaarweg. Wel is het mogelijk dat de brug in de toekomst vaker bediend moet worden vanwege de toename van het scheepvaartverkeer. Dit is echter een ontwikkeling die losstaat van de Aanpak Ring Zuid en wordt daarom niet als negatief beoordeeld in het criterium bediening.

Per saldo heeft de aanpassing op de Euvelgunnerbrug neutrale gevolgen. De bevaarbaarheid van het Winschoterdiep verandert niet, omdat de wegaanpassing op het kunstwerk van de huidige brug te realiseren is. De hierboven beschreven ontwikkelingen van het scheepvaartverkeer op het Winschoterdiep zijn echter wel aandachtspunten voor het project.

HOOFDSTUK 7

Conclusie

7.1 CONCLUSIE

De aanpassingen van de Zuidelijke Ringweg Groningen conform het ontwerp Aanpak Ring Zuid hebben positieve gevolgen voor het scheepvaartverkeer. De Ringweg kruist drie waterwegen:

- Het Noord-Willemskanaal (Julianabrug).
- Het Oude Winschoterdiep.
- Het Winschoterdiep (Euvelgunnerbruggen).

Voor deze waterwegen is de toekomstige situatie als gevolg van de Aanpak Ring Zuid beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Dit is gedaan op basis van de criteria bevaarbaarheid en bediening. De maatregelen zijn vervolgens afgezet tegen de eisen voor de betreffende CEMT-klasse vaarweg volgens het vigerend beleid en de Richtlijn Vaarwegen. Hieruit is de beoordeling tot stand gekomen.

De uitkomsten zijn samengevat in tabel 14. Voor de Julianabrug is de beoordeling per saldo positief. Met name de doorvaartbreedte en de doorstroming zorgen voor deze positieve beoordeling. Voor de Euvelgunnerbrug is de beoordeling neutraal, omdat de Aanpak Ring Zuid geen fysieke maatregelen neemt aan de brug. Beoordeling is in het geval van het Oude-Winschoterdiep niet mogelijk, omdat zowel bevaarbaarheid als bediening nu nihil zijn en dat ook na afronding van het ontwerp blijven.

Tabel 14

Beoordeling Scheepvaart als gevolg van Aanpak Ring Zuid

Beoordelingscriteria		Beoordeling Julianabrug	Beoordeling Euvelgunnerbrug
	<i>Toekomstig type brug</i>	<i>Vaste brug</i>	<i>Basculebrug</i>
Bevaarbaarheid	Doorvaarthoogte tov MHW	-	0
	Doorvaartbreedte	+	0
	Doorvaartdiepte tov MLW	0	0
Bediening	Bediening	+	0
	Doorstroming vaarweggebruiker	++	0

7.2 LEEMTEN IN KENNIS

‘Leemten in kennis’ is een standaardonderdeel van het MER. In het effectenonderzoek zijn voor het aspect Scheepvaart geen leemten in kennis geconstateerd.

BIJLAGE 1

Geraadpleegde documenten

- Nota beheer provinciale vaarwegen Groningen (2011-2020)', d.d.12/12/2011.
- Richtlijnen Vaarwegen 2011 (RVW 2011)
- Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland 2008-2013 (BRTN) (planologische kernbeslissing en opgenomen in de Nota Ruimte van het Rijk).
- Provinciaal Omgevingsplan van provincie Groningen 2009-2013
- Concept Notitie scheepvaart 06-05-2011
- Memo Julianabrug 04-04-2011
- Vaarwegkenmerken in Nederland (ViN)
- Netwerkanalyse vaarwegen en binnenhavens Noord-Nederland (2008)
- Groninger Water- en Rioleringsplan, onderdeel Water (2009-2013)
- Ontwerp Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), juli 2012

Colofon

OTB/MER A7/N7 ZUIDELIJKE RINGWEG GRONINGEN, FASE 2 Deelrapport Scheepvaart

OPDRACHTGEVER:

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

Jasper de Lange

GECONTROLEERD DOOR:

Cor Beenhakker

VRIJGEGEVEN DOOR:

Harmjan Bult

12 juni 2013
077155065:A

ARCADIS NEDERLAND BV
Piet Mondriaanlaan 26
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Tel 033 4771 000
Fax 033 4772 000
www.arcadis.nl
Handelsregister 9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.