

NOTITIE



Datum : 28 oktober 2022

Onderwerp: Vervanging Gerrit Krolbrug - Kansen en moties

Deze notitie is een bijlage bij de brief aan de gemeenteraad van Groningen met kenmerk 578862-2022

In deze notitie is een inhoudelijke toelichting gegeven op de resultaten van de uitwerking van kansen en moties bij het project Vervanging Gerrit Krolbrug.

Ingegaan wordt op de volgende onderwerpen:

- Uitbreidingen van de projectscope
Toevoegingen en wijzigingen aan het project met invloed op het ontwerp van brug en omgeving;
- Niet gehonoreerde kansen en moties
Potentiële uitbreidingen van het project, die na onderzoek afvallen en niet verder mee worden genomen in de uitwerking van ontwerpen;
- Moties op uitgangspunten en proces
Moties van de raad met betrekking tot proces en projectuitgangspunten, zonder directe invloed op de ontwerpen.

Uitbreidingen van de projectscope

Het Bestuurlijk Overleg Groninger Bruggen (BOGB) heeft besloten de voorkeursvariant uit 2021 uit te breiden met de volgende onderdelen:

- Motie: Optimaliseren hoogte van de Gerrit Krol Brug en de hellingbanen;
- Kans: Onderdoorgang brug West-Indische Kade;
- Kans: Landschap Ommelandzijde;
- Kans: Vergroenen Ulgersmakade;
- Motie: Maak vaart met verplaatsing aanlegplaats Ulgersmakade;
- Kans: Uitbreiding lokale wandelroutes en plekken;
- Motie: Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug;
- Kans: Opvullen lege ruimtes naast appartementencomplexen Korreweg.

Motie: Optimaliseren hoogte van de Gerrit Krol Brug en de hellingbanen

Op verzoek van uw raad hebben wij Rijkswaterstaat gevraagd het comfort en de gebruiksvriendelijkheid van de nieuwe brug voor fietsers en voetgangers te maximaliseren, door de hoogte van de bovenkant van het brugdek zoveel mogelijk te beperken en de hellingbanen te optimaliseren. Het onderzoek daarnaar heeft nog enkele, beperkte, verbetermogelijkheden opgeleverd.

Ten aanzien van de brughoogte is geen verdere verlaging mogelijk gebleken. De doorvaarthoogte van 4,5 meter ten opzichte van de Maatgevende Hoge Waterstand Scheepvaart (MHWS), inclusief correcties voor uniformiteit en bodemdaling, is vastgelegd en de overspanning van de vaarweg met 54 meter en een nuttige verkeersruimte van 11,2 meter zijn dusdanig groot, dat de constructiedikte van de voorkeursvariant niet verder kan worden verkleind. De constructiedikte van 1,0 meter is een realistisch minimum. Voor verdere verkleining zou een forse extra investering noodzakelijk zijn in extra staalgebruik ten behoeve van de brug, maar ook bijvoorbeeld voor de bewegingswerken, terwijl de winst slechts marginaal zal kunnen zijn. De dikte en daarmee ook de hoogte van de bovenkant van het brugdek is daarom ongewijzigd gebleven.

De CROW-richtlijnen voor hellingbanen werken met de ‘zwaarte’ van de helling, die wordt bepaald op de combinatie van het te overwinnen hoogteverschil, de steilheid van de hellingbaan (hellingpercentage) en de aanwezigheid van rustplateaus. De zwaarte van de hellingbanen van de nieuwe Gerrit Krolbrug ligt rond de streefwaarde van het CROW. Verder is uit vergelijking met enkele andere stedelijke locaties nogmaals gebleken dat de voorkeursvariant gunstiger scoort dan andere veel gebruikte routes:

Locatie	Zwaarte van de helling
Voorkeursvariant Gerrit Krolbrug (Stadszijde / Ommelandzijde)	0,085 / 0,100
Noordzeebrug (noord / zuid)	0,198 / 0,158
Viaduct Stadsweg (west / oost)	0,079 / 0,078
Berlagebrug (noord / zuid)	0,130 / 0,148
Sontbrug (oost)	0,102
Emmaviaduct (zuid)	0,130
Fietstunnel Station Europapark (noord / zuid)	0,108 / 0,099
Fietstunnel Station Haren (west / oost)	0,091 / 0,071
Streefwaarde CROW	0,075
Onder-/bovengrens	0,033/0,200

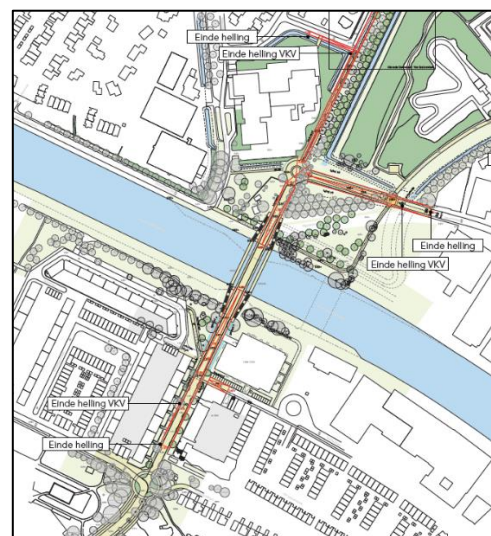
Tabel: Zwaarte van hellingen fietsroutes Groningen (lagere waarde = minder zwaar)

Voor de nieuwe Gerrit Krolbrug lijkt desondanks aan de Stadszijde nog optimalisatie mogelijk. Met een verlaging van het hellingpercentage en het toevoegen van een rustplateau kan nog verbetering aangebracht worden. Aan de Ommelandzijde is geen optimalisatie meer mogelijk.

Aan de Stadszijde ontbreekt in de voorkeursvariant nog een rustplateau in de hellingbaan en lijkt de afstand tot de Oosterhamriklaan nog niet volledig benut voor het overwinnen van het hoogteverschil. De Oosterhamriklaan en de toegang van parkeervoorzieningen in de Antillenstraat zijn dwangpunten in de bepaling van de hellingpercentages: die hoogtes liggen vast en kunnen niet worden gewijzigd. Het is daarom niet mogelijk een rustplateau toe te voegen tussen de brug en de Antillenstraat of op de kruising, omdat de helling naar de Antillenstraat dan te steil wordt voor fietsers en voetgangers. Wel lijkt het mogelijk een plateau op te nemen in het gedeelte tussen de Antillenstraat en de kruising met de Oosterhamriklaan en daarbij de lengte tot die kruising tevens te gebruiken om het hellingpercentage nog enigszins te verlagen. Daarmee wordt de helling ook langer en ontstaat over grotere lengte een hoogteverschil met de directe omgeving. Die impact lijkt echter oplosbaar.

Per saldo kan deze verbetering voor het comfort en de toegankelijkheid van meerwaarde zijn en wordt daarom als uitwerkingpunt meegenomen naar het Voorlopig Ontwerp. In de verdere detaillering zal blijken welke winst exact nog behaald kan worden.

Aan de Ommelandzijde blijken geen verbeteringen van de zwaarte van de helling meer mogelijk. Een rustplateau in de hoofdfietsroute vanaf het Heerdenpad is al aanwezig: de rotonde met de verlegde Ulgersmaweg functioneert als zodanig. De aansluiting van het Heerdenpad met de Stamstraat en de aansluiting van de Ulgersmaweg met de Hunzeboord zijn hoogtedwangpunten in de gehele helling naar de brug. Een verlaging van het hellingpercentage leidt er toe dat de hellingbaan over de kruising met de Stamstraat loopt, met als gevolg dat de helling langer wordt en dat de Stamstraat niet meer rechtstreeks kan worden aangesloten of ook van een trap of extra helling moet worden voorzien. Ook loopt de hellingbaan vanaf de rotonde dan tot over de kruising met de Hunzeboord. De impact van deze ingrepen op de directe leefomgeving en op de fietsroutes naar de wijk en Wessel Gansfoortcollege zijn ruimtelijk en landschappelijk te groot.



Te grote impact langere hellingbanen

Na dit onderzoek en het nader detailleren van de hellingbaan aan de Stadszijde in het Voorlopig Ontwerp wordt de motie “Optimaliseren hoogte van de Gerrit Krol Brug en de hellingbanen” verwerkt als hiervoor beschreven.

Kans: Onderdoorgang brug West-Indische Kade

Als gemeente Groningen zien wij veel kansen voor het creëren van nieuwe interessante, recreatieve wandelroutes en verblijfplekken in het gebied. Het belang van groene en ecologische netwerken heeft uw raad ook verwoord in de motie “Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug”. Daarom is aan de scope van het project een onderdoorgang onder de brug aan de Stadszijde toegevoegd. Daarmee ontstaat in de samenhang met de verbreding van de kades en de herinrichting van bestaande kades als gevolg van de ontwikkeling van woningbouw een nieuwe wandelroute en een groene, ecologische verbinding langs het Van Starckenborghkanaal. Dit is een toekomstgerichte uitbreiding die alleen in deze fase kan worden toegevoegd en die ook vanuit het oogpunt van beheer en onderhoud van de brug een nuttige toevoeging kan zijn. In de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp en het Esthetisch Programma van Eisen voor de brug wordt de vormgeving van de onderdoorgang en omgeving verder bepaald en komen ook aspecten als de borging van de sociale veiligheid aan de orde.



Onderdoorgang West-Indische kade

Kans: Landschap Ommelandzijde

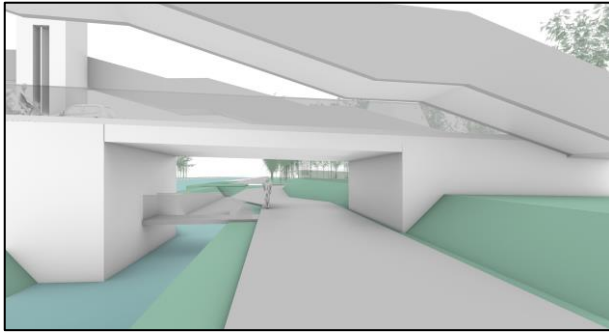
Wij hechten veel waarde aan de inrichting van het gebied aan de Ommelandzijde van de brug. Het landschap ondergaat hier een ingrijpende wijziging als gevolg van de inpassing van de nieuwe brug waarmee zich juist ook kansen voordoen hiermee een deel van de uitvoering van de Hunzevisie te realiseren. Zo kunnen wij ook uiting geven aan onze groene, ecologische en landschappelijke ambities voor dit gebied en combineren we meerdere kansen met de wensen van uw raad, zoals verwoord in de motie “Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug”.

In de voorkeursvariant is in dit gebied de hellingbaan van de nieuwe brug, de verlegging van de Ulgersmaweg en de aanleg van een nieuwe fietsverbinding langs het kanaal onder de brug opgenomen. Besloten is om de oorspronkelijke Hunzeloop in de Hunzeboord door te trekken en te verbinden met de loop langs de Hunzedijk, waarmee een nieuwe open waterverbinding ontstaat. Hiermee herstellen we een deel van de Hunze en maken we de loop weer zichtbaar en beleefbaar. Onderzocht wordt of het waterpeil van de Hunze kan aansluiten op het peil van het Van Starckenborghkanaal (via het Boterdiep). Met deze peilverhoging wordt het stroomgebied hersteld, de beleving versterkt en kan ook de ecologische waarde worden vergroot. Dit is een grote ambitie die wij samen met Het Groninger Landschap en het Waterschap Noorderzijlvest hier nu kunnen verwezenlijken.

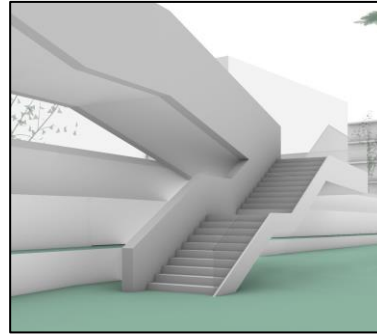


Doortrekken landschap onder de brug

Met de nieuwe Hunzeloop als basis wordt ook een recreatieve, natuurlijke wandelroute toegevoegd langs de Hunze en de fietsroute en wordt de onderdoorgang onder de brug verder verbreed. Zo kunnen de water- en verkeersverbindingen met hoge ruimtelijke kwaliteit en op sociaal-veilige wijze worden ingepast. Daarmee wordt tevens een zodanig doorzicht gecreëerd dat beide zijden van de hellingbaan landschappelijk met elkaar zijn verbonden en ook de ecologische verbindingen worden geborgd. Daarbij is onder andere uit vanwege het behoud van bestaande bomen en uit financiële overwegingen er voor gekozen om niet de gehele hellingbaan tussen de brug en rotonde Ulgersmaweg als open verbinding vorm te geven, maar alleen het eerste deel tot de Brugwachterswoning. Onderdeel van de nadere uitwerking van deze ontwerpelementen in een Voorlopig Ontwerp is ook de integratie van aanpassingen van het maaiveld, de herplantplicht van bomen en groen, de locatie van de Brugwachterswoning en de aansluiting op het landschapspark Hunzeboord. Met een extra trap ontstaat er een logische routing voor voetgangers die de brug met het gebied aan de kades verbindt.



Onderdoorgang Ommelandzijde (schetsontwerp, impressie)

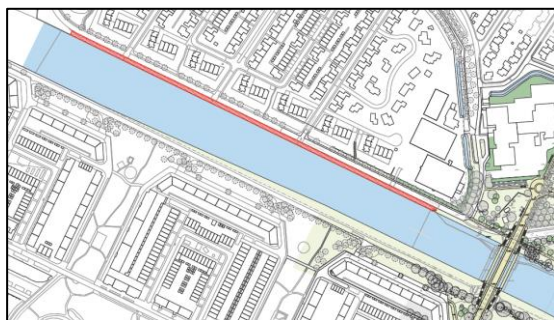


Extra trap

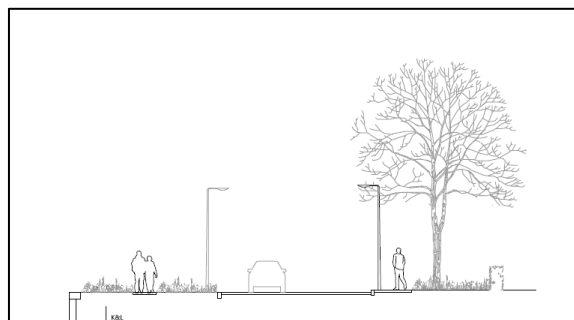
Wij hebben ons fors ingespannen om deze ruimtelijke en landschappelijke verbeteringen toe te voegen aan de projectscope en denken dat daarmee veel kwaliteit aan het gebied wordt toegevoegd. De volgende stap is om deze in afstemming met de belanghebbende partijen en omwonenden verder uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp.

Kans: Vergroenen Ulgersmakade

Vanwege de aanpassingen aan de vaarweg om de veiligheid van de scheepvaart te vergroten wordt onder andere de as van de vaarweg verschoven. Het gevolg daarvan is dat de huidige ligplaats voor beroepsvaart aan de Ulgersmakade gaat verdwijnen, dit wordt onderdeel van het vaarwater. Het opheffen van de ligplaats geeft kansen voor een andere, groene inrichting van die kade. Daarom is aan de scope van het project toegevoegd om de huidige aanlegvoorzieningen (borders etc.) te verwijderen en de huidige stenige inrichting te vervangen door groen, met daarbinnen een recreatief wandelpad langs het kanaal. De groene, ecologische en landschappelijke ambities voor dit gebied van uw raad, verwoord in de motie “Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug”, komen zo ook langs de kade tot uiting. Voor het toevoegen van extra bomen langs de waterkant is geen ruimte vanwege de kabels en leidingen in de ondergrond. Ook voor de bestaande parkeervakken is op de kade dan geen ruimte meer voorzien. In afstemming met aanwonenden wordt de inrichting uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp.



Vergroening Ulgersmakade



Dwarsdoorsnede

Motie: Maak vaart met verplaatsing aanlegplaats Ulgersmakade

Voordat de aanpassing van de vaarweg en nieuwe Gerrit Krolbrug in gebruik genomen kunnen worden, dient de ligplaats te zijn opgeheven. En omdat de ligplaats voor de beroepsvaart in een bestaande behoefte voorziet, kan deze pas worden opgeheven als een andere, nieuwe ligplaats beschikbaar is. In lijn met uw motie “Maak vaart met verplaatsing aanlegplaats Ulgersmakade” hebben wij Rijkswaterstaat ook gevraagd hiervoor spoedig een nieuwe locatie te onderzoeken en te realiseren. Dit onderzoek is inmiddels gestart. De verantwoordelijkheid voor de verplaatsing van de ligplaats ligt bij het project GKB, maar het aanwijzen en realiseren daarvan moet vanzelfsprekend passen in het totale beeld en maatregelenpakket voor opwaardering en onderhoud van de HLD. De snelheid waarmee een nieuwe ligplaats beschikbaar kan zijn, hangt dus eerst af van het onderzoek. Dat loopt nog en over de uitkomsten daarvan kunnen wij uw raad dan op een later moment informeren.

Over de overlast die in de huidige situatie wordt veroorzaakt door aangemeerde schepen bestaan verschillende signalen. We kennen geluiden van bewoners die aangeven hinder te ervaren van bijvoorbeeld het aanmeren van schepen of van dieselgeneratoren, zoals uw raad ook in uw motie vermeldde. Er zijn echter ook bewoners die de levendigheid van de schepen juist aantrekkelijk vinden op deze locatie. Tijdens de toelichting door RWS over de vaarwegveiligheid op de HLD op 5 oktober jl. is aangegeven dat er actief gehandhaafd wordt door RWS op het juiste gebruik van de ligplaats en eventuele overlast. Daarover is toegelicht dat er proactief wordt gecontroleerd vanaf inspectieschepen en actief wordt gereageerd op meldingen. Schippers worden aangesproken en indien nodig bekeurd op overtredingen.

Handhaving en controle op dit onderwerp is niet aan gemeente maar aan RWS. Als college hebben wij daarom RWS gevraagd de huidige werkwijze toe te lichten. Na de mondelinge presentatie van 5 oktober jl. aan uw raad wordt nu de motie “Maak vaart met verplaatsing aanlegplaats Ulgersmakade” afgehandeld met het onderzoek door RWS naar een nieuwe ligplaats.

Kans: Uitbreiding lokale wandelroutes en plekken

De vervanging van de Gerrit Krolbrug in de samenhang met het landschapspark Hunzeboord, geeft een extra kans om het recreatieve wandelnetwerk in dit stadsdeel uit te breiden en te voorzien van extra zitplekken, ontmoetingsplekken of plekken voor activiteiten. Daarmee wordt bijgedragen aan een sociaal-veiligere omgeving en wordt aanvullend ruimte gecreëerd voor een nog te bepalen recreatief en educatief cultuurhistorisch programma. Bijvoorbeeld met informatie over de oude Hunzeloop en over het unieke karakter van de oude Gerrit Krolbrug, waarvan enkele kenmerkende onderdelen een plek in de nieuwe landschapsinrichting kunnen krijgen. Het toevoegen van extra wandelroutes en plekken is daarom toegevoegd aan de scope van het project en wordt nader uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp. Hiermee dragen we bij aan de beleving en bewustwording van groene en ecologische waarden in dit gebied, in aansluiting op uw motie “Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug”.



Wandelroutes en plekken

Motie: Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug

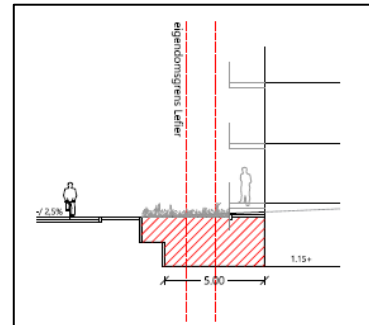
Met uw motie “Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug” vraagt om een landschap met hoge kwaliteit te ontwerpen rondom de brug en zomogelijk een ‘plus’ te realiseren boven de bestaande regelgeving. Groen en ecologie zijn thema’s die tot uitdrukking komen in netwerken en niet alleen op 1 of 2 locaties. Wij delen uw ambities en hebben ons daarom hard gemaakt voor meerdere kansen in het project om hier invulling aan te kunnen geven. Met de hiervoor beschreven kansen en ontwerpelementen, zoals de onderdoorgang West-Indische kade, integratie van het landschapspark Hunzeboord, doortrekken van de Hunzeloop, creëren van een open waterverbinding, vergroenen van de Ulgersmakade en toevoegen van wandelroutes en plekken, wordt veel extra kwaliteit voor de stad en omwonenden toegevoegd.

Met deze scope-uitbreidingen en het nader detailleren daarvan in het Voorlopig Ontwerp worden de wensen en ambities uit de motie “Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug” nu opgenomen in het project.

Kans: Opvullen lege ruimtes naast appartementencomplexen Korreweg

De bovenkant van het wegdek van de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt ongeveer 1,7 meter hoger dan het wegdek van de oude brug. Dat betekent dat aan de Stadszijde ook de toeleidende Korreweg vanaf de Oosterhamriklaan geleidelijk meer omhoog zal lopen dan in de huidige situatie. De hellingbaan wordt steiler en de weg ligt hoger. Als gevolg daarvan kan een open ruimte ontstaan tussen de naastgelegen appartementengebouwen en de weg.

In het project is nu opgenomen dat de open ruimtes worden opgevuld, zodat de aansluiting op de bestaande gebouwen wordt geborgd. Daarmee ontstaat een landschappelijke en stedenbouwkundige kwaliteitsverbetering en worden niet-beheerbare situaties en rommelzones voorkomen.



Opvullen open ruimtes

Niet-gehonoreerde kansen en moties

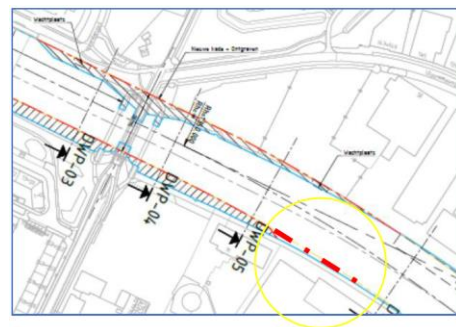
In het onderzoek van mogelijke projectkansen zijn vier onderdelen vervallen en die zijn niet toegevoegd aan de voorkeursvariant uit 2021:

- Kans: Doortrekken oeverlijn;
- Motie: Droog over;
- Kans: Aanvullende trappen naar oevers Stadszijde;
- Motie: Verbreed de Gerrit Krolbrug.

Kans: Doortrekken oeverlijn

Op de projectgrens van de nieuwe Gerrit Krolbrug eindigt de verbreding van de kade aan de Stadszijde in de voorkeursvariant met een knik. Daarom is de kans onderzocht om het meest oostelijk stuk van de nieuwe damwand aan zuidzijde van de vaarweg verder door te trekken met zo'n 80 meter, om daarmee een vloeiender verloop van de oeverlijn te kunnen realiseren.

Door het BOGB is besloten deze maatregel niet toe te voegen aan de scope van het project. Vanuit nautisch oogpunt is er geen noodzaak hierop een aanpassing van het ontwerp te maken. Landschappelijk en functioneel is de ruimtelijke meerwaarde te beperkt, terwijl de ingreep groot is en de kosten hoog zijn.

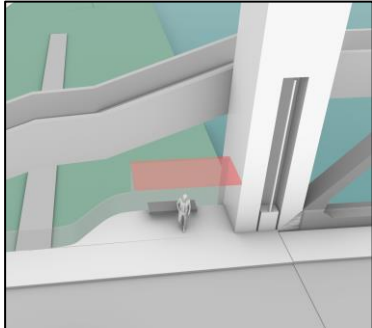


Doortrekken oeverlijn

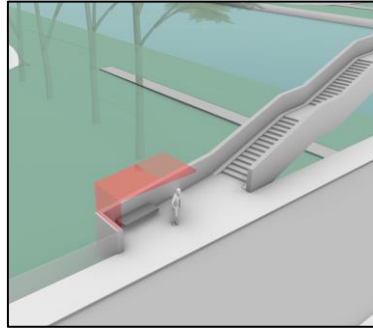
Motie: Droog over

Naar aanleiding van uw motie "Droog over" hebben wij het project gevraagd te onderzoeken of en hoe het ontwerp van de nieuwe brug kan worden voorzien van schuilmogelijkheden aan weerszijden van het kanaal. Hoewel de vaste fiets-loopbruggen in de voorkeursvariant de mogelijkheid bieden om niet te hoeven wachten voor de open brug, is het niet voor iedereen mogelijk om deze te gebruiken. Een schuilplaats zou als een plek moeten dienen om droog te kunnen wachten als de brug openstaat.

In dit onderzoek door de architect en vormgevers van de brug en het landschap zijn twee mogelijke oplossingen naar voren gekomen: een wachtvoorziening met een grootte vergelijkbaar met een abri van het openbaar busvervoer, zou geïntegreerd kunnen worden tussen de aanloop en de brug, of als beëindiging van de fiets-loopbrug.



Wachtruimte tussen aanloop en brug



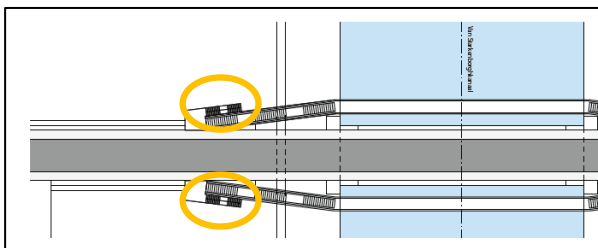
Wachtruimte bij eind fiets-loopbrug

Door het BOGB is besloten deze maatregel niet toe te voegen aan de scope van het project. Enerzijds is geen goede integratie van schuilvoorzieningen in het ontwerp van de brug te bereiken, maar blijft altijd sprake van een ruimtelijk onlogische toevoeging. Anderzijds kan een schuilmogelijkheid weliswaar als voordeel worden gezien voor bepaalde gebruikers, maar moet ook rekening gehouden worden met ander, onbedoeld gebruik. Naar verwachting wordt de plek niet alleen gebruikt om te schuilen, maar ook als verzamelplek voor hangjongeren of anderen. Zeker in de directe nabijheid van de beweegbare brug en voor andere personen die mogelijk willen wachten op sluiting van de brug is dit een onwenselijke situatie. Het gevoel van sociale veiligheid kan hierdoor in het gedrang komen en de kans op verrommeling is groot. Daarom en vanwege de beperkte functionaliteit van een dergelijke voorziening en omdat ook elders in de gemeente bij bruggen of verkeerslichten deze voorzieningen niet aanwezig en ongewenst zijn, wordt dit niet meer meegenomen in het Voorlopig Ontwerp.

Na deze uitwerking en toelichting wordt de motie “Droog over” niet verder opgenomen in het project.

Kans: Aanvullende trappen naar oevers Stadszijde

Ook voor de Stadszijde is onderzocht of het toevoegen van extra trappen vanaf de brug naar de waterkant mogelijk is en meerwaarde biedt. Besloten is om deze niet toe te voegen vanwege de beperkte functionele meerwaarde. Aan deze zijde hebben de trappen alleen een functie in het recreatieve netwerk, terwijl de afstand tot de trap bij de Eustatusstraat erg kort is.



Aanvullende trappen naar oevers Stadszijde

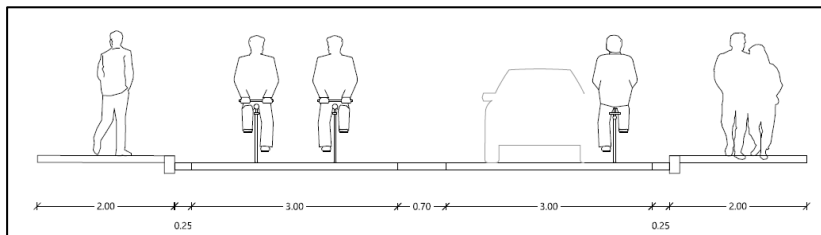


Trap Sint Eustatiusstraat

Motie: Verbreed de Gerrit Krolbrug

Met de motie van uw raad “Verbreed de Gerrit Krolbrug” heeft u gevraagd om nader onderzoek te doen naar een bredere brug dan de 12,2 meter die is opgenomen in de voorkeursvariant, specifiek met het oog op het creëren van meer ruimte voor de voetgangers.

In de huidige, oude, situatie is de rijbaan op de brug circa 5,50 meter breed met voetpaden van ongeveer 1.40 meter breed aan beide zijden van de weg. Totaal ongeveer 8,30 meter beschikbare verkeersruimte. In de nieuwe situatie wordt de totale verkeersruimte op de brug bijna 3 meter meer, namelijk 11,20 meter. Hier komt de benodigde constructieruimte (nog te bepalen) dan nog bij. De rijbaan wordt met 7,20 meter flink breder, om daarmee ook het maximale profiel van de weginrichting als fietsstraat te kunnen faciliteren en aan te sluiten bij de richtlijn van het CROW. Alle variaties van het profiel van een fietsstraat passen binnen deze breedte. Aan beide zijden is tevens een trottoir opgenomen van 2 meter breed, ook weer volgens de door het CROW aanbevolen kwaliteitsnorm. De minimaal benodigde breedte is 1,80 meter, omdat dan een rolstoeler een tegemoetkomende rolstoel, scootmobiel of kinderwagen kan passeren. In de voorkeursvariant wordt volledig aangesloten bij de aanbevelingen van het CROW en wordt niet uitgegaan van de minimale maat of onderkant van de bandbreedte. Vanuit de functionele verkeersruimte wordt een verdere verbreding van het trottoir daarom hier niet nodig geacht.



Wegprofiel brug / fietsstraat

Een breder trottoir is daarnaast alleen zinvol als dit ook wordt doorgezet op de hellingbanen van de brug en de trottoirs daarna. Bredere hellingbanen door bredere trottoirs leiden dan echter direct tot een grotere inpassingsopgave, met name aan de Stadszijde vanwege de direct naastgelegen appartementencomplexen. De bredere trottoirs gaan ten koste van de vrije ruimte tot de gevels en de groenbermen en het bredere talud komt dicht tegen de gebouwen te liggen. De impact van de hellingbaan op de omgeving wordt dan groter. Daarnaast nemen dan ook de hellingpercentages van Antillenstraat en Sint Eustatiusstraat naar de Korreweg ongewenst toe. Vanuit inpassing is dit een onwenselijke teruggang in ruimtelijke kwaliteit, zeker wanneer de hellingbaan aan de Stadszijde ook nog langer wordt door het optimaliseren van het hellingpercentage (zie eerdere kansbeschrijving). Ook aan de Ommelandzijde komt de hellingbaan dan onwenselijk dicht naast de Brugwachterswoning te liggen.

Ten opzichte van de nieuwe fiets-loopbruggen met een effectieve breedte van 2,5 meter vanwege de fietsen die aan de hand meegenomen moeten kunnen worden, wordt met de trottoirs van 2 meter nu een logisch samenhangende situatie gecreëerd.

Concluderend is er geen functionele noodzaak voor verbreding van de brug, met de voorkeursvariant worden de aanbevelingen en richtlijnen van het CROW gevolgd. De inpassingsopgave wordt door een bredere brug echter negatief vergroot, evenals de investeringskosten van het project als geheel. De extra kosten zouden ook voor rekening van gemeente komen. Het uitgangspunt voor het Voorlopig Ontwerp blijft daarom een effectieve verkeersruimte van 11,20 meter, inclusief twee trottoirs van elk 2,00 meter breed. Daarbij is de ontwerpopgave om het trottoir op de brug en de hellingbanen zo veel mogelijk vrij van objecten te houden zoals lichtmasten, verkeersborden en de slagbomen om ook werkelijk een comfortabele doorgang voor voetgangers te bieden en de toegankelijkheid te waarborgen.

Na deze uitwerking en toelichting wordt de motie “Verbreed de Gerrit krolbrug” niet verder opgenomen in het project.

Moties op uitgangspunten en proces

Naast de hiervoor behandelde kansen en moties met invloed op het ontwerp, heeft uw raad drie moties aangenomen die betrekking hebben op het nog te volgen ontwerpproces en de uitgangspunten daarvoor:

- Motie: Een mooie Gerrit Krolbrug;
- Motie: Inspraak voor ontwerp omgeving Gerrit Krolbrug;
- Motie: Voorkom onnodig openen van de Gerrit Krolbrug;
- Motie: Toegankelijke Gerrit Krolbrug.

Motie: Een mooie Gerrit Krolbrug

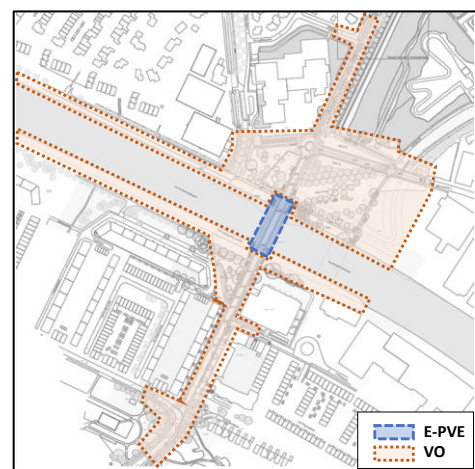
Met de motie van uw raad “Een mooie Gerrit Krolbrug” geeft u duidelijk aan een groot belang te hechten aan de esthetische kwaliteit van de nieuwe brug, mede vanwege de prominente plek in de stedelijke omgeving. Uw raad vraagt om vanuit dit oogpunt te sturen op het ontwerp van de nieuwe brug.

Het uiteindelijke ontwerp wordt na aanbesteding door de aannemer gemaakt. De vormgeving, het vaarwegbeeld, de veiligheid, de constructie en het technisch functioneren van de brug vergen een nauwe integratie in de ontwerpfase. Daarom wordt deze verantwoordelijkheid door RWS bij de marktpartij neergelegd, op basis van een ruime set contracteisen. In de fase vóór de marktbenadering worden deze eisen nader uitgewerkt. Specifiek voor de vormgeving wordt daartoe een Esthetisch Programma van Eisen (E-PVE) opgesteld. De subjectiviteit van ‘mooi’ wordt zo vervat in een objectieve beschrijving van eisen.

Het E-PVE voor de brug wordt opgesteld door de projectorganisatie. De basis daarvoor wordt in opdracht van RWS gelegd door de betrokken architect en landschapontwerper. Vanuit gemeente hebben wij naast de inbreng van onze eigen ontwerpers aangedrongen op de betrokkenheid van de Stadsbouwmeester bij het opstellen van de eisen voor de brug en de aansluiting daarvan op de stedelijke omgeving en het landschap. Daarmee stellen wij onszelf in staat bij te sturen op de vormgeving vanuit gemeentelijk perspectief. Als onderdeel van de afronding van de fase van Planuitwerking en Contractvoorbereiding zijn verder meerdere gesprekken met omwonenden en belanghebbende partijen voorzien. Daarin is ook ruimte om de vormgeving van de brug te bespreken en de informatie daaruit wordt betrokken bij het opstellen van het E-PVE. Het E-PVE wordt vastgesteld door het BOGB en uiteindelijk door de minister van I&W.

Voor de omgeving van de brug, de veranderingen op de oevers en het grondgebied van gemeente wordt een verder gaande uitwerking gemaakt, die uitmondt in een Voorlopig Ontwerp. Voor de omgeving wordt dus vooraf in meer detail vastgelegd wat aan de marktpartij wordt gevraagd om te gaan realiseren. Gezien de gemeentelijke belangen als eigenaar en beheerder wordt het Voorlopig Ontwerp voor de omgeving eerst ter vaststelling voorgelegd aan uw raad en daarna aan de minister van I&W.

Wij denken dat met het instrument E-PVE, de directe betrokkenheid van de gemeentelijke Stadsbouwmeester en onze positie in het BOGB er ruim voldoende mogelijkheden zijn georganiseerd om te kunnen sturen op de vormgeving en uitstraling van de nieuwe brug. De motie “Een mooie Gerrit Krolbrug” wordt daarom op deze wijze opgenomen in de procesaanpak.



E-PVE en VO

Motie: Inspraak voor ontwerp omgeving Gerrit Krolbrug

De betrokkenheid van gebruikers, omwonenden en andere belanghebbende partijen bij de planvorming is voor ons vanzelfsprekend van groot belang. Daarom is naast het uitgebreide participatietraject over de voorkeursvariant 2020/2021 nu opnieuw in de vervolgaanpak opgenomen dat belanghebbenden vooraf gehoord en achteraf geïnformeerd worden. Daartoe zijn meerdere brede informatieavonden voorzien (gestart in mei 2022) over het project en de resultaten van effectonderzoeken en ontwerp. Daarnaast zijn meerdere gesprekken met omwonenden en de diverse stakeholders opgenomen in de projectaanpak. Tijdens deze gesprekken wordt gelegenheid geboden voor aandragen van ideeën en wensen, die zonnodig worden vertaald naar klanteisen voor het project. In volgende gesprekken worden resultaten van de uitwerking teruggekoppeld. Naast deze gesprekken per partij is vanzelfsprekend ook nog de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen bij de publicatie van de omgevingsvergunning en het Ontwerpbesluit als onderdeel van de planologische procedures die moeten worden doorlopen.

Bij het voorstel dat wij uw raad zullen doen om het Voorlopig Ontwerp vast te stellen, zullen wij inzicht geven in de wijze waarop is omgegaan met de inbreng van omwonenden en stakeholders en in de reacties op de zienswijzen. Alles overziende denken wij dat er nu een intensieve betrokkenheid van de omgeving is voorzien in de procesaanpak en dat daarmee een juiste invulling aan de motie “Inspraak voor ontwerp omgeving Gerrit Krolbrug” wordt gegeven.

Motie: Voorkom onnodig openen van de Gerrit Krolbrug

Om het aantal onnodige openingen van de nieuwe Gerrit Krolbrug te reduceren heeft uw raad ons college bij motie gevraagd bij RWS aan te dringen op een protocol voor het openen van de nieuwe brug. Wij hebben daarop RWS gevraagd aan te geven hoe omgegaan wordt het openen van bruggen in Groningen en hoe het aantal openingen daarvan geminimaliseerd kan worden. Als onnodige opening wordt gezien een opening van een brug voor een schip dat laag genoeg is om ook te kunnen passeren zonder dat de brug geopend wordt.

De doorvaarthoogte van de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt in de voorkeursvariant 4,5 meter MHWS, inclusief correcties voor uniformiteit en bodemdaling. Bij de vaststelling daarvan in 2021 is toegelicht dat dit betekent dat vrijwel alle recreatievaart in de nieuwe situatie de brug kan passeren, zonder dat deze geopend hoeft te worden. Dat is een groot verschil met de huidige (oude) situatie waarin de brug zodanig laag was, dat deze vrijwel altijd geopend moest worden voor recreatievaart. Voor de beroepsvaart verandert er in de praktijk minder, omdat ook de nieuwe brug in de meeste gevallen daarvoor geopend moet worden.

Als onderdeel van de planvorming, zijn wij met RWS ook over de werkwijze voor het openen van de nieuwe brug in nauw contact, met als doel een maximale beschikbaarheid van de verbinding voor het wegverkeer te bereiken. Er is op dit moment nog geen protocol voor de bediening van bruggen op de HLD bij RWS. Tijdens de sessie op 5 oktober jl. is door RWS toegelicht dat het besef ten aanzien van veiligheid op de vaarweg in stedelijk gebied groot is en dat in aanpak van vaarwegveiligheid continu verbetermogelijkheden worden gezocht en geïmplementeerd. Ten aanzien van de bediening is opnieuw toegelicht, dat het basisuitgangspunt is dat een brug wordt geopend wanneer daar om wordt gevraagd door de schipper. De eigen informatie van een schipper is daarin leidend, behalve wanneer overduidelijk is dat een schip ook zonder opening kan passeren. Op 5 oktober jl. zijn door RWS diverse ontwikkelingen toegelicht waarmee onnodige brugopeningen in de toekomst kunnen worden voorkomen, zoals geautomatiseerde hoogtemetingen en meld- en volgsysteem IVS-Next voor de beroepsvaart.

Voor de recreatievaart zijn nog geen volgsystemen beschikbaar en blijft het verzoek van een schipper dus leidend. Om het aantal brugopeningen te reduceren tijdens de piekmomenten van het wegverkeer, kan het instellen van een bedienregime voor de recreatievaart tijdens spitsuren, afgestemd op de Driebondsbrug, een effectieve aanvullende maatregel zijn. Dit vinden we veelbelovend wanneer dit op een veilige manier kan worden ingericht en onderzoeken we daarom graag samen met RWS verder voor de nieuwe Gerrit Krolbrug. Uiteindelijk leiden deze ontwikkelingen en bedienregime tot nieuwe werkinstructies voor de brugwachters.

In de kern wordt met de keuze voor de voorkeursvariant, namelijk de doorvaarthoogte van 4,5 meter MHWS, al bereikt dat de nieuwe brug niet meer voor recreatievaart geopend hoeft te worden. Dat reduceert het aantal openingen. Met de door RWS aangedragen aanvullingen, met name het instellen van een bedienregime, lijkt nu het maximale bereikt te kunnen worden in de beperking van het aantal brugopeningen. Bij de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp door uw raad zullen wij tegelijkertijd het voorgenomen bedienregime van de nieuwe brug toelichten. Daarmee wordt de motie “Voorkom onnodig openen van de Gerrit Krolbrug” afgehandeld.

Motie: Toegankelijke Gerrit Krolbrug

Toegankelijkheid vinden wij in zijn algemeenheid altijd een belangrijk thema bij het ontwerp van infrastructuur en voorzieningen. Met de motie “Toegankelijke Gerrit Krolbrug” heeft uw raad ook voor de nieuwe Gerrit Krolbrug daarvoor nog eens extra aandacht gevraagd. Meer specifiek betreft het de ambitie om de toegankelijkheid zo goed mogelijk te laten zijn en bij de uitwerking daarvan de werkgroep Toegankelijk Groningen door het project actief te laten betrekken.

Mede tegen de achtergrond van comfort en toegankelijkheid hechten we erg aan het hanteren van de CROW-richtlijnen voor de inrichting van de brug en de hellingbanen, wat er mede toe geleid heeft dat het hellingpercentage maximaal 2,5% wordt. Wij sturen er actief op dat de werkgroep Toegankelijk Groningen als separate, eigenstandige stakeholder wordt geconsulteerd bij de verdere uitwerking naar een Voorlopig Ontwerp. Meerdere gesprekken zijn daarin voorzien. Daar bovenop is op verzoek van de werkgroep ook het gespecialiseerde adviesbureau PBT-consult betrokken bij de uitwerking van het ontwerp op het thema toegankelijkheid. Naast de basisrichtlijnen en de inbreng van de eigen ontwerpexpertise, is daarmee maximale betrokkenheid van deskundigheid en praktijkervaring in het project georganiseerd.

Bij de besluitvorming over het Voorlopig Ontwerp beschrijven wij ook specifiek de maatregelen op het thema toegankelijkheid, de keuzes en overwegingen daarbij en de afstemming met de werkgroep. Op deze wijze wordt de motie “Toegankelijke Gerrit Krolbrug” daarmee afgehandeld binnen het project.