



besluit

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Zuidersingel 3
8911 AV Leeuwarden
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 44 00
F 088 797 44 12
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon
hld@rws.nl

Datum
29 april 2024

Datum	29 april 2024
Nummer	RWS-2024/18021
Onderwerp	PROJECTPLAN WATERWET Van Starckenborghkanaal

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat besluit, gelet op artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet, het onderhavige projectplan tot de wijziging van het van Starckenborghkanaal vast te stellen en uit te voeren in overeenstemming met het bepaalde in dit projectplan. Het betreft de geschiktmaking van het Van Starckenborghkanaal ter hoogte van de Gerrit Krolbrug voor CEMT-klasse Va schepen.

Inleiding

Het Van Starckenborghkanaal en de Gerrit Krolbrug zijn belangrijk voor het Rijk, het Waterschap Noorderzijlvest en de gemeente Groningen. De brug kruist het Van Starckenborghkanaal en is onderdeel van de nationale Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en van het HoofdVaarWegenNet zoals vastgelegd in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en haar opvolger de Nationale Omgevingsvisie.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de ambitie om in Nederland een vlot en betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren. Deze ambitie is vastgelegd in de nationale belangen van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Om dit te bereiken wordt de capaciteit van de hoofdvaarwegen vergroot, zodat het groeiende (inter)nationale transport over water zonder kwaliteitsverlies kan worden afgewikkeld. Het vergroten van de capaciteit op de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl vindt plaats door het opwaarderen van de HLD van een klasse IV- naar een klasse Va-vaarweg. Deze opwaardering is al sinds 1996 aan de gang.

De eisen per klasse vaarweg liggen vast in de Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW 2020). De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij besluit van 10 februari 2006, nr. RWS/SDG 2006/21059, de Richtlijnen Vaarwegen 2005 vastgesteld. Hierna zijn de versie ophogingen telkens vastgesteld en gepubliceerd in de staatscourant, waarbij de meest recente versie van 2020 door de verantwoordelijk Hoofd Ingenieur Directeur is vastgesteld en gepubliceerd in de Staatscourant, stcrt-2020-41958.

Een klasse-opwaardering van een vaarweg betekent dat de vaarweg voldoende breed wordt gemaakt en dat de doorvaarthoogte en –breedte van alle kunstwerken worden vergroot, passend bij die hogere klasse. Bij de verbreding wordt ook gezorgd dat de vaarweg voldoende diep wordt gemaakt.

Zo is de gezamenlijke breedte van de vaarweg en ligplaats aan de Ulgersmakade minder ruim dan momenteel is vereist. Aanpassing van de vaarweg en/of ligplaats is daardoor nodig en zal ook plaatsvinden. Daarnaast ligt ten oosten van de Gerrit Krolbrug de vaarweg in een bocht. Deze bocht voldoet ook niet aan de RVW 2020 waardoor aanpassing van de bocht nodig is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de eisen die gelden ten aanzien van zichtlijnen en de realisatie van wachtvoorzieningen, bestemd voor recreatie- en beroepsvaart. Ook is een aanpassing nodig aan de Gerrit Krolbrug en het kanaal ter plaatse van de Gerrit Krolbrug. Dit omdat de doorvaarthoogte – en breedte van de brug en het kanaal niet voldoen aan de RVW 2020.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
29 april 2024

Nummer
RWS-2024/18021

Op 21 februari 2007 heeft Rijkswaterstaat namens de Minister van IenW opdracht gegeven aan de provincies Fryslân en Groningen voor het uitvoeren van een planstudie Vaarweg Lemmer – Delfzijl Fase 2. De MIRT-Planuitwerking naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug in de stad Groningen en het aanpassen van de vaarweg aan weerszijden van de nieuwe brug is hier een onderdeel van.

Het project Gerrit Krolbrug bevindt zich sinds 2019 in de MIRT-Planuitwerkingsfase. In december 2021 hebben de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Groningse gemeenteraad een voorkeursvariant gekozen: een hefbrug met een doorvaarthoogte van 4,5 meter en twee vaste fiets-loopbruggen met een doorvaarthoogte van 9,7 meter. Beide doorvaarthoogtes zijn ten opzichte van de Maatgevend HoogwaterStand voor de Scheepvaart (MHWSS). Daarnaast worden aanpassingen aan de vaarweg gedaan zodat ook deze, binnen de begrenzing van het projectgebied, voldoet aan de vereisten uit de Richtlijn Vaarwegen 2020.

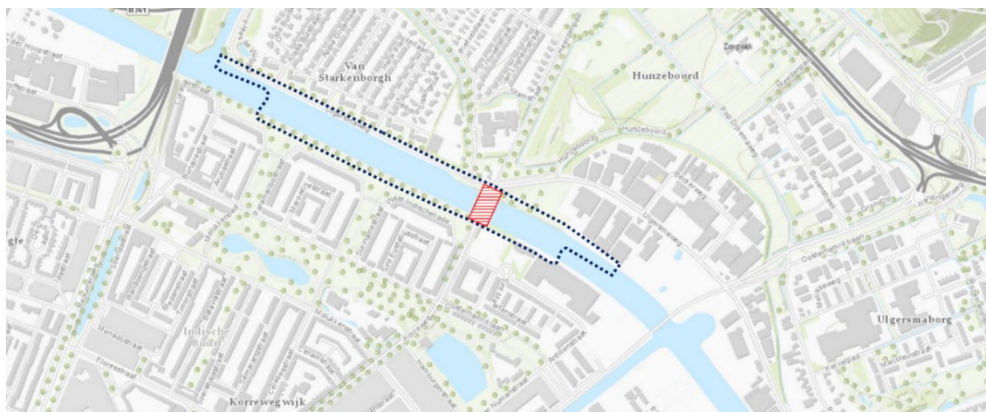
De voorkeursvariant voor de nieuwe brug en de aanpassingen aan de vaarweg zijn, na het besluit over de voorkeursvariant, uitgewerkt in een Integraal Inpassend Ontwerp (IIO). Meer informatie over het project en het ontwerp kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat ([link](#)). Dit ontwerp vormt de basis voor het doorlopen van de planologische procedures en de waterstaatkundige besluitvorming.

Ingevolge artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet geschiedt de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder overeenkomstig een daartoe door hem vast te stellen projectplan.

Gelet op de reikwijdte van artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet, richt dit projectplan Waterwet zich, ondanks alle werkzaamheden die in het kader van de MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug plaatsvinden, enkel op de werkzaamheden en aanpassingen die zullen plaatsvinden aan het waterstaatswerk, in dit geval het Van Starckenborghkanaal. De vervanging van de Gerrit Krolbrug hoort hier nadrukkelijk niet bij.

Idealiter waren de eisen van het Waterschap Noorderzijlvest, als waterbeheerder van het kanaal en de daarlangs gelegen waterkeringen, meegenomen in dit projectplan conform artikel 6.17 Waterwet (samenloop). Echter is met het waterschap afgesproken dat op een later moment separaat een omgevingsvergunning – waterdeel wordt aangevraagd voor de activiteiten waarvoor het waterschap bevoegd is waarin de belangen van het waterschap worden geborgd. Dit omdat het ontwerp en de wijze van uitvoering van de wijzigingen nog niet in voldoende detailniveau zijn uitgewerkt.

In Figuur 1 is een globale weergave te zien van het projectgebied waartoe dit Projectplan Waterwet zich richt.



Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum
29 april 2024

Nummer
RWS-2024/18021

Figuur 1 Schematische weergave projectgebied MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug

1. Projectbeschrijving

1.1 Locatie

Het Van Starckenborghkanaal is een 27 kilometer lange vaarweg die deels door het noordoosten van de stad Groningen loopt. De vaarweg creëert een omslagpunt tussen een stedelijke omgeving en een landschappelijkere kant. Het Van Starckenborghkanaal vormt een waterlijn, visueel en zeer markant door zijn openheid, een kwaliteit voor de stad Groningen. Het kanaal wordt karakteristiek geflankeerd door groene oevers met parallelle wegen en bomenlanen van overwegend populieren.

1.2 Huidige situatie

In het plangebied kan het waterstaatswerk in drie delen worden beschouwd:

1. Het deel tussen het Boterdiep en de Gerrit Krolbrug;
2. Het deel ter plaatse van de Gerrit Krolbrug;
3. Het deel tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug.

Van Starckenborghkanaal tussen Boterdiep en de Gerrit Krolbrug

De huidige breedte van het Van Starckenborghkanaal tussen het Boterdiep en de Gerrit Krolbrug is 64 meter. Dit is voldoende voor het mogelijk maken van tweestrooksverkeer bij een normaal profiel hoofdvaarweg. Echter, in dit deel van de vaarweg ligt op dit moment ook de ligplaats Ulgersmakade. De ligplaats ligt gedeeltelijk in het profiel van de vaarweg. Voor een ligplaats wordt namelijk een breedte van 17 meter aangehouden. Dit betekent dat in principe een doorvaartbreedte van 47 meter (64-17 meter) beschikbaar is voor het scheepvaartverkeer.

De effectief beschikbare breedte van 47 meter is te smal voor het mogelijk maken van tweestrooksverkeer bij een normaal profiel vaarweg, hiervoor is een doorvaartbreedte van 54 meter nodig. Inclusief ligplaats is in principe een vaarwegbreedte van 71 meter (54+17 meter) nodig. In de huidige situatie liggen schepen die zijn afgemeerd aan de ligplaats in de vaarweg. Dit leidt tot een hoog (nautisch) risico op een aanvaring tussen en varend schip en een schip dat ligt afgemeerd bij de ligplaats.

Vlak voor de brug neemt de totale doorvaartbreedte af tot 57 meter als gevolg van het landhoofd aan de Ommelandzijde van het kanaal. Dit is te zien in Figuur 2.



Rijkswaterstaat Noord-Nederland

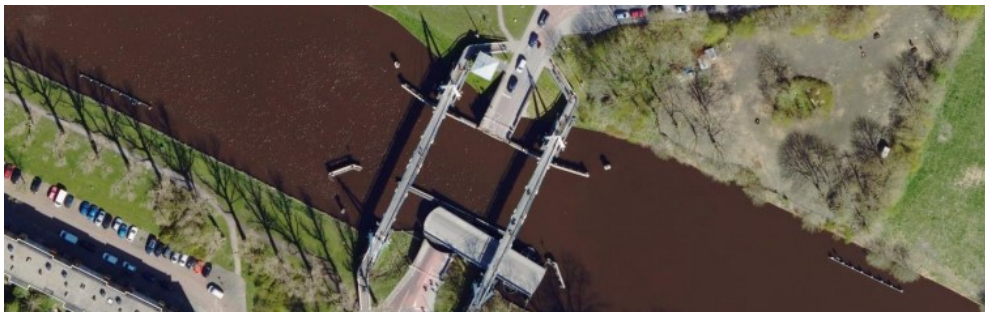
Datum
29 april 2024

Nummer
RWS-2024/18021

Figuur 2 Traject Van Starckenborghkanaal tussen het Boterdiep en de Gerrit Krolbrug

Van Starckenborghkanaal ter plaatse van de Gerrit Krolbrug

De doorvaartbreedte ter hoogte van de huidige Gerrit Krolbrug, zoals te zien in Figuur 3, bedraagt 21,8 meter (in geopende toestand). Dit is te smal om tweestrooksdorvaart ter plaatse van de brug mogelijk te maken. Hier is een doorvaartbreedte van 54 meter voor nodig.



Figuur 3 Van Starckenborghkanaal ter hoogte van Gerrit Krolbrug

Van Starckenborghkanaal tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug

Tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug ligt het Van Starckenborghkanaal in een bocht. Dit is te zien in Figuur 4. De huidige bochtstraal bedraagt ongeveer 1.083 meter en de doorvaartbreedte in de bocht is 56 meter.



Figuur 4 Traject Van Starckenborghkanaal tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug

Uit eerder onderzoek is gebleken dat de huidige bochtstraal in de vaarweg tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug niet voldoet aan de vereisten uit de RVW 2020 voor een klasse Va-vaarweg. De huidige bochtstraal is te klein in combinatie met de huidige breedte van de vaarweg. Bochten in vaarwegen dienen een minimale bochtstraal en/of vaarwegbreedte te hebben om de doorstroming en (nautische) veiligheid van scheepvaart in de bochten te borgen.

Nautische veiligheid

Voor de gehele Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en het Van Starckenborghkanaal is uitgangspunt dat in de toekomstige situatie overal tweestrooksdoorvaart mogelijk is. Dat is momenteel ter plaatse van de huidige Gerrit Krolbrug niet mogelijk door de smalle doorvaartbreedte. Daarnaast moet het vaarwegprofiel voldoen aan de vereisten voor een normaal profiel voor de doorvaartbreedte. Dit zodat twee geladen maatgevende schepen elkaar zonder (of nagenoeg zonder) vaartvermindering kunnen passeren.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

1.3 Wijziging waterstaatswerk

Ingevolge artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet geschiedt de aanleg of wijziging van een waterstaatswerk door of vanwege de beheerder overeenkomstig een daartoe door hem vast te stellen projectplan. Op grond van het tweede lid van artikel 5.4 dient het plan ten minste een beschrijving te bevatten van het betrokken werk en de wijze waarop het wordt uitgevoerd, alsmede een beschrijving van de te treffen voorzieningen gericht op het ongedaan maken of beperken van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk.

Noodzaak van wijziging

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is onderdeel van de nationale hoofdtransportcorridor Amsterdam – Noord-Nederland. Het Van Starckenborghkanaal is onderdeel Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. De Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl is één van de belangrijkste vaarwegen van (Noord-)Nederland en van groot belang voor de noordelijke economie. Onder meer voor de bevoorrading van de industrie en het vervoer van grondstoffen tussen Noord-Nederland en de rest van Nederland.

De Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl is in de eerste plaats een doorvaarroute en vormt de verbinding tussen de haven van Amsterdam via het IJsselmeer en Lemmer naar de Eems bij Delfzijl. De hoofdvaarweg wordt door de beroepsvaart gebruikt als doorgaande vaarroute tussen de zeehavens van Amsterdam, Rotterdam en Noord-Duitsland. Ten tweede is de hoofdvaarweg een belangrijke ontsluiting over water voor de direct aan het kanaal gelegen bedrijvigheid. Als derde ontsluit de hoofdvaarweg door middel van aangrenzende kanalen ook watergebonden bedrijvigheid, bijvoorbeeld richting Heerenveen, Drachten, Westerbroek en Veendam. Jaarlijks gebruiken ongeveer 71.000 beroepsvaartuigen de hele hoofdvaarweg, gezamenlijk vervoeren zij jaarlijks ongeveer 14 miljoen ton lading. Bij de Gerrit Krolbrug passeren jaarlijks ongeveer 13.000 beroepsvaartuigen. Het Rijk (met Rijkswaterstaat als uitvoerend orgaan) is in 2014 eigenaar en beheerder van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl geworden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan de verbetering van de hoofdvaarweg met als doel de doorvaart van beroepsvaart vlotter, veiliger en duurzamer te maken. Die verbetering is nodig om autonome groei van het transport per schip op te vangen en om de landelijke transitie van transport over de weg naar water (de zogenaamde *modal shift*) te ondersteunen. De hoofdvaarweg wordt daarbij geschikter gemaakt voor grotere schepen (CEMT klasse Va, 111 meter lang en een strijkhoogte van 9,10 meter) en een intensiever gebruik. Hiervoor zijn maatregelen nodig, bijvoorbeeld aan de kunstwerken zoals bruggen en sluizen en oevers. De ligging van het kanaal wijzigt daarbij niet.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

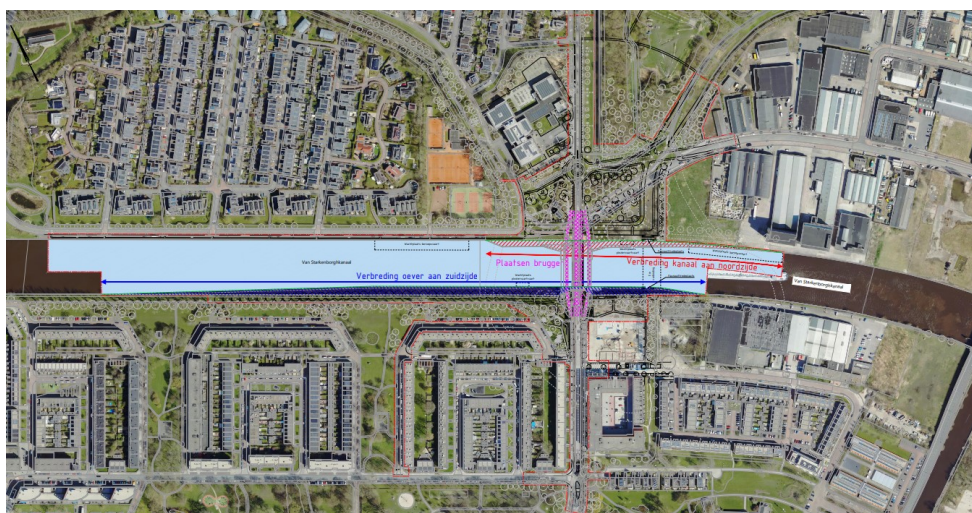
29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Wijzigingen aan het waterstaatswerk

Het ontwerp met dwarsdoorsneden van de wijziging van het Van Starckenborghkanaal zijn verbeeld in de ontwerptekeningen in bijlage 1 toegevoegd aan dit projectplan. In Figuur 5 is een verbeelding van de aanpassing te zien.



Figuur 5 nieuwe situatie Van Starckenborghkanaal

Op grond van de RVW 2020 gelden enkele algemene uitgangspunten die relevant zijn bij het wijzigen van het werk, te weten:

- De basisbreedte van de vaarweg (rechtstandig) is 54 meter. Deze breedte is gebaseerd op een vaarbreedte van de vaarweg (45,6 meter) en de zijwindtoeslag die op grond van de RVW 2020 voor het kanaal geldt (8,4 meter). Dit resulteert in een verplichte (minimale) doorvaartbreedte van 54 meter.
- Het maatgevende schip is klasse Va en heeft een lengte van 111m, een breedte van 11,5m en een maximale diepgang van 3,5m. Met een ontheffing mogen schepen tot 135 meter gebruik maken van de vaarweg;
- Voor de maatgevende (wind-)conditie wordt het projectgebied als landstreek beschouwd.

Hierna zijn de, ingevolge artikel 5.4 van de Waterwet, relevante wijzigingen aan het waterstaatswerk in het projectgebied beschreven.

A. Doorvaartbreedte Van Starckenborghkanaal

De doorvaartbreedte van het Van Starckenborghkanaal wordt zodanig aangepast dat de doorvaartbreedte in het hele projectgebied minimaal 54 meter bedraagt. De aanpassingen aan het waterstaatswerk zijn daarbij ingezet vanaf de bocht in de vaarweg tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug.

A.1 Doorvaartbreedte bocht tussen Gerrit Krolbrug en Busbaanbrug

De verplichte breedte van een vaarweg in een bocht is op grond van de RVW 2020 afhankelijk van de bochtstraal en de bochthoek, waarbij de bochthoek door de richtlijn gegeven is.

Om de benodigde bochthoek van $26,4^\circ$ te bereiken, waarmee de vaarweg geschikt wordt voor type Va-schepen, kan een vaarwegbreedte in de bocht van minimaal 54 meter (de huidige breedte) worden aangehouden met een bochtstraal van 1.350 meter.

Deze bochtstraal is ruimtelijk in te passen, maar heeft tot gevolg dat de noordoever van het kanaal naar achteren (de Ommelandzijde) wordt gelegd, parallel aan de vaarweg. Met het naar achteren leggen van de noordoever ontstaat een vloeiende oeverlijn tussen de oost- en westzijde van de Gerrit Krolbrug zoals te zien in Figuur 6 (rode lijn).

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021



Figuur 6 Verbeelding van oeveraanpassingen aan vaarweg rondom Gerrit Krolbrug

Op ongeveer 150 meter ten oosten van de Gerrit Krolbrug wordt de zuidelijke damwand richting de bestaande damwand aan de Stadzijde getrokken. Hiermee ontstaat een kleine inham in de oever. De geringe omvang van deze inham, heeft geen invloed op de nautische situatie op de vaarweg.

A.2 Doorvaartbreedte onder de nieuwe Gerrit Krolbrug

Uitgangspunt voor het vervangen van de Gerrit Krolbrug is dat de doorvaartbreedte ter plaatse van de brug wordt verbreed tot 54 meter. Dit geldt voor zowel het beweegbare deel van de brug als de vaste fietsloopbruggen.

De doorvaartbreedte van 54 meter betreft een vrije overspanning (lengte) van het kanaal. Daarmee neemt de overspanning van de nieuwe Gerrit krolbrug toe ten opzichte van de huidige brug. Hierdoor wordt de vaarweg op dit specifieke punt binnen het projectgebied aanzienlijk verbreedt. Met een doorvaartbreedte van 54 meter voor de nieuwe brug is ook ter plaatse van de brug tweestrooksverkeer mogelijk.

A.3 Doorvaartbreedte tussen Gerrit Krolbrug en Noordzeebrug

De rechtstand tussen beide bruggen wordt doorgetrokken over tweemaal de maatgevende scheepslengte waartussen de vaarwegas verloopt. Om een plotselinge overgang in vaarwegbreedte nabij de Gerrit Krolbrug te voorkomen, wordt de zuidoever naar voren gelegd en parallel getrokken aan de vaarwegas zoals te zien in Figuur 6. Dit geldt ook voor het eerste deel ten oosten van de brug. Hiermee sluiten de noord- en zuidoever van de vaarweg vloeiend aan op de oevers ter plaatse van de brug (en ten oosten van de brug).

Met het verplaatsen van de oevers ontstaat een vaarwegbreedte van 54 meter binnen het projectgebied voor de MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug. Binnen de bestaande stedelijke omgeving is het niet mogelijk om de huidige ligplaats Ulgersmakade te behouden. Conform de Richtlijnen Vaarwegen 2020 is in dat geval een vaarwegbreedte van 71 meter nodig. Deze verbreding is ruimtelijk gezien niet inpasbaar.

De vaarweg in de huidige situatie is 64 meter breed, waarbinnen 10 meter gebruikt wordt voor de ligplaatsen. Een verbreding van de vaarweg conform de RVW 2020 naar 71 meter is binnen de bestaande stedelijke omgeving niet mogelijk. Daarom is de keuze gemaakt om de ligplaats te verplaatsen naar een locatie buiten het projectgebied voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug. In de nieuwe situatie worden de ligplaatsen verplaatst naar een nieuwe plek buiten het projectgebied. Met deze verplaatsing is de vaarweg 64 meter. Gegeven het feit dat de basisbreedte van de vaarweg 54 meter zou moeten zijn, wordt de zuidoever naar voren gelegd om zo de vaarweg geschikt te maken op 54 meter.

Voor de verplaatsing van de ligplaats is een afweegonderzoek uitgevoerd naar mogelijke locaties buiten het projectgebied voor de vervanging Gerrit Krolbrug. Uitgangspunt voor de herlocatie is dat deze plaatsvindt binnen het vaarwegvak "Gaarkeukensluis – Oostersluis" en plaats biedt aan vier maatgevende vaartuigen. Het afweegonderzoek heeft een aantal kansrijke locaties opgeleverd. Een besluit over de definitieve voorkeurslocatie voor een vervangende ligplaats wordt naar verwachting medio 2024 genomen.

Na deze besluitvorming wordt de planstudie verder uitgewerkt om te komen tot een vergunbaar project. Deze planstudie voor het verplaatsen van de ligplaats wordt parallel met de voorbereiding van dit project uitgevoerd. De realisatie van een nieuwe ligplaats is mogelijk niet gereed voorafgaand aan de start van de gereedmaking van het Van Starckenborghkanaal. Er wordt gekeken naar samenhang in uitvoering tussen de projecten om voor zo min mogelijk overlast te zorgen voor gebruikers van de ligplaatsen. Om de gevolgen hiervoor zoveel als mogelijk te beperken voor de scheepvaart wordt gezocht naar een tijdelijke inrichting van de huidige ligplaats, bijvoorbeeld aan de Ulgersmakade.

De desbetreffende stakeholders die hierdoor worden geraakt zoals de nautisch beheerder Rijkswaterstaat, gemeente Groningen, Schuttevaer en omwonenden zijn en worden daarover continue geïnformeerd.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Door het verplaatsen van de ligplaatsen aan de Ulgersmakade naar elders ontstaat voldoende ruimte om de vaarwegas ten westen van de GKB naar het noorden te verschuiven. Dit heeft een positief effect op de mogelijkheid van vergroting van de bochtstraal en gaat gepaard met een verschuiving van de vaarwegas ter plaatse van de brug. Dit heeft een positief neveneffect op de inpassing van de toeleidende wegen aan beide zijden van de brug, met name aan de zuidzijde waar gezien de aanwezigheid van de bestaande bebouwing en verkeerssituatie. Deze verschuiving nautisch gezien mogelijk omdat vanuit de RVW 2020 geen eisen zijn verbonden aan de ligging van de vaarwegas.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

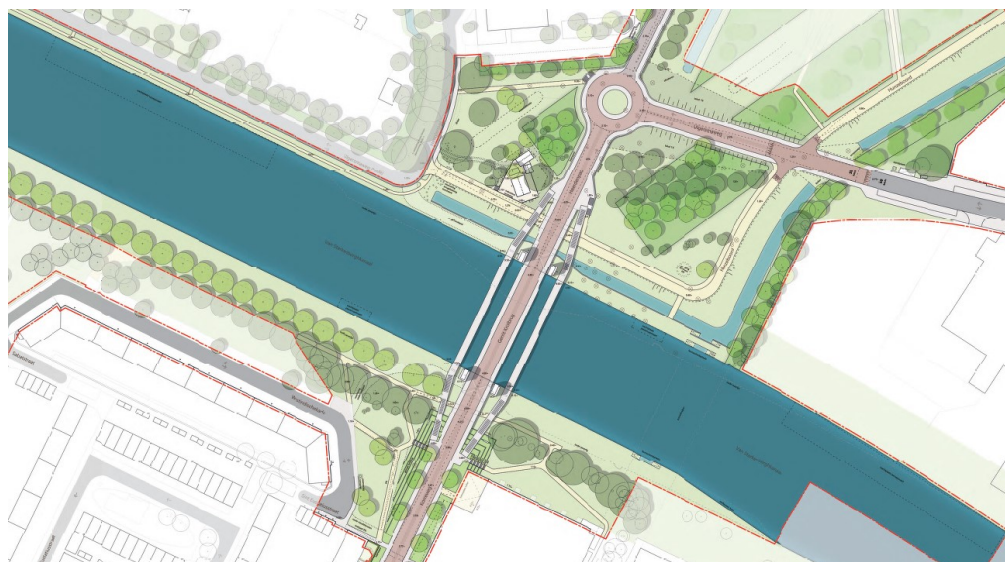
Nummer

RWS-2024/18021

B. Wachtplaatsen voor beroeps- en recreatievaart

In de huidige situatie ontbreken wachtplaatsen voor de beroepsvaart bij de Gerrit Krolbrug. Met de realisatie van de nieuwe brug en aanpassingen aan het kanaal, worden ook wachtplaatsen voor de beroepsvaart gerealiseerd. Deze wachtplaatsen worden aan weerszijde van de brug aan de noordelijke oever van de vaarweg gepositioneerd, zodat schepen die onder de gesloten brug door passen relatief makkelijk kunnen passeren. Dit is met vlakken aangegeven in Figuur 7. Vanuit de RVW 2020 dienen de wachtplaatsen aan de stuurboordoever van de vaarweg te worden gepositioneerd. Voor de wachtplaats op het vaarwegvak Noordzeebrug – Gerrit Krolbrug is vanuit (nautische) veiligheidsoverwegingen gekozen voor een positionering aan de noordoever. Hiermee blokkeren wachtende beroepsvaartuigen de zichtlijn van passerend vaarwegverkeer niet. Dit betekent dat, vanuit nautische veiligheid, voor de positionering van één wachtplaats wordt afgeweken van de RVW 2020.

Voor de recreatievaart worden aparte wachtplaatsen ingericht. De wachtplaatsen voor recreatievaart aan beide zijden van de brug worden, conform de RVW 2020, aan de stuurboordzijde van het kanaal gepositioneerd zoals te zien in Figuur 7.



Figuur 7 Positionering wachtplaatsen beroepsvaart aan noordoever en recreatievaart aan stuurboordzijde

C. Beschoeiing Van Starckenborghkanaal

Naast vervanging van beschoeiing om nautische redenen is binnen de systeemgrenzen ook gekeken naar eventueel noodzakelijke vervanging van beschoeiing in verband met de staat van onderhoud. In dat kader dienen twee secties vervangen te moeten worden vanwege een gebrekkige staat van onderhoud, te weten:

- Circa 150m damwand aan westzijde Westindischekade (nabij Noordzeebrug); en
- Circa 225m damwand aan noordzijde vaarweg, tussen locatie Offringa Busbaanbrug.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

2. Toetsing Waterwet

De toepassing van de Waterwet is op grond van artikel 2.1 van de Waterwet gericht op:

- a. voorkoming en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met
- b. bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en
- c. vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

a. voorkoming en waar nodig beperking overstromingen, wateroverlast en waterschaarste

Rivierkundige effecten

De aanpassing aan de vaarweg heeft geen effect op de aan- en afvoer van de vaarweg. Hydraulisch is het huidige profiel van het Van Starckenborghkanaal ruim gedimensioneerd, het is vooral zo breed voor de scheepvaart. In de toekomstige situatie zal het met name onder de brug breder worden dan in de huidige situatie, doordat de afstand tussen de landhoofden gelijk wordt aan de breedte van het kanaal. Het doorstromende natte profiel onder de brug wordt daarmee vergroot, maar dit heeft geen effect op de aan- en afvoer. De waterpeilen en waterregulerende kunstwerken blijven gelijk aan de bestaande ondanks dat de vaarweg op enkele delen zal worden verbreed.

In Figuur 6 (pagina 9) is het watersysteem uit het Inpassend Integraal Ontwerp (IIO) weergegeven. Te zien is dat het vaarwegprofiel van het Van Starckenborghkanaal wordt aangepast. Dit wordt gedaan zodat de as van de vaarweg centraal onder de nieuwe brug doorloopt, daarnaast wordt de bocht verruimd. De beschoeiing langs de zuidkant komt iets noordelijker te liggen en de versmalling aan de noordzijde wordt verwijderd.

Kadeveiligheid

Langs het Van Starckenborghkanaal ligt een regionale kering, weergegeven in Figuur 9. Volgens de legger ligt de formele lijn van de kering achter de bestaande landhoofden van de Gerrit Krolbrug langs. De keringen zijn niet aangelegd, maar betreft het bestaande maaiveld. Het maaiveld en de keringen liggen overal ruim boven het gewenste minimale niveau van -0,05m NAP voor een zachte kering en -0,15m NAP voor een harde kering.

Door de aanpassingen aan het vaarwegprofiel verschuift de lijn van de beschoeiing langs het Van Starckenborghkanaal, maar de formele ligging van de kering blijft gelijk aan de huidige situatie. De werkzaamheden voor planrealisatie vinden plaats binnen de beschermingszone van de kering en worden bij voorkeur buiten het stormseizoen uitgevoerd.

Er is geen significant risico op overstromingen tijdens de uitvoering, want de hoogte van het maaiveld in het gebied is hoog genoeg om als kering te fungeren. Tijdens de uitvoering dient te allen tijde de stabiliteit van de kering gegarandeerd te worden. Dit wordt geborgd in de Omgevingsvergunning van het waterschap. Deze vergunning moet nog worden aangevraagd.

In het ontwerp van de kades dient rekening te worden gehouden met golfslag. De voorgenomen activiteit heeft geen significant effect op de waterveiligheid in het projectgebied.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021



Figuur 9 Keringen binnen het projectgebied

b. bescherming en verbetering van de ecologische en chemische en kwaliteit van watersystemen

Ecologische kwaliteit watersysteem

Huidige toestand Van Starckenborghkanaal

De voorgenomen ingrepen vinden plaats in het KRW-oppervlaktewaterlichaam "NL34M101 Hoendiep-Aduarderdiep". Het Van Starckenborghkanaal behoort tot het watertype 'M7b diepe kanalen met scheepvaart'. De voorgenomen wijzigingen hebben geen negatief effect op de omvang van geplande of al uitgevoerde KRW-maatregelen. Voor de periode 2022 t/m 2027 zijn de volgende maatregelen voorgesteld: kwaliteitsbaggeren, onderzoek natuurlijker peilbeheer, RWZI verbeteren, verminderen emissie nutriënten landbouw en afwenteling in beeld brengen.

Toetsen effecten ingreep

De toetsing van de effecten van de ingreep op de ecologische kwaliteit gebeurt aan de hand van de "Beleidsregel toetsing waterkwaliteit".

De geschiktmaking van het Van Starckenborghkanaal vindt plaats in een ecologisch relevant of kwetsbaar gebied. Binnen het onderhavig project treedt er een verandering van het type oever op. De zuidelijke oever (damwand) wordt namelijk verder het water in geplaatst. Het verwijderen en verplaatsen van de kade op de noordelijke oever heeft invloed op ondiepe gebieden. De verwijdering van structuren zoals remmings- en geleidingswerken en beton heeft ook effect op ondiepe gebieden. De aanleg van de nieuwe brug heeft alleen effecten op de kades, aangezien er geen pijlers worden geplaatst en is dus uitgezonderd van uitgebreide toetsing.

Het aanpassen van de vaarweg leidt tot ruimtebeslag binnen ecologisch relevant areaal binnen het KRW-waterlichaam Hoendiep-Aduarderdiep. Per saldo is er dus een afname van ecologisch waardevol areaal en zijn binnen onderhavig plan dus aanvullende maatregelen nodig.

Gevolgen ingreep

Mogelijk negatieve effecten die worden veroorzaakt door de geplande maatregelen betreffen het verlies van hard substraat (remmings- en geleidingswerken en beton) voor macrofaunasoorten. Daarnaast gaat volgens het huidige maatregelenpakket ecologisch relevant areaal verloren. Er zijn meerdere manieren waarop deze effecten kunnen worden vereffend.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Uit het doorlopen van de stappen uit de Beleidsregel toetsingskader waterkwaliteit blijkt dat door de ingrepen in het kader van het project slechts sprake is van geringe tijdelijke en permanente effecten, die niet leiden tot een achteruitgang van de toestandklasse van biologische kwaliteitselementen, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Plaatsing van nieuwe damwanden binnen hetzelfde vaarwegtraject waarbinnen voor het project Gerrit Krolbrug damwanden worden verwijderd;
- Verplaatsen van de huidige ligplaats Ulgersmakade naar een nieuwe locatie binnen het vaarwegvak "Gaarkeukensluis – Oostersluis" ter vereffening van een permanent verlies van ecologisch relevant areaal (2907 m²) areaal door het naar voren brengen van de zuidoever van het kanaal bij de Westindischekade. Deze vereffening dient in principe voorafgaand aan de ingreep aan de zuidoever plaats te vinden.
- Plaatsing van damwanden (of andere vormen van aanhechtingssubstraat voor macrofauna zoals aanmeerpalen) bij de geplande nieuwe ligplaats.

Deze voorwaarden worden onderdeel van de verdere planuitwerking voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de verplaatsing van de ligplaats.

Chemische kwaliteit watersysteem

Voor de wijziging van het waterstaatswerk, bestaande uit het verbreden van de vaarweg en vervangen van de damwanden, vinden grondwerkzaamheden plaats. De chemische waterkwaliteit wordt beïnvloed door de tijdelijke lozingen in de aanlegfase, het landgebruik en de bodemkwaliteit. Binnen het projectgebied is in de gebruiksfase geen sprake van lozingen. Op dit punt is er geen effect op de chemische kwaliteit. Tijdens de realisatiefase zijn er mogelijk wel tijdelijke lozingen aan de orde, daarvoor worden de bijbehorende meldingen (conform Besluit activiteiten leefomgeving en Besluit kwaliteit leefomgeving, onder de Omgevingswet) gedaan.

c. vervulling van de maatschappelijke functies van het watersysteem

Het waterstaatswerk het Van Starckenborghkanaal heeft verschillende maatschappelijke functies, te weten scheepvaart en recreatie. De herinrichting draagt bij aan de maatschappelijke functies van het watersysteem, onder andere door het uniformiseren van het landelijk netwerk van vaarwegen. Dit alles komt uiteindelijk de concurrentiekracht van de binnenvaart ten goede.

Het vigerend beleid met betrekking tot nautische veiligheid op hoofdvaarwegen is beschreven in de RVW 2020 en het beleidskader maritieme veiligheid. Het streefbeeld voor het Van Starckenborghkanaal (en de Gerrit Krolbrug) is beschreven in het Programma Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en het Netwerkschakelplan 1 HLD. Daarnaast gaat het Nationaal waterprogramma in het bijzonder in op de Nederlandse uitgangspositie voor scheepvaart. De belangrijkste uitgangspunten van dit programma zijn het onderhouden van de vaarwegen, het zorgen voor nautische veiligheid en het zo veel als mogelijk scheiden van beroeps- en recreatievaart.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

In de referentiesituatie is binnen het projectgebied sprake van een hoog risico op aanvaringen tussen recreatievaart en beroepsvaart. De oorzaak van dit risico is de lage doorvaarthoogte van de huidige Gerrit Krolbrug; 2,33m ten opzichte van de Maatgevend Hoogwaterstand voor de Scheepvaart (+1,63m NAP) en de menging van beroeps- en recreatievaart op het Van Starckenborghkanaal. In de toekomstige situatie neemt de doorvaarthoogte van de Gerrit Krolbrug toe tot 4,50m ten opzichte van de Maatgevend Hoogwaterstand voor de Scheepvaart (+3,80m NAP).

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Dit heeft tot gevolg dat vrijwel alle recreatievaart de nieuwe brug ongehinderd zonder brugopening kan passeren. Daarmee vindt vlak voor brugopeningen vrijwel geen menging meer plaats tussen (wachtende) recreatievaartuigen en beroepsvaartuigen. Daarmee neemt het risico op aanvaringen van recreatievaart met beroepsvaart sterk af en leidt de nieuwe Gerrit Krolbrug tot een sterke verbetering ten opzichte van de referentiesituatie.

Conclusie toetsing doelstellingen Waterwet

De uitvoering van dit plan is in overeenstemming met de doelstellingen van de Waterwet.

3. Wijze van uitvoering

3.1 Uitvoerende werkzaamheden

Het belangrijkste uitgangspunt van de werkzaamheden is dat in de realisatiefase de vaarweg kortdurend wordt afgesloten voor het scheepvaartverkeer. Het aantal, de duur en de impact van de stremmingen van de vaarweg dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Hierbij zal worden uitgegaan van een maximum van drie stremmingen van acht uur. Daarnaast dienen de werkzaamheden ten alle tijde veilig te worden uitgevoerd.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

De bochtverruiming staat centraal in de uitvoering van de werkzaamheden. Om dit te kunnen doen, worden nieuwe damwanden aan de zuidzijde voor de bestaande damwanden en aan de noordzijde achter de bestaande damwanden geplaatst. Na plaatsing worden de oude damwanden getrokken. Er zullen technische berekeningen plaatsvinden om de fasering van de wisseling van damwanden goed te laten verlopen. De vervanging van de Gerrit Krolbrug vindt parallel plaats aan de wisseling van damwanden. Deze werkzaamheden zullen tijdens de realisatiefase goed met elkaar moeten worden afgestemd.

Het Van Starckenborghkanaal zal gedurende drie weekenden worden gestremd. Voor het wisselen van de damwanden voor de bochtverruiming blijft het kanaal toegankelijk voor scheepvaart. In de realisatie zal mogelijk vanaf het water gewerkt kunnen worden voor de vervanging van de damwanden. In de uitvoering zal er goed moeten worden gezorgd dat de eventuele werkzaamheden aan de damwand vanaf het water geen verkeersgevaar vormen voor langsvarende boten en vice versa.

3.2 Planologische inpassing

Het gebied, waarop het voorliggende projectplan ziet, valt deels binnen de grenzen van het geldende bestemmingsplan "Openbaar Vaarwater 2019".



Figuur 10 uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Openbaar Vaarwater 2019"

Voor de veranderingen aan de kade en de verbreding van de vaarweg wordt middels een buitenplanse afwijkingsprocedure van artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), vergunning bij de gemeente Groningen aangevraagd. In Figuur 10 is een uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven. De benodigde afwijkingen van de betreffende bestemmingsplannen worden in een separate procedure behandeld.

3.3 Andere noodzakelijke vergunningen, andere relevante besluiten of meldingsplichtige handelingen

Belangrijke vergunningen en meldingen voor de uitvoering van de werkzaamheden worden in separate procedures behandeld. Dit zijn onder andere:

- Omgevingsvergunning voor een wateractiviteit in het beheergebied van het Waterschap Noorderzijlvest;
- Omgevingsvergunningen voor Flora-en-fauna-activiteiten;
- Omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit op grond van het omgevingsplan van de gemeente Groningen;
- Melding voor het toepassen van grond- en baggerspecie op grond van artikel 4.1266 van het Besluit activiteiten leefomgeving;
- Melding werkzaamheden op de vaarweg op basis van artikel 1.23 BinnenvaartPolitieReglement (BPR);
- Ontheffing afmeren voor schepen en drijvende objecten op basis van artikel 7.02 BPR;
- Verkeersbesluit voor bebording langs het kanaal (werkzaamheden duren langer dan 13 weken).

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Op grond van artikel 5.8, eerste lid, van de Waterwet worden de besluiten ter uitvoering van een projectplan Waterwet zo veel als mogelijk gecoördineerd voorbereid. De vergunningen die nodig zijn voor de gereedmaking van het Van Starckenborghkanaal worden via een aparte procedure voorbereid en aangevraagd. Dit geldt ook voor de vergunningplichten op grond van de waterschapsverordening Noorderzijlvest. Daarmee worden de belangen van het waterschap gedurende het ontwerpproces geborgd.

Omdat deze activiteiten na 1 januari 2024 plaatsvinden, is voor deze beschikkingen en vergunningen de Omgevingswet van toepassing.

3.4 Milieueffectrapportage (m.e.r.-beoordeling)

Voor wat betreft de milieueffectrapportage geldt voor de wijziging van de vaarweg dat het project m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit is bijgevoegd in bijlage I van het projectplan Waterwet.

Voor de voorgenomen aanpassingen aan het Van Starckenborghkanaal is op grond van het Besluit milieueffectrapportage categorie D3.1 ("De aanleg, wijziging of uitbreiding van een binnenvaarweg") een m.e.r.-beoordeling gemaakt. De gedane m.e.r.-beoordeling geeft geen aanleiding om vanwege de aard van de voorgenomen ontwikkeling, de kenmerken van de omgeving of de effecten van de ontwikkeling, een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Gezien de kenmerken, plaats en de geringe gevolgen van de voorgenomen activiteit, is het opstellen van een Milieueffectrapport voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug niet noodzakelijk.

3.5 Globale planning

De planning voor het project is in hoofdlijnen als volgt:

Activiteit	Planning
Juridische procedures (vaststellen projectplan Waterwet en afwijkingen bestemmingsplannen)	2023/2024
Aanbesteding	2024/2025
Start realisatie	2025
Einde werkzaamheden	2027-2029
Nazorg, beheer en onderhoud	Vanaf 2029

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

3.6 Overige uitvoeringsaspecten

Stikstof

Op basis van de gedane AERIUS-berekeningen voor de aanlegfase van het gehele project blijkt de depositiebijdrage maximaal 0,01 mol N/ha/jaar (gedurende 2 jaar) te zijn op een aantal habitattypen voor elk van de volgende Natura 2000-gebieden: Drentsche Aa, Norgerholt, Fochteloërveen en Bakkeveense Duinen. Vanwege deze depositiebijdrage is een Voertoets Natura 2000 uitgevoerd. Deze is uitgevoerd om te bepalen of door de depositiebijdrage sprake is van significante gevolgen (en aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen) op de habitattypen in de Natura 2000-gebieden.

Uit de uitgevoerde Voortoets Natura 2000 is gebleken dat significante gevolgen door de depositiebijdrage van het project (aanlegfase) op een aantal habitattypen voor elk van de Natura 2000-gebieden op voorhand zijn uitgesloten. De instandhoudingsdoelstellingen van deze Natura 2000-gebieden worden niet aangetast door de depositiebijdrage van het project. Dit betekent dat de uitvoering van het project plaats kan vinden, zonder dat daarvoor een passende beoordeling en vergunning voor een Natura 2000-activiteit op grond van de Omgevingswet nodig is.

De resultaten van de voortoets leiden daarmee niet tot andere conclusies dan verwoord in het Ontwerp Projectplan Waterwet.

Beschermde flora en fauna

De werkzaamheden hebben effecten op habitats binnen het projectgebied. Om verstoring te voorkomen, wordt volgens een ecologisch werkprotocol gewerkt. Voor de kleine marterachtigen, steenmarter, eekhoorn en poelkikker geldt dat een overtreding van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming niet zonder meer kan worden voorkomen.

Uit het nader onderzoek is gebleken dat ter hoogte van het plangebied leefgebied aanwezig is voor de bunzing en de steenmarter. Ook kan het voorkomen van de hermelijn en wezel niet geheel worden uitgesloten. Daarnaast wordt het onderzoeksgebied gebruikt als foerageergebied voor de (kleine) marterachtigen. Ook zijn er mogelijke vaste rust- en verblijfplaatsen, in de vorm van holen in de grond of in dichte struwelen (bunzing) en tussen ruige vegetatie, alsook boomholtes (steenmarter), aanwezig binnen het onderzoeksgebied. Door de realisatie van het project kunnen verblijfplaatsen worden beschadigd of zelfs worden vernietigd. Dat is in strijd met artikel 3.10 lid 1b Wet natuurbescherming.

Daarom is in 2023 een ontheffing in het kader van de Wet Natuurbescherming hoofdstuk soorten (bunzing en steenmarter) aangevraagd bij de provincie Groningen. Deze ontheffing is op 5 maart 2024 verleend (dossiernummer: K59743, documentnummer: 2024-032407). De activiteit kan daarmee in het omschreven plangebied binnen de ontheffingsperiode (5 maart 2024 – 31 december 2031) en met inachtneming van de bij de ontheffing behorende voorschriften worden gerealiseerd.

Uit ecologisch onderzoek blijkt dat in de omgeving van het projectgebied waarnemingen bekend zijn van verschillende soorten broedvogels met zowel jaarrond als niet-jaarrond beschermde nesten. Om na te gaan of vogels met jaarrond beschermde nesten zich vestigen binnen het projectgebied dienen de te kappen bomen voorafgaand aan de werkzaamheden geïnspecteerd te worden op het voorkomen van jaarrond beschermde nesten.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Archeologie

Op basis van de uitgevoerde archeologische onderzoeken is bevonden dat het onwaarschijnlijk is dat zich onder de waterbodem van het Van Starckenborghkanaal vondsten bevinden die een relatie hebben met de voor dit project uitgevoerde onderzoeken. Eventuele vondsten gerelateerd aan de nu uitgevoerde onderzoeken ter plaatse van het kanaal zijn al verstoord tijdens de aanleg van het kanaal in de jaren '30 van de vorige eeuw.

Milieuhygiënische waterbodemkwaliteit

In 2019 heeft verkennend waterbodemonderzoek en indicatief op asbest plaatsgevonden. Visueel zijn geen bodemvreemde bijmengingen of asbest in het opgeboorde slib waargenomen. In het geanalyseerde mengmonster is een licht verhoogd gehalte kwik en zink gemeten die de achtergrondwaarde overschrijdt. Analytisch is geen verhoogd gehalte asbest aangetoond.

Voor de contractvoorbereiding en aanbesteding wordt een nieuw onderzoek naar de milieuhygiënische waterbodemkwaliteit uitgevoerd. Dit omdat het in 2019 uitgevoerde onderzoek op dat moment is verjaard. Het nog uit te voeren onderzoek richt zich specifiek op de locaties waar het project leidt tot aanpassingen in de waterbodem (inclusief de delen van de waterbodem die straks landbodem worden (zuidzijde kanaal) en vice versa (noordzijde kanaal). Afhankelijk van de uitkomsten uit dit onderzoek zal, indien nodig, een waterbodemimmissietoets worden uitgevoerd.

Eigendom

Het kanaal is in eigendom bij het Rijk. Voor enkele werkzaamheden zijn echter ook gronden van particulieren nodig. Het gaat hier in het bijzonder om twee percelen van eenzelfde eigenaar aan de oostzijde van de Gerrit Krolburg ten behoeve van de verbreding van het kanaal. Voor het verruimen van de vaarweg is noodzakelijk dat een stuk land van ca. 126 m² wordt omgezet van land naar kade.

Op grond van afdeling 10.3 van de Omgevingswet is het mogelijk dat het bevoegd gezag een gedoogplicht oplegt aan een individu voor het tot stand brengen of opruimen van een werk van algemeen belang. Bij het opleggen van een dergelijke gedoogplicht spelen een aantal factoren. Van belang is dat het maximaal benodigd grondbeslag maximaal 10% is. Voor de eigenaar geldt dat het om minder dan 10% van zijn grond gaat.

Daarnaast spelen de duur van het werk, de bruikbaarheid van de rest van het perceel, de mate waarin bereikbaarheid en functionaliteit worden aangetast en de oplevering in oorspronkelijke staat overeenkomstig de bestemming een rol. Van deze aspecten kan worden gezegd dat de wijzigingen aan de gronden van de eigenaar van dermate aard zijn en dermate lang duren, dat de gedoogplicht geen passend instrument is. Het benodigde gedeelte zal van functie wijzigen, alsmede van bestemming en de eigenaar kan ook geen (mede)gebruik meer van dat gedeelte maken. Voor de verwerving zal, voordat wordt ingezet op onteigening, worden getracht om het perceeldeel via minnelijke verwerving te verkrijgen.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Beheer en onderhoud

Partijen zijn in overleg om afspraken te maken over het definitieve beheer en onderhoud van de brug, toeleidende infrastructuur en aanpassingen aan de vaarweg. De beheersituatie van de vaarweg en damwanden verandert niet als gevolg van het project.

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

3.7 Calamiteiten of ongewoon voorval

Rijkswaterstaat stelt alle directe belanghebbenden onmiddellijk op de hoogte van het voorval en de maatregelen die getroffen worden om de nadelige gevolgen te beperken. Rijkswaterstaat houdt een logboek bij van alle ongewone voorvallen en calamiteiten.

4. Schadevergoeding

Voor eventueel financieel nadeel dat onverhoopt ontstaat als gevolg van de rechtmatige uitvoering van het projectplan kan een benadeelde een verzoek om schadevergoeding indienen als bedoeld in artikel 7.14 van de Waterwet. Na inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 kan een benadeelde een verzoek om schade indienen op grond van artikel 15.1, eerste lid onder k van de Omgevingswet en artikel 4:126 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Aan degene die als gevolg van de rechtmatige uitoefening van een taak of bevoegdheid in het kader van het waterbeheer schade lijdt of zal lijden, wordt op zijn verzoek door het betrokken bestuursorgaan een vergoeding toegekend, voor zover de schade redelijkerwijze niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd.

Het verzoek tot vergoeding van de schade bevat een motivering en een onderbouwing van de hoogte van de gevraagde schadevergoeding. Geen beroep op de regeling van artikel 7.14 Waterwet dan wel artikel 15.1, eerste lid, onder k van de Omgevingswet artikel 4:126 van de Awb staat open ten aanzien van schade aan iemands eigendom als gevolg van aanleg- en bouwwerkzaamheden.

5. Procedure

Dit besluit is tot stand gekomen met toepassing van procedureregels in de Algemene wet bestuursrecht. Voor de vaststelling van dit Projectplan Waterwet is gebruik gemaakt van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure.

Het projectplan op grond van artikel 5.4, lid 1, van de Waterwet is genoemd in de bijlage bij art. 1.1 van de Crisis- en Herstelwet, zodat de bepalingen in hoofdstuk 1, afdeling 2 van de Crisis- en Herstelwet hierop van toepassing zijn.

Tijdens de planstudie heeft regelmatig afstemming en overleg plaatsgevonden met verschillende belanghebbende partijen. Het gaat hier niet alleen om partijen die een formele rol hebben in de besluitvorming, maar ook om partijen die specifieke belangen in de omgeving vertegenwoordigen. Ambtelijke afstemming heeft plaatsgevonden met:

- Rijkswaterstaat Noord-Nederland;
- Provincie Groningen;
- Gemeente Groningen; en
- Waterschap Noorderzijlvest.

Daarnaast heeft tijdens de planstudie afstemming plaatsgevonden met verscheidene belanghebbenden:

- Stichting Groninger Landschap,
- Grondeigenaren;
- CSG Wessel Gansfort College;
- Bewonersorganisaties;
- Vertegenwoordigers van de omwonenden (verenigingen van eigenaren of huurders);
- BLN-Schuttevaer
- Fietsersbond
- Werkgroep Toegankelijk Groningen
- VBNO

Daarnaast zijn in mei 2022 en mei 2023 twee algemene informatiebijeenkomsten georganiseerd voor bewoners en belanghebbenden om hen te informeren over het proces en de voortgang van de planuitwerkingsfase (uitwerking voorkeursvariant).

Zienswijzen

Het ontwerp projectplan heeft vanaf 21 december 2023 tot 1 februari 2024 ter inzage gelegen. Op het ontwerp projectplan zijn geen zienswijzen ingediend.

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 krijgt dit Projectplan Waterwet van rechtswege de status *'omgevingsvergunning eigen dienst voor een beperkingengebiedsactiviteit in een waterstaatswerk in beheer bij het Rijk'* op grond van artikel 6.17 van het Besluit activiteiten leefomgeving.

6. Bijlagen

I. m.e.r.-beoordelingsbesluit (RWS-2023/47235)

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT
namens deze,
HET NETWERKMANAGEMENT RIJKSWATERSTAAT NOORD-
NEDERLAND

Drs. L.R. Santhagens

**Rijkswaterstaat Noord-
Nederland**

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

MEDEDELINGEN

Ter inzagelegging

Het besluit, en de onderliggende stukken, liggen van 9 mei tot en met 20 juni 2024 ter inzage op het volgende adres:

- Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Zuidersingel 3, Leeuwarden.

Beroep

Bent u het niet eens met dit besluit?

Dan kunt u op grond van de Algemene wet bestuursrecht beroep indienen bij de bestuursrechter. Met deze procedure legt u de zaak aan de rechter voor om te bepalen of Rijkswaterstaat het juiste besluit heeft genomen. U moet hiervoor wel belanghebbende bij dit besluit zijn.

Hoe dient u beroep in?

Om in beroep te gaan bij de bestuursrechter moet u, binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt, een beroepschrift indienen. U kunt uw beroepschrift sturen naar de rechtbank Noord-Nederland, sector bestuursrecht, Postbus 781, 9700 AT Groningen.

In het beroepschrift moet in ieder geval het volgende staan:

- Uw naam en adres;
- Een duidelijke omschrijving van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt en zo mogelijk een kopie van het besluit;
- Een opgave van redenen waarom u beroep instelt;
- De datum en uw handtekening.

Voor de behandeling van een beroepschrift wordt een bedrag aan griffierecht geheven.

Het niet voldoen aan deze eisen of een te late indiening van het beroepschrift kan leiden tot niet-ontvankelijkheid van het beroep.

Op dit besluit is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis-en Herstelwet van toepassing. Dat betekent voor uw beroepschrift dat:

- a. De beroepsgronden in het beroepschrift worden opgenomen;
- b. Het beroep niet-ontvankelijk wordt verklaard, indien binnen de beroepstermijn geen gronden zijn ingediend, en
- c. Deze na afloop van de beroepstermijn niet meer kunnen worden aangevuld.

Het indienen van een beroepschrift heeft geen schorsende werking. Dat betekent dat het besluit blijft gelden in de tijd dat uw beroepschrift in behandeling is. Als u dit niet wilt, bijvoorbeeld omdat het besluit onherstelbare gevolgen heeft voor u, dan kunt u een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de Voorzieningenrechter van de hierboven genoemde rechtbank. De rechtbank zal u hiervoor griffierecht in rekening brengen.

U kunt ook digitaal een verzoek om voorlopige voorziening en/of beroep instellen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op genoemde site voor de precieze voorwaarden.

Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021

Afschriften

Een afschrift van dit projectplan is verzonden aan:

Waterschap Noorderzijlvest
Postbus 18
9700 AA Groningen

Gemeente Groningen
Postbus 30026
9700 RM Groningen

**Rijkswaterstaat Noord-
Nederland**

Datum

29 april 2024

Nummer

RWS-2024/18021