

MEMO

Aan Leden van de gemeenteraad
 Van Wethouder Broeksma
 Afdeling _____
 CC _____
 Datum 22 juni 2020
 Onderwerp Vragen Gerrit Krolbrug

Geachte heer, mevrouw,

In de vergadering van de gecombineerde raadscommissie van 10 juni jl. over de collegebrief 'Motie Praten als brugman' heb ik u toegezegd de technische informatie over de besluitvorming m.b.t. de Gerrit Krolbrug te doen toekomen, alsmede de informatie over maakbaarheid van het vorige bestuurlijke voorkeursalternatief, die uw raad in 2016 heeft vastgesteld.

Besluitvorming

In de brief over de motie hebben we uiteengezet hoe het gezamenlijk te doorlopen proces eruitziet, rondom de uitgangspunten ten aanzien van de doorvaarhoogte en de breedte van de brug en de wijze waarop de bewonersvariant wordt onderzocht. Om recht te doen aan de zorgen en vragen van de omwonenden worden de uitgangspunten voor de nieuwe brug eerst vastgesteld, waarna de varianten verder uitgewerkt worden. Uw raad wordt over de uitkomsten van deze eerste stap geïnformeerd. In onderstaande tabel kunt u zien welke positie u inneemt. De tabel laat zien dat er op verschillende momenten ruimte voor uw raad is om kennis te nemen van de voortgang en daarover in gesprek te gaan met het college. Uiteindelijk stelt u in november 2021 de voorkeursvariant vast, waarna de minister als bevoegd gezag voor de vaarweg en eigenaar van de brug de definitieve variant vaststelt.

Wat	Door	Wanneer	Opmerking
Vaststelling uitgangspunten nieuwe Gerrit Krolbrug en uitkomsten onderzoek bewonersvariant	Stuurgroep Groningse bruggen	Medio augustus 2020	Raad wordt per brief geïnformeerd, bespreking in commissie september/oktober
Bespreking samenhang met fietsvriendelijke Korreweg en Oosterhamrikzone	Gemeenteraad	November 2020	Tijdens bespreking mobiliteitsvisie
Vaststellen uitkomst variantenstudie	Stuurgroep Groningse bruggen	April 2021	Raad wordt per brief geïnformeerd, bespreking in commissie mei

Vaststellen bestuurlijk voorkeursvariant	Gemeenteraad stelt vast,	November 2021	
	Minister neemt definitief besluit	Eind 2021	Raad wordt per brief geïnformeerd

Maakbaarheid vastgesteld bestuurlijke voorkeursalternatief

In de brief van het college van 29 mei 2020 (75784-2019) is ingegaan op de maakbaarheid van het voorkeursalternatief.

“Het huidig bestuurlijk voorkeursalternatief van de Gerrit Krolbrug uit 2016 gaat uit van een gebiedsontsluitingsweg met gescheiden rijbanen voor auto en fiets. Bij het verder uitwerken van het voorkeursalternatief hebben de betrokken overheden geconcludeerd dat het ontwerp niet maakbaar is binnen de afgesproken kaders. Er is onvoldoende fysieke ruimte voor een veilige weginrichting dan wel ruimte voor de (draag)constructie. Daarbij heeft de ruimtelijke inpassing van het voorkeursalternatief aan de kant van de Korreweg en aan de kant van de Ulgersmaweg grote stedenbouwkundig en landschappelijke gevolgen.”

Uitgangspunt van het vorige bestuurlijk voorkeursalternatief was dat de Gerrit Krol Brug voldoet aan de richtlijnen die gelden voor een ontsluitingsweg. Tijdens de planstudie is destijds gekozen voor een geoptimaliseerde versie waarbij de maximale breedte van de brug is vastgesteld op 16 meter. De breedte van 16 meter biedt onvoldoende ruimte om te voldoen aan de richtlijnen die gelden voor een ontsluitingsweg. Deze tegenstrijdigheid leidt tot een onveilige verkeerssituatie.

Met een ontwerpbreedte van 16 meter inclusief hoofdvraag constructie, kan niet kan worden voldaan aan de eis dat er sprake moet zijn van "een conflictvrije kruising tussen langzaam verkeer de stad uit en autoverkeer op de Ulgersmaweg". Dit knelpunt is ook al gesignaleerd tijdens de planstudie. In deze fase is een 'geoptimaliseerde' versie uitgewerkt met een maximale breedte van 16 meter. Het verder uitwerken naar een situatie die past binnen de richtlijnen is doorgeschoven naar de contractfase. De haalbaarheid van dergelijke optimalisaties (ook constructief) zouden onderzocht en vastgesteld worden. Het voorstel was om de creativiteit van de markt, middels EMVI criteria, in te zetten op dergelijke optimalisaties.

Als uitkomst van de daaropvolgende gezamenlijke uitwerking van het bestuurlijk voorkeursalternatief door het projectteam van Provincie, Rijkswaterstaat en gemeente, luidde de conclusie dat de eerder genoemde optimalisaties hoe dan ook niet passen binnen de richtlijnen en dat het huidige ontwerp leidt tot een onveilige situatie voor de verkeersdeelnemers. Er is te weinig ruimte voor de minimale afmetingen voor de verkeersruimte, dan wel ruimte voor de draagconstructie van de brug.