

Raadsvoorstel



Onderwerp	Voorlopig Ontwerp vervanging Gerrit Krolbrug		
Telnr.	14 050	Bijlagen 1	
Registratienummer	292503-2024		
Classificatie	<input checked="" type="checkbox"/> Openbaar <input type="checkbox"/> Geheim <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)		
Portefeuillehouder	Broeksma		
Langetermijn agenda (LTA) Raad	LTA ja:	<input checked="" type="checkbox"/> Maand December	Jaar 2024
	LTA nee:	<input type="checkbox"/> Niet op LTA	

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Voorlopig Ontwerp aanlandingen van de Vervanging Gerrit Krolbrug vast te stellen;
- II. de totale kosten van de gemeentelijke bijdrage aan Rijkswaterstaat voor het project Vervanging Gerrit Krolbrug vast te stellen op 2.799.000 euro;
- III. hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van 2.799.000 euro en de structurele kapitaallasten van 117.558 euro te dekken uit:
 - a. extra beleidsmiddelen Mobiliteit deelprogramma Fiets van 97.500 euro (structurele kapitaallasten van 4.095 euro);
 - b. extra beleidsmiddelen Mobiliteit kansendossier Gerrit Krolbrug van 2.288.300 euro (structurele kapitaallast van 96.109 euro);
 - c. een incidentele bijdrage van 413.200 vanuit “Bovenwijkse infrastructuur” jaarschijf 2025 en dit te storten in de bekleemde reserve ter dekking van de structurele kapitaallasten à 17.345 euro;
- IV. de gemeentebegroting 2025 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

Samenvatting

In 2019 is Rijkswaterstaat, in samenwerking met de gemeente Groningen, gestart met een onderzoek naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Uw raad en de minister van Infrastructuur en Waterstaat stelden in 2021 de voorkeursvariant voor de nieuwe brug en omgeving vast. Deze voorkeursvariant werd verrijkt met extra projectkansen en naar aanleiding van enkele raadsmoties. Het project bevindt zich nu in de fase van de Contractvoorbereiding voor de realisatie. Daarom is deze voorkeursvariant nu uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO) voor de aanlandingen van de brug in de omgeving en voor de brug zelf wordt een Esthetisch Programma van Eisen opgesteld. Het VO-aanlandingen ligt nu ter vaststelling voor bij uw raad, omdat daarmee de gemeentelijke belangen en ambities in het project worden geborgd. Vanwege de vervanging van de brug, zijn we nu in staat de directe omgeving een grote impuls te geven waarin bestaande (verkeers)knelpunten worden opgelost en op thema's als groen, water, ecologie en recreatie grote kwaliteitsverbeteringen worden bereikt. Met het voorliggende voorstel wordt gevraagd in te stemmen met de uitwerking in het VO en ook daarvoor financiële bijdragen uit gemeentelijke middelen beschikbaar te stellen. Dit zijn noodzakelijke besluiten, waarna de minister van IenW rond de zomer kan besluiten de aanbesteding in gang te zetten, zodat de nieuwe brug in 2029 in gebruik genomen kan worden.

Aanleiding en doel

Gerrit Krolbrug

De Gerrit Krolbrug (GKB), in het verlengde van de Korreweg, is een belangrijke schakel in het stedelijke (verkeers)netwerk. De brug kruist het Van Starckenborghkanaal (VSK) en verbindt de gebieden aan weerszijden: Ulgersmaborg en West-Indische buurt/Korrewegwijk. Op wat grotere afstand is het de verbinding tussen De Hunze, Beijum, Kardinge en de binnenstad. Het is, met dagelijks zo'n 16.000 fietsers, één van de belangrijkste en drukste schakels in de stad en is onderdeel van het gemeentelijke hoofdfietsroutenetwerk en de regionale doorfietsroute Groningen-Bedum. Ook voor voetgangers, minder validen en autoverkeer is de verbinding van belang in de dagelijkse mobiliteit.

De GKB ligt over het Van Starckenborghkanaal, dat onderdeel is van de nationale Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD) en onderdeel van het HoofdVaarWegenNet. De HLD is één van de belangrijkste vaarwegen van Nederland en van groot belang voor de noordelijke en ook de nationale economie, onder meer voor de bevoorrading van de industrie en het vervoer van grondstoffen tussen Noord-Nederland en de rest van Nederland. De HLD is de enige hoofdvaarweg in Noord-Nederland en onderdeel van de vaarwegcorridor Amsterdam – Noord-Nederland. Beroepsmatig scheepvaartverkeer (nationaal en internationaal) en recreatief vaarverkeer maken dagelijks gebruik van de vaarweg en daarvoor zijn brugopeningen noodzakelijk.

Vervanging van de brug

In 2019 is Rijkswaterstaat, in samenwerking met de gemeente Groningen, gestart met een onderzoek naar de vervanging van de GKB, als onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Daarvoor zijn er twee concrete aanleidingen:

- Technische levensduur:
De oude GKB was voorbij het einde van de technische levensduur, resulterend in een toenemend aantal storingen en stremmingen voor scheepvaart en/of wegverkeer. Herstel en renovatie was niet meer mogelijk.
- Opwaardering Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl:
Vanwege de schaalvergroting in het goedertransport nemen de volumes en laadvermogens van passerende schepen toe. De verwachting is dat het laadvermogen van de passerende schepen op de HLD groeit met 30% en dat ook het aantal schepen met 15 tot 27% toeneemt tot 2040 (Integrale Mobiliteitsanalyse 2021). Voor de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl betekent dit het opwaarderen van de vaarweg van klasse IV naar een klasse Va-vaarweg en 4-laags containervaart (aanpassing van de vaarweg naar voldoende breedte en een vergroting van doorvaarthoogte en -breedte van alle kunstwerken zoals bruggen en sluisen).

De oude brug wordt daarom vervangen door een nieuwe brug, die past bij de eisen die de opwaardering van de vaarweg daar aan stelt.

Tijdelijke situatie

Gedurende de Planuitwerkingsfase voor de nieuwe brug werd op 15 mei 2021 de oude brug aangevaren en daarbij onherstelbaar beschadigd. Door onder andere uw raad is bij herhaling bij het Rijk aangedrongen op een vervangende oplossing voor de weggevallen verbinding. Op 12 januari 2024 werd de tijdelijke hellingbaan geopend waarmee het Van Starckenborghkanaal weer door fietsers en de minder mobiele mensen vrij gepasseerd kan worden. Autoverkeer over deze route is pas weer mogelijk als de nieuwe, definitieve GKB gereed is.

Samenwerking, procedure en proces

De vaarweg en het beweegbare deel van de Gerrit Krolbrug zijn eigendom van Rijkswaterstaat en daarom wordt door het ministerie van IenW de MIRT-procedure gehanteerd voor besluitvorming over nieuwe hoofdinfrastructuur of aanpassingen daaraan.

De huidige fiets-loopbruggen zijn in 1993 door de gemeente Groningen gerealiseerd en ook de landsdelen zijn in eigendom bij de gemeente. Daarom en omdat de GKB een cruciale schakel is in het gemeentelijke en regionale fietsnetwerk en belangrijk is voor het dagelijks functioneren van de gemeente, werken wij nauw samen met RWS in de planvorming en voorbereiding van de realisatie van een nieuwe brug. Daarmee zijn wij in staat de kwaliteit van de verbinding en van de inpassing daarvan in de stedelijke omgeving mede te borgen en vorm te geven en zo de gemeentelijke belangen te bewaken.

In de huidige fase van het MIRT-proces worden voor het project twee parallelle sporen onderscheiden: de afronding van de Planuitwerking en de Contractvoorbereiding realisatie:

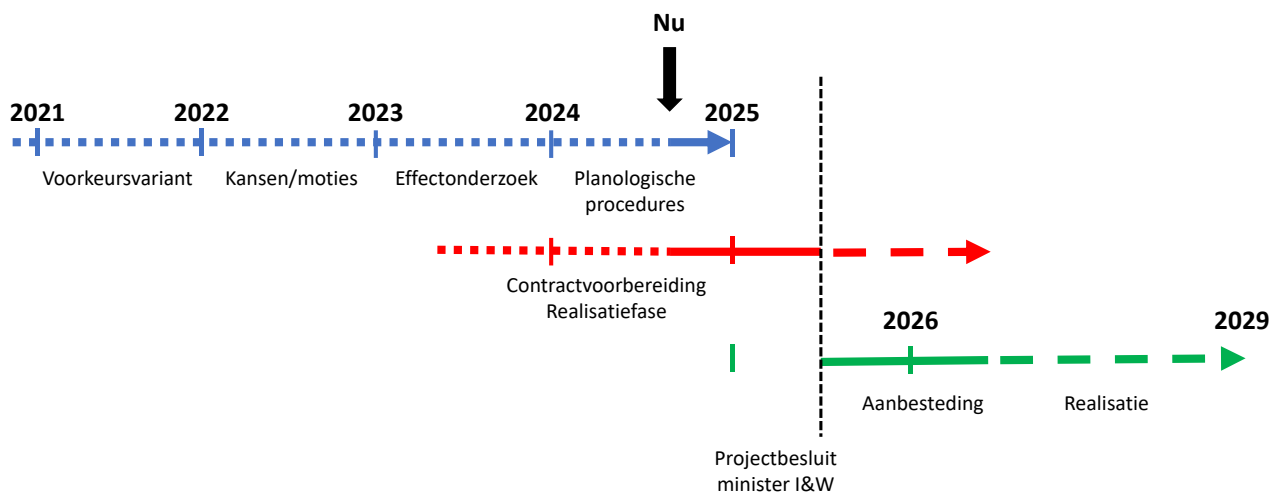
1. Afronding Planuitwerkingsfase

Nadat in 2021 werd besloten over de voorkeursvariant wordt op basis van het ontwerp van de nieuwe brug en de omgeving, de effectonderzoeken en een m.e.r.-beoordeling, het Projectbesluit door de minister van IenW voorbereid. Daartoe moeten planologische procedures zijn doorlopen, met onder andere de terinzagelegging van de plannen en omgevingsvergunningen en het bestendigen van de onderlinge (financiële) projectafspraken;

2. Contractvoorbereiding Realisatiefase

Daarnaast is parallel gestart met de contractvoorbereiding van de realisatie om daarmee tijd te winnen in de duur van het totale project. Daarvoor is het ontwerp van de voorkeursvariant voor de omgeving van de brug nader gedetailleerd tot het niveau van een Voorlopig Ontwerp (VO) en wordt een Esthetisch Programma van Eisen (E-PVE) voor de brug opgesteld.

Na afronding van de contractvoorbereidingen, volgt de aanbestedingsfase, waarna de realisatie kan starten.



Het is de Minister van IenW die besluit over de planuitwerking, aanbesteding en investering om te komen tot een nieuwe GKB. Recentelijk hebben wij een bestuurlijke overeenkomst gesloten met Rijkswaterstaat waarin de verschillende rollen, verantwoordelijkheden en financiële afspraken zijn vastgelegd. Zoals afgesproken met het Rijk vindt op twee momenten besluitvorming door uw raad plaats voordat de minister van IenW een besluit neemt; eerst over de voorkeursvariant in oktober 2021 en nu vragen wij u het Voorlopig Ontwerp voor de aanlandingen van de nieuwe brug vast te stellen als basis voor aanbesteding en realisatie en daarbij een krediet te verlenen voor de gemeentelijke financiële bijdragen aan het project.

Kader

Besluitvorming voorkeursvariant

De actuele basis voor de Planuitwerkingsfase en Contractvoorbereiding Realisatiefase is de eerdere besluitvorming over de voorkeursvariant voor de nieuwe GKB. Uw raad stelde die voorkeursvariant vast in oktober 2021, waarna de minister van IenW daarover op dezelfde wijze besloot in december 2021.

Met het besluit over de voorkeursvariant is vastgelegd dat er een nieuwe beweegbare brug komt met een doorvaarthoogte van 4,5 meter MHWS (= Maatgevende HoogWaterStand), een breedte van 12 meter en een vrije overspanning van 54 meter. Ook de vaste fiets-loopbruggen worden vervangen en verhoogd naar een doorvaarthoogte van 9,7 meter MHWS (nu 6,91 meter). De weg op de brug en de toeleidende wegen krijgen het profiel van een fietsstraat. Om ook de nautische veiligheid verder te verbeteren wordt de as van de vaarweg 10 meter verlegd, de bocht van het kanaal verruimd en de ligplaats voor beroepsvaart aan de kade langs de Ulgersmaweg verplaatst naar een nieuwe locatie. Ook de aanpassingen van de openbare ruimte in de omgeving, de verlegging van de Ulgersmaweg, de wijzigingen in de fietsroutes en de ontsluiting van het Wessel Gansfoortcollege en de wijken De Hunze/Van Starckenborgh zijn daarmee in 2021 bepaald.

Kansen en moties

Bij het opstellen van de voorkeursvariant waren ook enkele nader te onderzoeken projectkansen geïdentificeerd en tegelijkertijd met het besluit van uw raad om de voorkeursvariant vast te stellen, nam u ook meerdere moties aan. In onze brief van november 2022 is toegelicht welke van deze kansen en moties een plek hebben gekregen in de verdere uitwerking en het te doorlopen proces. In dit raadsvoorstel lichten wij toe tot welk resultaat dat heeft geleid.

Gemeentelijke kaders

In ieder geval zijn de volgende gemeentelijke kaders van toepassing bij de uitwerking en aanleg van een nieuwe Gerrit Krolbrug:

- In de Mobiliteitsvisie 2040 (vastgesteld december 2021) en al eerder in de Fietsstrategie Groningen 2015 – 2025 werd de herinrichting van de Korreweg als fietsstraat opgenomen;
- Ten aanzien van de inpassing zijn het Groenplan “Vitamine G”, de Bomenstructuurvisie “Sterke Stammen”, de “Stedelijke Ecologische Structuur” en het Ontwikkelkader en uitvoeringsplan “Groningen stad aan de Hunze” vanuit gemeentelijk belang relevant. Daarin zijn met name voor de Ommelandzijde de ambities en kaders geschetst voor de landschappelijke inpassing en het versterken van de groenstructuur met ecologische en recreatieve waarden;
- De oude Gerrit Krolbrug (een ponton draaibrug) en de naastgelegen Brugwachterswoning hebben een cultuurhistorische waarde en daarom is het bestemmingsplan Gebouwd Erfgoed en Afwegingskader Cultuurhistorie van belang voor verdere uitwerking en vergunningverlening.

Rijkskaders

Het project is in beginsel een rijksproject en daarom zijn er ook meerdere rijkskaders van toepassing:

- Voor besluitvorming over nieuwe hoofdinfrastructuur of aanpassingen daaraan hanteert het Ministerie van IenW de MIRT-procedure;
- De ontwerpseisen per klasse vaarweg liggen vast in de Richtlijnen Vaarwegen (RVW). Deze richtlijn geeft inzicht in de vereiste afmetingen van het kanaal en de daarin liggende objecten (sluizen, aquaducten) of kruisende objecten (bruggen);
- RWS volgt een programmatische aanpak voor de HLD, waarmee de functionaliteit van bruggen en kanaal op orde wordt gebracht, het benodigde beheer en onderhoud wordt uitgevoerd en de vaarweg een eenduidige, herkenbare en veilige vaarweg wordt waarop de scheepvaart vlot en betrouwbaar kan varen. Het verbeteren van de nautische veiligheid is daarin een belangrijk onderdeel;
- De Inpassingsvisie Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl van Rijkswaterstaat is het kader op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en vormgeving voor de projecten die op HLD worden uitgevoerd. De visie geeft uitgangspunten voor de vormgeving van de te vervangen bruggen (ook vanuit het aspect veiligheid) en gaat in op de andere functies die het kanaal vervult, zoals de ecologische en recreatieve functie van de oevers.

Planuitwerkingsfase – Planologische procedures

Planologische procedures

Voor de realisatie van de voorkeursvariant uit 2021 zijn meerdere planologische procedures doorlopen. Dat zijn het Projectplan Waterwet vanwege de aanpassingen aan de vaarweg, de Wet Natuurbescherming en de gemeentelijke omgevingsvergunning vanwege de bouw van de nieuwe brug en aanpassingen in de omgeving.

Het integrale ontwerp van de voorkeursvariant uit 2021, inclusief de geselecteerde kansen en moties, is de basis voor de start van de planologische procedures. Samen met de beschrijving van de gevolgen en eventuele extra benodigde maatregelen of aanpassingen in de diverse effectonderzoeken zijn daarop eind 2023 de benodigde vergunningaanvragen gestart.

Projectplan Waterwet

Namens de minister van IenW is RWS voor het project GKB het coördinerende gezag voor de behandeling en beoordeling van het Projectplan Waterwet. Gedurende de periode van terinzagelegging van het ontwerpvaststellingsbesluit zijn er geen zienswijzen vanuit de omgevingen en belanghebbenden ingediend, op basis waarvan RWS op 29 april 2024 het vaststellingsbesluit heeft genomen. Het Projectplan Water is inmiddels onherroepelijk geworden en daarmee zijn de planologische bezwaren voor de aanpassing van de vaarweg opgeheven.

Ontheffing Wet Natuurbescherming

Voor de nieuwe GKB is ook een ontheffing op de Wet Natuurbescherming nodig. Hiervoor is een aanvraag bij de provincie Groningen ingediend. Na publicatie van het definitieve besluit, heeft dit zes weken ter inzage gelegen voor beroep. Hierop is geen beroep ingesteld. De ontheffing is per 5 maart 2024 in werking getreden.

Omgevingsvergunning

Voor de bouw van de nieuwe GKB is een omgevingsvergunning nodig. Daarvoor is ons college het bevoegd gezag. De verlening van de noodzakelijke vergunningen gebeurt in twee fases: eerst het planologisch afwijken van het bestemmingsplan (door Rijkswaterstaat) en daarna de daadwerkelijke vergunningen voor de bouw (door de aannemer). De eerste fase heeft betrekking op het planologisch en ruimtelijk mogelijk maken van het project, zodat de minister van IenW een onherroepelijk Projectbesluit kan nemen en ons college te zijner tijd de vergunning kan verlenen voor het bouwen van de brug en het inrichten van de aanlandingen. In de tweede fase volgt dan de aanbesteding waarna een nog te selecteren aannemer het ontwerp vervolgens technisch nader kan uitwerken en de daadwerkelijke omgevingsvergunning(en) voor de ruimtelijke en technische bouwactiviteit aanvraagt. Ook zijn dan de vergunningen aan de orde voor het graven in gronden en het vellen van houtopstanden.

De aanvraag om planologische afwijkingen toe te staan om het project ruimtelijk mogelijk te maken is door Rijkswaterstaat bij de gemeente ingediend in december 2023. De gemeente heeft op dit punt de rol van inhoudelijke toetsers en bevoegd gezag, maar is zelf geen aanvrager van de vergunning. Voor deze aanvraag geldt nog de oude Wet Ruimtelijke Ordening (uitgebreide procedure), omdat de nieuwe Omgevingswet pas vanaf 1 januari 2024 van kracht is geworden. Op verschillende punten is het plan in strijd met de vigerende bestemmingsplannen (bouwhoogtes, verbreden kanaal, nieuwe wegen en fietspaden, nieuwe fietsbrug en archeologie). In de vergunningaanvraag en met de ruimtelijke onderbouwing is verzocht de strijdigheden op te heffen.

Het plan en de aanvraag is ook beoordeeld door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit (CRK). De commissie is positief over de ruimtelijke voorbereiding op de vernieuwing van de brug, onderschrijft de zorgvuldige aanpak en heeft complimenten uitgesproken voor de heldere benadering van de opgave, waarbij de ruimtelijke verbinding van de brug met de omgeving door een stedelijke en landschappelijke zijde wordt getypeerd. Inhoudelijke aandachtspunten zoals het herstel van de Hunzeloop, de cultuurhistorische waarden van de oude brug en de Brugwachterswoning, de compensatie van te verwijderen groen en bomen en verkeersveiligheid zijn vertaald en verwerkt in het Voorlopig Ontwerp (VO) aanlandingen (zie hierna).

De vergunningaanvraag is op 17 mei 2024 gedurende 6 weken ter inzage gelegd en er konden zienswijzen worden ingediend door belanghebbenden. Er is geen enkele zienswijze ingediend en op basis daarvan hebben wij een ongewijzigd definitief besluit tot instemming met de planologische afwijkingen van de vigerende bestemmingsplannen kunnen publiceren. Daarmee zijn ook de planologische bezwaren voor de bouw van de brug en aanpassingen in de omgeving opgeheven.

Archeologie

Uit de uitgevoerde onderzoeken is naar voren gekomen dat de projectlocatie archeologisch interessant en relevant is. Het project ligt in een kom van de oorspronkelijke loop van de Hunze, waarop in vroegere tijden sprake was van een wierde. Proefboringen en sleuvenonderzoek hebben laten zien dat bij de bouw van brug rekening gehouden moet worden met de archeologische waarden en er op de specifieke betreffende bouwlocaties die tot verstoring leiden, vooraf onderzoek moet plaats vinden en bouw onder begeleiding moet plaatsvinden. Daarover zal nauwkeurige afstemming plaatsvinden tussen specialisten van RWS en gemeente.

Bomen en houtopstanden

De bouw van de nieuwe, hogere brug met de bijbehorende aanlandingen, de verlegging van de vaarweg en de benodigde aanpassingen in de infrastructuur en de herinrichting van de omgeving, inclusief het herstel van de Hunzeloop, leiden tot het noodzakelijkerwijs verwijderen van 81 kapvergunningplichtige bomen (waarvan 17 monumentaal) en van zo'n 2500 m² houtopstand. Er zijn 12 bomen die kunnen worden verplant. De selectie van te verwijderen bomen is zover als mogelijk geminimaliseerd, is het resultaat van het optimaliseren van het ontwerp en komt voort uit de locaties waar de brug en infrastructuur gebouwd worden en waar de nieuwe kade van de vaarweg komt te liggen. Vanwege de verhoging van de brug en daarmee ook de aanlandingen met bijbehorende brugconstructies (talud, damwanden) kunnen ook niet alle bomen langs de Korreweg en het Heerdenpad behouden blijven. Eventuele technisch en functioneel acceptabele alternatieven leveren echter geen verdere bomensparing op.

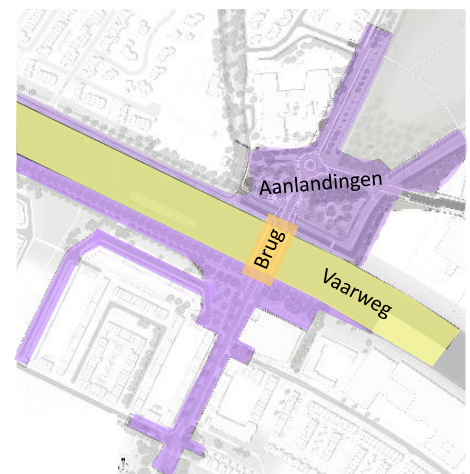
In het VO (zie hierna) is uitgewerkt dat alle noodzakelijke compensatie van bomen en houtopstand binnen het projectgebied plaats kan vinden. Het is ons gelukt om zelfs meer bomen terug te planten (129) dan dat er worden verwijderd (81) en ook in forse maten (20-40 en 40-50 cm). Met het terugplanten worden bestaande structuren behouden, doorgezet en aangevuld waar mogelijk ten behoeve van samenhang, ecologie en beeld en in aansluiting op bestaand beleid en visies. De verbreding van de West-Indische kade met 10 meter geeft de ruimte voor een volledig nieuwe, tweede bomenrij langs het kanaal en met de nieuwe aanplant krijgt ook het Hunzeboordpark stevig vorm in het projectgebied.

In deze fase zijn alleen de consequenties en nieuwe invulling ten aanzien van bomen en houtopstand in beeld gebracht. Pas in de realisatiefase de daadwerkelijke kapvergunning aangevraagd door RWS of de aannemer op basis van een definitieve BoomEffectAnalyse.

Contractvoorbereiding Realisatiefase - Voorlopig Ontwerp

In de nu lopende fase van Contractvoorbereiding voor de realisatie wordt de aanbesteding van het project voorbereid. Daartoe is een nadere detaillering van het plan uitgewerkt, waarmee de kaders voor de marktpartijen worden vastgelegd. Door RWS wordt de contractvorm Design & Construct gehanteerd. Daarin worden vooraf verschillende niveaus van uitwerking aan de aannemer meegegeven:

- Voor de nieuwe brug is een referentieontwerp uitgewerkt op basis waarvan een Esthetisch Programma van Eisen (E-PVE) wordt geformuleerd. Daarmee wordt met name de vormgeving en uitstraling van de brug in zijn omgeving vastgelegd. Het is daarna aan de aannemer om een ontwerp uit te werken dat voldoet aan zowel de technische, constructieve als deze vormgevingseisen;
- Voor de aanpassingen aan de vaarweg is door RWS een Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt, waarmee vanuit haar rol als vaarwegbeheerder is gedefinieerd aan welke eisen de aangepaste vaarweg (boven en onder water) straks moet voldoen. Vanuit ruimtelijk belang heeft de gemeente hierin geen directe en formele rol.
- Voor de aanlandingen van de brug, de directe omgeving en de oevers van het kanaal hebben wij vooraf met RWS afgesproken dat ook een verdergaande uitwerking tot een VO is gemaakt. Daarmee zijn wij als eigenaar en beheerder van het gebied in staat om zelf te blijven bepalen en vaststellen hoe dit eruit gaat zien en hoe de aansluiting op andere gemeentelijke projecten en ambities geborgd is.



Het VO voor de aanlandingen en omgeving (paars in de afbeelding) leggen wij uw raad nu ter instemming en vaststelling voor.

Voorlopig Ontwerp – aanlandingen en omgeving

Het volledige VO voor de aanlandingen van de brug en de directe omgeving is beschreven in het document “Ontwerpboek Voorlopig ontwerp (VO), onderdeel aanlandingen”. Dit ontwerpboek is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd en wordt een bepalend element in het contract met de uitvoerende aannemer.

Naast het vervangen van de brug en het verbeteren van de vaarweg, is het derde belangrijke projectdoel de inpassing van de aanlandingen van de GKB binnen de bestaande bebouwde omgeving. Het VO laat zien hoe deze aanlandingen en omgeving er uit gaan zien, vanuit de visie op inpassing en met inbreng vanuit de omgeving en belanghebbenden.

De locatie van de brug heeft een rijke historie en is een unieke plek in de stad. Met dit VO wordt recht gedaan aan de ruimtelijke en cultuurhistorische kenmerken van de omgeving en de plek in de stedelijke context. De brug verbindt de stedelijke inrichting van de stadszijde met het landschappelijke karakter van de ommezijde. De structuren in het landschap (water, groen, ecologie) worden zoveel mogelijk behouden en versterkt volgens de geldende visies en beleid (Hunzeboordpark, doortrekken Hunze, kanaal met groene oevers en bomenrijen). De beeldbepalende stedelijke structuren (zoals Korreweg/Heerdenpad, doorfietsroute, wandelroutes) zijn in het VO versterkt en zorgvuldig uitgewerkt. Aangezien uiteindelijk vooral het gebruik van belang is, zijn het verkeerskundig functioneren, de toegankelijkheid, het comfort, de recreatieve mogelijkheden en (sociale) veiligheid belangrijke thema's in het ontwerp.

De realisatie van de nieuwe brug in samenhang met de omgeving leidt tot een aantrekkelijke plek in de stad, met een hoogwaardige uitstraling en veel ruimtelijke kwaliteit.

De voorkeursvariant, vastgesteld door uw raad en de minister van IenW in 2021, is uitgewerkt in een compleet en integraal landschapontwerp op VO-niveau. Daarin zijn de invulling en gevolgen voor de diverse thema's als mobiliteit, groen, ecologie, water, etc toegelicht.



Stadszijde

Aan de Stadszijde ligt de nadruk op de inrichting van de Korreweg als fietsstraat en het behoud van het stedelijke karakter van de aansluiting op de bestaande woonblokken. De fietsstraat biedt een verkeersveilige oplossing voor alle bestaande verkeerssoorten, met prioriteit voor de fietser. Het wegprofiel van de fietsstraat met stoep (11,20 meter) is smaller dan de huidige straat met fietspaden en stoep (16,60 meter) en geeft daardoor ruimte voor een meer klimaatbestendige en groenere inrichting, met brede berm en een grotere afstand tot de woningen. Onder de brug is een extra onderdoorgang opgenomen (toegevoegde projectkans), waarmee een nieuwe recreatieve wandelroute op de West-Indische kade wordt doorgetrokken. De Korreweg krijgt vanaf de Oosterhamriklaan richting de brug een maximale helling van 2,5%. De verhoogde Korreweg sluit in de breedte aan op de bestaande woongebouwen (toegevoegde projectkans) en heeft aan de kanaalzijde een aantrekkelijk, parkachtig getrappt landschap opgeleverd dat onderdeel wordt van het toekomstige oeverpark.

Ommelandzijde

Aan de Ommelandzijde ligt de nadruk op de bescherming van de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden en het versterken van groene structuren. Kenmerkend voor de inpassing van de brugaanlanding en wegen is het zo beperkt mogelijke ruimtegebruik, onder andere door de toepassing van wanden. De fietsstraat vanaf de brug loopt na een nieuwe rotonde door in de fietsroute Heerdenpad, die vanwege het aantal fietsers wordt verbreed van 4 naar 5 meter. Ook hier krijgt het fietspad een comfortabel hellingspercentage van 2,5%.

De doorfietsroute richting Bedum loopt via de rotonde en de verlegde Ulgersmaweg terug richting het kanaal via een nieuw te realiseren fiets- en wandelroute. Het doortrekken van de langzaamverkeersroute is gekoppeld aan het herstel van de Hunzelooop met een nieuwe open waterverbinding en ecologische oevers (toegevoegde projectkans). Samen met de groene en ecologische herinrichting van het gebied wordt het Hunzeboordpark doorgetrokken tot het kanaal en, onder de brug door, verbonden met gebieden ten westen van de brug (projectkans). De huidige ligplaats voor beroepsvaart aan de kade langs de Ulgersmaweg verdwijnt uit het projectgebied. De kade langs de Ulgersmaweg krijgt een groene inrichting met een wandelroute (toegevoegde projectkans). Met deze ingrepen creëren we midden in het stedelijk gebied nieuwe aantrekkelijke plekken met recreatieve en ecologische waarden en verbinden de onderbroken netwerken. De huidige cultuurhistorisch waardevolle Brugwachterswoning blijft behouden, met een nog nader te bepalen functie.

Aansluiting op andere projecten

Het project is omgeven door meerdere andere (gemeentelijke) projecten in de directe nabijheid. Deze projecten kennen een eigen besluitvormingslijn en planning, maar in de uitwerking van het VO aanlandingen is de directe aansluiting op deze projecten geborgd in zowel het inhoudelijke ontwerp, het proces als de afstemming met belanghebbenden:

- *Fietsstraat Korreweg*
Tegelijkertijd met het opstellen van het VO GKB werken wij als gemeente zelf ook aan een VO voor de herinrichting tot een fietsstraat van het gedeelte van de Korreweg vanaf het Noorderplantsoen tot aan de Oosterhamriklaan, een gemeentelijk project. In de onderlinge afstemming van deze projecten is geborgd dat de inrichting en uitstraling van de Korreweg uiteindelijk één samenhangend geheel is en er één hoofdfietsroute ontstaat. De uitvoering van het project Fietsstraat Korreweg zal naar verwachting eerder plaatsvinden (start realisatie Q4 2025), dan de Gerrit Krolbrug (realisatie 2027-2029) en daarom is de reconstructie van de kruising Oosterhamriklaan uit het project Gerrit Krolbrug gehaald en toegevoegd aan de scope van het project Fietsstraat Korreweg. Wij verwachten het VO (het gedeelte van de Singelweg tot en met de Oosterhamriklaan) voor de Fietsstraat Korreweg in het eerste kwartaal van 2025 aan u voor te kunnen leggen. De rest van de fietsstraat Korreweg wordt uitgewerkt in het project KOP Korreweg. Dit volgt op een later moment;
- *Hunzevisie*
Met de inrichting van het gebied aan de Ommelandzijde van de brug geven we invulling aan de groene, ecologische en landschappelijke ambities van de Hunzevisie. De inrichting en het landschap van het noordelijk gelegen Hunzeboordpark worden doorgezet tot het kanaal, met als in het oog springende elementen het herstel van de Hunzelooop met de bijbehorende verhoging van het waterpeil van de Hunze en de “groene wig” die verder doorloopt en de aanlanding van de brug daarbij kruist;
- *Woningbouw Poelmanlocatie*
Met de toegevoegde onderdoorgang onder de brug aan de Stadszijde ontstaat een nieuwe wandelroute langs het kanaal. Deze wandelroute wordt direct doorgezet in de groene zone tussen het kanaal en de nieuwe woontoren Brugwachter (gereed) en verder langs de voormalige Poelmanlocatie (in ontwikkeling). Ook de karakteristieke bomenrij langs het kanaal wordt doorgetrokken en het gebied krijgt een parkachtige inrichting;
- *Klimaatadaptatie West-Indische buurt*
Na openstelling van de nieuwe brug kan autoverkeer straks niet meer vanaf de Korreweg naar de Sint Eustatiusstraat/West-Indische kade, omdat de nieuwe hoogteverschillen niet tot een verkeersveilige situatie kunnen leiden. Daarom wordt de verkeerscirculatie in de achterliggende buurt aangepast en rijdt het autoverkeer straks in twee richtingen door de Surinamestraat, die daarvoor binnen het bestaande (verharde) profiel anders wordt ingericht. Met beperkte aanpassingen en verplaatsing van het parkeren vanaf de weg naar de stoep is er voldoende ruimte. Voor fietsers, voetgangers en minder mobiele mensen blijft de toegang van de Korreweg in stand. Voor deze aanpassing hebben wij alvast de aansluiting gezocht met het project Klimaatadaptatie West-Indische buurt Stadsbeheer, waarbinnen onder andere de riolering in de Surinamestraat wordt aangepast. Deze fysieke aanpassingen in het wegprofiel worden alvast gelijktijdig met de vervanging van de riolering eind 2024 uitgevoerd, waardoor de Surinamestraat maar één keer open hoeft en bewoners minder overlast van werkzaamheden hebben. De daadwerkelijke verkeerskundige veranderingen gaan pas in nadat de nieuwe brug gereed is.

Beantwoording moties 2021

Bij het besluit van uw raad om de voorkeursvariant vast te stellen in 2021 nam u ook meerdere moties aan. In onze brief van november 2022 hebben wij deze moties al van een eerste antwoord voorzien en toegelicht welke een plek hebben gekregen in de verdere uitwerking en het te doorlopen proces. De moties met invloed op het ontwerp zijn nu opgenomen en verwerkt in het voorliggende VO.

- *Motie “Optimaliseren hoogte van de Gerrit Krol Brug en de hellingbanen”*
Een verdere optimalisatie van het hellingpercentage van 2,5% van de GKB zoals opgenomen in de voorkeursvariant is niet mogelijk gebleken. Een lager percentage betekent dat helling tegelijkertijd langer wordt. De verbetering van de zwaarte van de helling en het comfort is dan slechts beperkt en weegt niet op tegen de grotere hoogteverschillen en negatieve ruimtelijke impact in de straat vanwege de langere hellingbaan. Met 2,5% scoort het ontwerp nog steeds gunstiger dan andere veel gebruikte stedelijke routes en geeft ook het advies van PBT Consult aan dat een hellingspercentage van 2,5% van en naar de brug ruimschoots voldoet aan de toegankelijkheidscriteria. De nieuwe rotonde Ulgersmaweg functioneert als een tussentijds plateau in de fietsroute. De uitvoering van het kruisingsvlak ter hoogte van de Antillenstraat als plateau bleek niet mogelijk, omdat dan de aansluiting van de Antillenstraat te steil wordt en niet meer binnen de richtlijnen past. Het percentage van de tijdelijke hellingbanen ligt overigens rond de 3,5% en daarover zijn van gebruikers en Fietsersbond positieve signalen bekend;
- *“Motie: Groen, landschap en ecologie bij de Gerrit Krolbrug”*
De vraag van uw raad om een landschap met hoge kwaliteit te ontwerpen rondom de brug en zo mogelijk een ‘plus’ te realiseren boven de bestaande regelgeving is vertaald in het landschapsonwerp, onderdeel van het VO. De bestaande netwerken worden uitgebreid en met het getrapte landschap aan de Stadszijde, de verbrede West-Indische kade met open groene inrichting en tweede bomenrij en de extra toegevoegde ontwerpelementen, zoals de onderdoorgang West-Indische kade, integratie van het landschapspark Hunzeboord, doortrekken van de Hunzeloop, creëren van een open waterverbinding, vergroenen van de kade langs de Ulgersmaweg en toevoegen van wandelroutes en plekken, wordt veel extra kwaliteit voor de stad en omwonenden toegevoegd. Er wordt beduidend meer waarde toegevoegd dan sec vanwege de vervanging van de brug noodzakelijk is;
- *“Motie: Maak vaart met verplaatsing aanlegplaats Ulgersmakade”*
Vanwege de aanpassing van de vaarweg en de nieuwe GKB wordt de huidige ligplaats voor beroepsvaart aan de kade langs de Ulgersmaweg opgeheven. Deze ligplaats voor de beroepsvaart voorziet nadrukkelijk in een bestaande behoefte en dus is een vervangende ligplaats nodig. Het daartoe door RWS uitgevoerde onderzoek heeft geleid tot het besluit van het Rijk om een nieuwe ligplaats te realiseren in de gemeente Westerkwartier, direct ten westen van de Dorkwerderbrug. Ook dit deelproject doorloopt de MIRT-procedures van het Rijk en de Planuitwerkingsfase daarvan is inmiddels gestart. Op dit moment is onzeker of de ligplaats al is verplaatst voordat ook de nieuwe GKB klaar is. In dat geval is mogelijk een tijdelijke vervangende locatie nodig om niet de bouw van de nieuwe brug te hinderen. In de tussentijd blijft de handhaving door RWS op overlast in stand, zoals ook door RWS mondeling toegelicht aan uw raad op 5 oktober 2022.

Esthetisch Programma van Eisen – brug

Bij het vaststellen van de voorkeursvariant in 2021 is vastgelegd dat de nieuwe GKB een type hefbrug wordt en zijn de ruwe contouren (hoogte, breedte, lengte, ruimtebeslag, etc) daarvan bepaald. De nieuwe brug is een complex geheel van vormgeving, techniek, constructie en aansturing en de aannemer heeft daarom voldoende vrijheid nodig om een integraal ontwerp met al deze aspecten te kunnen uitwerken en realiseren. Hoe de brug eruit komt te zien wordt vastgelegd in een E-PVE.

Ter voorbereiding op het E-PVE en ten behoeve van de planologische procedures is de brugtype keuze uit de voorkeursvariant uitgewerkt tot een referentieontwerp. Met dit referentieontwerp is het benodigde ruimtebeslag en de interactie met de omgeving bepaald, zodat op basis daarvan ook de juiste consequenties voor de omgevingsvergunning in beeld gebracht konden worden. Dit referentieontwerp is ook gebruikt in de diverse inloopbijeenkomsten en gesprekken met de omgeving, met daarbij steeds de kanttekening dat het werkelijke ontwerp en detaillering nog moeten plaatsvinden.

Momenteel wordt door RWS het E-PVE opgesteld. Het doel van het E-PVE is om de beoogde beeldkwaliteit en het architectonische/bouwkundige ontwerp vast te leggen. Op basis daarvan kan de aanbesteding worden voorbereid en kan een aannemer inschrijven. Het E-PVE is daarmee het kader voor verdere integrale ontwerpuitwerking en de uitvoering. Er is een nauwe samenhang met referentieontwerp (dat de ruimtelijke kaders weergeeft) en de vraagspecificatie (waarin de functionele, technische en proces-eisen zijn vastgelegd).



Referentieontwerp Gerrit Krolbrug

De vormgeving en uitstraling van een nieuwe brug, passend in de stedelijke omgeving, vinden wij van groot belang, net als uw raad met de motie “Een mooie Gerrit Krolbrug” in 2021 aan ons meegaf. Zoals wij uw raad met onze brief over kansen en moties in 2022 ook al aangaven hebben wij er daarom op gestuurd dat in het uitwerkingsproces de betrokkenheid van en toetsing door meerdere experts, van binnen en buiten de gemeente, is geborgd. De subjectiviteit van ‘mooi’ wordt zo vervat in de vakkundige benadering en werkwijze en in de objectieve beschrijving van eisen. Als gemeente zijn wij nu via drie sporen rechtstreeks betrokken bij het opstellen van het E-PVE, de beoordeling van de inschrijvingen en de detailuitwerking door de aannemer:

- Uitwerking referentieontwerp tot E-PVE door externe projectadviseurs, met inbreng door architecten en ontwerpers van RWS en gemeente;
- Advisering, toetsing en beoordeling door een kwaliteitsteam (Q-team), bestaande uit vertegenwoordigers van de Rijksbouwmeester en de gemeentelijke Stadsbouwmeester;
- Toetsing en beoordeling door de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit voor en na aanbesteding en ten behoeve van de bouwvergunning.

De brug is een complex geheel en wordt eigendom van RWS. Het E-PVE wordt eerst behandeld door het Bestuurlijk Overleg Groninger Bruggen (BOGB) en daarna uiteindelijk vastgesteld door de minister van I&W. Wij denken dat met het instrument E-PVE, met de directe betrokkenheid van de gemeentelijke Stadsbouwmeester, experts, van de CRK en met onze bestuurlijke positie in het BOGB, er stevige en voldoende mogelijkheden zijn georganiseerd om te komen tot een mooi ontworpen brug.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

Voorafgaand aan de vaststelling van de voorkeursvariant in 2021 is vanuit het project door RWS en gemeente gezamenlijk ingezet op een intensieve betrokkenheid van alle belanghebbenden. In 2021 hebben wij aan uw raad opnieuw aangegeven ook in de vervolgfase in te willen zetten op een intensieve samenwerking met alle belanghebbenden, gebaseerd op de behoeften en wensen van betrokkenen. Met uw motie “Inspraak voor ontwerp omgeving Gerrit Krolbrug” heeft u ons daartoe ook verzocht.

Op het gebied van participatie hebben wij, gezamenlijk met Rijkswaterstaat, voortgebouwd op de aanpak in de vorige fase. Na de besluitvorming in 2021 hebben wij meerdere constructieve gesprekken gevoerd met het Platform Gerrit Krolbrug en hebben we ingezet op het voeren van alle benodigde stakeholdergesprekken en op het regelmatig organiseren van inloopbijeenkomsten voor alle geïnteresseerden. Ons doel van deze aanpak was om belanghebbenden volledig en tijdig mee te nemen in de voortgang van het project, over mee- én tegenvallers, om vragen te beantwoorden en waar nodig en mogelijk aanpassingen in de plannen te doen.

Deze aanpak heeft geleid tot regelmatig en soms intensief meedenken door de omgeving en belanghebbende partijen en een nieuw sentiment rondom de nieuwe GKB. Tegelijkertijd werd ook de openstelling van de tijdelijke hellingbanen (gebouwd naar aanleiding van de aanvaring van de oude brug op 15 mei 2021) door de gebruikers goed ontvangen en daarmee werd een acuut bereikbaarheidsprobleem voor minder mobiele mensen opgelost. De tijdelijke hellingbanen worden veel gebruikt en voorzien daarmee in een belangrijke behoefte. Tijdens de laatste inloopbijeenkomsten was een goede sfeer merkbaar; er waren vragen maar ook positieve reacties op de plannen, de impressies en 3D-animatie van het mogelijke ontwerp van de nieuwe GKB en directe omgeving.

Formele inspraak

Belangrijke graadmeters voor het maatschappelijk draagvlak voor het project zijn de formele inspraakprocedures op het Projectplan Waterwet, de Wet Natuurbescherming en de Omgevingsvergunning. Op geen van deze procedures is een zienswijze ingediend. Wij zijn blij met dit positieve resultaat vanwege het belang voor de voortgang van het project en interpreteren dit als begrip voor de gemaakte keuzes en afwegingen en een verbreding van het draagvlak op basis van herkenbare plannen voor de nieuwe GKB.

Platform Gerrit Krolbrug

Het eerdere Gerrit Krolbrug Comité is overgegaan in het Platform Gerrit Krolbrug en bestaat uit vertegenwoordigers van Bewonersorganisaties Hunze Van Starckenborgh, Beijum, Drielanden en Wijkoverleg Korrewegwijk, Werkgroep Toegankelijk Groningen en Fietsersbond. Deze partijen zijn sinds de start van het project nauw betrokken bij de planvorming. In 11 verschillende bijeenkomsten zijn zij meegenomen in alle stappen die zijn gezet richting het VO en de planologische procedures met bijbehorende effectonderzoeken. Het project heeft daarmee een uitgebreide toelichting kunnen geven op de effecten van de plannen en op de detaillering in het VO aan de hand van een 3D-model. Op specifieke momenten zijn verkeerskundige experts aangeschoven voor gedetailleerde toelichtingen op het verkeerskundig ontwerp en op de verkeersveiligheid. We constateren dat de heersende vragen en zorgen daarmee steeds konden worden beantwoord en toegelicht, waarmee meer begrip en instemming is ontstaan. Het Platform heeft ook zelf rechtstreeks bij ons aangegeven dat de diverse suggesties ook steeds een plek in de plannen hebben gekregen.

Het Platform vraagt nog wel nadrukkelijk aandacht voor de bereikbaarheid tijdens de bouw, met een vervangende verbinding wanneer de huidige fiets-loopbruggen met hellingbanen moeten worden verwijderd. Wij vinden dit ook een belangrijk punt voor het vervolg en zijn inmiddels met het onderzoek daarnaar gestart (zie onder Overige consequenties).

Motie “Toegankelijke Gerrit Krolbrug”

Met de motie uit 2021 “Toegankelijke Gerrit Krolbrug” heeft uw raad ons gevraagd in de planvorming voor de nieuwe Gerrit Krolbrug de toegankelijkheid zo goed mogelijk te laten worden en bij de uitwerking daarvan de werkgroep Toegankelijk Groningen door het project actief te laten betrekken. Net als uw raad, willen wij er ook zeker van zijn dat de nieuwe Gerrit Krolbrug een brug wordt voor iedereen en in het bijzonder ook voor minder mobiele inwoners.

In afstemming met de Werkgroep Toegankelijk Groningen is door het project een onafhankelijk advies gevraagd bij de externe adviseur PBT Consult. PBT Consult heeft het ontwerp getoetst aan de toegankelijkheidscriteria volgens de IT-standaard 2020 en verdere adviezen gegeven op basis van het Design for All-principe. Uit het advies komt naar voren dat het gehanteerde hellingspercentage van 2,5% van en naar de brug ruimschoots voldoet. Daarnaast is ten behoeve van de detailontwerpen door PBT Consult geadviseerd om bij de trappen dubbele (een hoge en een lage) zijleuningen aan te brengen (opgenomen in ontwerp) en een middenleuning toe te voegen (niet opgenomen in ontwerp omdat dit ten koste gaat van de doorstroming). Deze uitkomsten en adviezen zijn gedeeld met Werkgroep Toegankelijk Groningen. Op basis hiervan vertrouwen wij er op dat het thema toegankelijkheid op juiste wijze en voldoende mate is ingebracht in het project.

Stakeholdergesprekken

Er is regelmatig gesproken met de belangrijkste bureaus van het project en met belangenorganisaties. Zo gingen de gesprekken met Lefier over de aansluiting van de appartementencomplexen langs de Korreweg op de toekomstige openbare ruimte en over het aanpassen van de rijrichting in de Surinamestraat.

Het Wessel Gansfort College vroeg aandacht voor de bereikbaarheid en zichtbaarheid van de school in de toekomstige situatie en verkeersveiligheid en bereikbaarheid tijdens de bouwfase. Tijdens de bouwfase staat de bereikbaarheid van de school onder druk als er geen tijdelijke vervangende verbinding beschikbaar komt.

Met de Vleermuizenwerkgroep, Boomwachters en Extinction Rebellion is gesproken over onder andere de vliegroutes en het fourageergebied van vleermuizen rondom de Gerrit Krolbrug en de bomenkap in het projectgebied en langs het Heerdenpad. Naast vooral toelichting en uitleg over de plannen en de gevolgen heeft het op hun verzoek ook geleid tot de toevoeging van 30 vleermuisenkasten voorafgaand aan de bomenkap en zomogelijk vleermuisvriendelijke verlichting. Samen met het Groninger Landschap zijn de plannen ingevuld om het Hunzeoordpark te versterken en om de Hunze door te trekken en weer zichtbaar te maken.

Andere stakeholders zijn Waterschap Noorderzijlvest (o.a. over beheer en onderhoud kades), VBNO (bereikbaarheid van ondernemers) en Schuttevaer (belangen vanuit de scheepvaart).

Inloopbijeenkomsten en spreekuur

Sinds het raadsbesluit over de voorkeursvariant zijn vijf inloopbijeenkomsten georganiseerd en één inloopspreekuur. De inloopbijeenkomsten kenmerken zich door hoge betrokkenheid, veel bezoekers, veel vragen en goede gesprekken. Er werd onder andere informatie getoond over de stand van zaken, de vergunningenprocedures en de effectonderzoeken. Ook waren er impressies van het mogelijke ontwerp van de brug te zien, gaven architecten een toelichting op het ontwerp voor de openbare ruimte aan de hand van 3D-animaties en was er een tentoonstelling van archeologische vondsten. Naast complimenten voor het proces en de getoonde impressies en animaties waren er ook zorgen. Met name over de lange periode die het nog duurt voordat de nieuwe brug er ligt en over bereikbaarheid tijdens de bouw. Tijdens de inloopbijeenkomsten konden bezoekers via reactieformulieren aan RWS hun mening geven en zorgen kenbaar maken.

Specifiek voor de betreffende bewoners werd nog een inloopspreekuur gehouden over de veranderingen voorgenomen wijzigingen ten aanzien van de bereikbaarheid van de Sint Eustatiusstraat, West-Indische Kade en de Surinamestraat. Daar zijn geen inhoudelijke bezwaren geuit.

Overige communicatie

Voor de overige algemenere communicatie maakt het project gebruik van de websites van gemeente Groningen en Rijkswaterstaat, advertenties en (digitale) nieuwsbrieven. Deze middelen blijven ook in het vervolg ingezet worden.

Vervolg

De intensieve aanpak op gebied van omgevingsmanagement en communicatie zetten we de komende jaren voort. Op die manier blijven alle belanghebbenden nauw betrokken bij het project. Voor het behoud van draagvlak en het positievere sentiment rond het project vinden wij het van groot belang dat de diverse partijen ook bij de uitvoeringsfase betrokken worden en er bijvoorbeeld ruim aandacht is voor hinderbeperking, ten aanzien van bereikbaarheid bijvoorbeeld met een tijdelijke, alternatieve fietsverbinding over het Van Starckenborghkanaal .

Financiële consequenties

De totale projectomvang is op dit moment door RWS geraamd op ongeveer 66 miljoen euro (inclusief BTW). Het project is primair een RWS-opdracht, wat betekent dat het overgrote deel van de investerings- en projectkosten ook voor rekening komt van RWS. Deze afspraak en de hierna beschreven gemeentelijke inbreng hebben wij recentelijk vastgelegd in een gezamenlijke bestuursovereenkomst met RWS.

Investeringskosten

Op twee hoofdonderdelen van het project is een financiële bijdrage door gemeente aan de orde: voor de co-financiering van de uitgewerkte voorkeursvariant en voor de extra toegevoegde projectkansen. Deze onderdelen zijn nu het voorliggende VO volledig geïntegreerd en als één samenhangend geheel uitgewerkt. Wij vinden dat een gemeentelijke bijdrage logisch en uitlegbaar is en ook ruimschoots in verhouding staat tot de meerwaarde die er voor ons mee wordt gecreëerd:

- *Co-financiering voorkeursvariant*
De vervanging van de oude Gerrit Krolbrug door een nieuwe hogere brug betekent ook veel verbeteringen in de directe omgeving. Met het project worden tevens direct een aantal gemeentelijke knelpunten opgelost en meerdere wensen en ambities gerealiseerd. Er wordt namelijk een gedeelte van de Korreweg al direct als fietsstraat ingericht, het verkeersveiligheidsknelpunt kruising Ulgersmaweg-Heerdenpad wordt aangepakt door een nieuwe rotonde te realiseren, er wordt alvast een gedeelte van het nieuwe Hunzeoordpark ingericht en de gemeentelijke fiets-loopbruggen uit de jaren 90 worden vervangen door nieuwe hogere bruggen. De herinrichting van de kruising Oosterhamriklaan volgt ook mede uit de vervanging van de brug en is daarom onderdeel van de gemeentelijke bijdrage aan het project, maar wordt om planningstechnische redenen alvast uitgevoerd door de gemeente zelf binnen het project Fietsstraat Korreweg;
- *Projectkansen binnen scope RWS*
De toegevoegde projectkansen en uitwerking van moties van uw raad betreffen veelal gemeentelijke ambities vanuit verschillende beleidsvelden en komen daarom ook grotendeels voor rekening van de gemeente Groningen. Deze extra's betreffen het herstellen van de Hunzeloop met een nieuwe open watergang, extra en bredere onderdoorgangen onder de nieuwe brug voor nieuwe en aantrekkelijke wandelroutes, de vergroening van de kade langs de Ulgersmaweg nadat de huidige ligplaats voor beroepsvaart is verplaatst en extra trappen en recreatieve voorzieningen die ook de functionaliteit en aantrekkelijkheid van het Hunzeoordpark vergroten;

- *Gemeentelijke meekoppelkansen*

Tot slot staan er enkele meekoppelkansen open die wij als gemeente zelf nog willen uitwerken en in aansluiting op het project, maar buiten de scope van RWS, kunnen realiseren. Dat betreft het doorzetten van de nieuwe watergang Hunzeloop tot over de Ulgersmaweg in de samenhang met de inrichting van het voorterrein voor het Wessel Gansfoortcollege, de inpassing/ontwikkeling van de Brugwachterswoning (van cultuurhistorische waarde) in zijn omgeving en de verbreding van het gedeelte van het fietspad Heerdenpad tussen de Stamstraat en de Oostelijke Ringweg van 4 naar 5 meter. Deze planvorming moet echter nog starten. Het resultaat hiervan zal in een later stadium via een separaat voorstel aan uw raad worden voorgelegd.

In de volgende tabel is een overzicht gegeven van de kosten van de projectonderdelen en de beschikbare dekking.

Projectonderdeel	Bijdrage gemeente Groningen (x 1.000 euro)	Inclusief BTW
Co-financiering voorkeursvariant		
Bijdrage gemeente Groningen	826,4	1.000,0
- <i>Reconstructie kruising Oosterhamriklaan (realisatie door gemeente Groningen)</i>	- 315,7	-382,0
Projectkansen binnen scope RWS (inclusief 25% onzekerheid kostenraming)		
Gemeentelijke onderdelen:	2.182,3	2.640,5
- Onderdoorgangen		
- Doortrekken Hunzeloop		
- Extra trappen		
- Recreatieve voorzieningen etc.		
Vergroening kade Ulgersmaweg (50/50)	212,0	256,6
- <i>Bijdrage RWS 50%</i>	- 106,0	- 128,3
Totaal	2.799,0	3.386,8

Dekking

Bestuurlijk hebben wij met RWS over de gemeentelijke bijdragen financiële afspraken gemaakt. Voor de onderdelen in de kostentabel is dekking binnen de gemeentelijke middelen beschikbaar en stellen wij u nu voor een krediet beschikbaar te stellen van 2.799.000 euro (exclusief BTW). Voorgesteld wordt om dit krediet in één keer beschikbaar te stellen, aangezien het ook in één keer beschikbaar gesteld zal worden aan RWS voor de uitvoering van het project.

Hoewel de kostenramingen van RWS worden opgesteld inclusief de BTW, hebben wij met RWS afgesproken dat de gemeentelijke bijdragen rechtstreeks bedoeld zijn voor projectonderdelen die in eigendom en beheer van de gemeente Groningen zijn of komen. Daarmee kan de BTW op deze onderdelen worden gecompenseerd en houden wij in onze dekking daarom rekening met de bedragen exclusief BTW.

Voor de co-financiering van de voorkeursvariant is er een reservering binnen het programma Mobiliteit, gebaseerd op een besluit van uw raad uit 2016, die een investeringswaarde van 413.200 vertegenwoordigd. Daarvan wordt 315.700 gereserveerd voor de reconstructie van de kruising Oosterhamriklaan ten behoeve van de kredietaanvraag voor het project Fietsstraat Korreweg (verwacht in Q1 2025). Het resterende deel van 97.500 euro wordt nu ingezet voor het project GKB. Daarnaast is een bijdrage voorzien uit de beschikbare middelen in het budget “Bovenwijkse infrastructuur” van 413.200 jaarschijf 2025. Tezamen is dit de dekking voor de totale bijdrage aan RWS.

Voor de bijdrage aan de projectkansen is in de gemeentelijke meerjarenbegroting vanaf 2027 rekening gehouden met een jaarlijkse kapitaallast onder de noemer kansendossier Gerrit Krolbrug. Daarvoor vragen wij u beschikbaar te stellen 2.288.300 euro, wat betekent een jaarlijkse kapitaallast van 96.109 euro vanaf 2027.

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2024 (x € 1000)

DIRECTIE: Stadsontwikkeling
 LOOPTIJD: 2027-2029

Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	Saldo te baten	activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.1 Vervoerswijzen	I	2.799		2.799
Totaal				2.799	-	2.799

BEGROTINGSWIJZIGING EXPLOITATIE 2025 (x € 1000)

Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	inc/str	Lasten	baten	Saldo voor res.mut.	Toevoeging reserves	Onttrekkingreserves	Saldo na res.mut.
01 Economie en Ruimte	01.1 Economie en werkgelegenheid	01.1.1 Economische Ontwikkeling	S	-413,2		413,2			413,2
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.1 Vervoerswijzen	S			0	413,2		-413,2
Totaal				-413,2	0	413,2	413,2	0	0

Ter verkleining van de gemeentelijke bijdrage aan de projectkansen dienen we een subsidieaanvraag in bij het nationaal programma Groningen onder de noemer “Hunzevisie 2030: Groningen stad aan de Hunze” voor het herstel van de Hunzeloop. Bericht over de mogelijke toekenning wordt verwacht in het voorjaar van 2025, waarna wij te zijner tijd een aanpassing van de beschreven financiële dekking aan uw raad zullen voorleggen.

Overige consequenties**Brugopeningen**

Bij de besluitvorming over de voorkeursvariant voor de nieuwe GKB heeft uw raad ons per motie “Voorkom onnodig openen van de Gerrit Krolbrug” gevraagd bij RWS aan te dringen op een protocol voor het openen van de nieuwe brug, om daarmee het aantal onnodige openingen in de toekomst te reduceren. Een onnodige opening wordt daarbij gezien als een brugopening voor een schip dat laag genoeg is om ook te kunnen passeren zonder dat de brug geopend wordt.

In de nieuwe situatie wordt de doorvaarthoogte van de nieuwe Gerrit Krolbrug 4,5 meter MHWS, wat betekent dat vrijwel alle recreatievaart in de nieuwe situatie de brug kan passeren, zonder dat deze daarvoor nog geopend hoeft te worden. Dat is een groot verschil met de huidige (oude) situatie waarin de brug zodanig laag was (2,33 meter MHWS), 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.

Naar aanleiding van het verzoek van uw raad hebben wij met RWS kunnen afspreken dat er voor de nieuwe GKB een openingsregime gaat gelden. RWS wordt eigenaar en beheerder van de nieuwe brug en kan daarom (beperkt) sturen op brugopeningen door het vaststellen van vaste openingstijden of het beperken van de openingstijden. De bedientijden van de GKB worden gelijkgesteld aan de Driebondsbrug waar al een regime van toepassing is. Dat houdt in dat er voor recreatievaart geen aparte brugopeningen zullen zijn. Bij een brugopening die nodig is voor de beroepsvaart kunnen de recreatieschepen meevaren. De nautische veiligheid moet vanzelfsprekend worden geborgd en voorkomen moet worden dat er een opeenhoping van recreatieschepen voor de brug ontstaat en daarmee vermenging met de beroepsvaart. Aangezien het overgrote deel van de recreatieschepen lager is dan 4,5 meter en dus onder brug door kan varen, is de verwachting dat het slechts om een enkel recreatieschip zal gaan. Het beperken van de openingstijden geldt niet voor de beroepsvaart. Voor een efficiënte en veilige doorvaart van de beroepsvaart zijn brugopeningen noodzakelijk en niet te voorkomen.

Hinderbeperking bereikbaarheid tijdens de bouwfase

De bouw van de nieuwe brug op een locatie midden in stedelijke omgeving en op een voor fietsers en voetgangers cruciale kruising met het Van Starckenborgkanaal kan niet zonder hinder plaatsvinden. Ten aanzien van de bereikbaarheid ontstaat er een tijdelijke opgave, die volop onze aandacht en die van de omgeving heeft. De huidige fietsloopbruggen en de tijdelijke hellingbanen van de GKB moeten namelijk verwijderd worden zodra de bouw van de nieuwe brug start, naar verwachting eind 2026/begin 2027. De huidige verbinding over het kanaal is dan tot oplevering van de nieuwe brug in 2029 niet beschikbaar.

Dit geeft voor de dagelijkse gebruikers grote hinder. Wij hebben daarom bij het Rijk aangegeven dat daarvoor een tijdelijk alternatief gezocht moet worden en ook het Platform GKB heeft zich daar publiekelijk en richting het Rijk hard voor gemaakt. Dat heeft eind 2023 geleid tot een verkenning van mogelijkheden waarna in het voorjaar van 2024 de minister van IenW aan RWS opdracht heeft gegeven voor een vervolgonderzoek naar de mogelijkheid van een tijdelijke oeververbinding tijdens de bouw van de nieuwe GKB. Dit vervolgonderzoek is gestart en richt zich op de variant waarbij fietsers en wandelaars gebruikmaken van de bestaande Busbaanbrug, die dan bereikbaar wordt gemaakt met tijdelijke hellingbanen. In die situatie wordt dan de busbaan ter plaatse van de brug tijdelijk versmald voor het openbaar busvervoer, taxi's en hulpdiensten.

Uit het onderzoek moet blijken of het haalbaar is om deze tijdelijke verbinding te realiseren. In deze fase wordt onder andere onderzocht waar een hellingbaan geplaatst kan worden, of de bodem een hellingbaanconstructie kan dragen, of er kabels en leidingen aanwezig zijn en hoe de aansluiting op het wegennet eruit ziet. De huidige hellingbanen van de GKB kunnen in deze variant mogelijk deels worden (her)gebruikt, waarmee materiaal duurzaam wordt ingezet en kosten bespaard. Er zijn momenteel 2 varianten in beeld die nader worden uitgewerkt en naar verwachting is het onderzoek eind 2024 afgerond. Daarna wordt bepaald of de tijdelijke verbinding kan worden aangelegd. Wij zullen u te zijner tijd van de resultaten van het onderzoek en de vervolgstappen op de hoogte brengen.

Eigendom en beheer

Vanwege de realisatie van de nieuwe GKB en de aanpassingen van de toeleidende infrastructuur en de vaarweg worden zoals gebruikelijk ook de afspraken over het onderhoud van het areaal herzien op basis van de nieuwe situatie. Deze afspraken worden vastgelegd in een Eigendom- en Beheer en Onderhoudsovereenkomst Gerrit Krolbrug (EBO).

De EBO bestaat uit een overeenkomst waarin de afspraken zijn vastgelegd, een tekening waarop de eigendom/beheer en onderhoudsgrenzen zijn aangegeven en een tabel waarin staat welke partij welk onderdeel van het areaal in onderhoud heeft. De financiële afspraken worden vastgelegd in de nog op te stellen bestuurlijke realisatieovereenkomst tussen gemeente Groningen en Rijkswaterstaat.

Uiteindelijk wordt de EBO afgerond wanneer ook het gehele project gereed en opgeleverd is. Gedurende het project worden de afspraken over verdeling verder verfijnd en voor de EBO worden de volgende gezamenlijke basisuitgangspunten gehanteerd:

- Eigendom volgt beheer;
- De brug (inclusief fiets/loopbruggen) komt in eigendom van RWS;
- De vaarweg ("waterbak" inclusief damwanden) blijft in eigendom van RWS;
- Met een gedetailleerde lijst worden per object en onderdeel de verantwoordelijkheden op en rondom de brug op het gebied van eigendom, beheer en onderhoud vastgesteld.

Uit de EBO volgt uiteindelijk ook de veranderingen in de gemeentelijke beheer- en onderhoudsopgave en bijbehorende lasten. De brug en de vaarweg zijn en blijven eigendom van RWS, die dus ook verantwoordelijk is voor het onderhoud en de bijbehorende onderhoudslasten. Ook de nieuwe fiets-loopbruggen komen ook in eigendom van het Rijk, in tegenstelling tot de huidige die in eigendom en beheer bij gemeente zijn. De veranderingen voor het gemeentelijke areaal zitten in de aanlandingen en de omgeving. Dat is overwegend de herinrichting en verlegging van infrastructuur en het opnieuw inrichten van openbare ruimte met overwegend groen. Nieuwe elementen zijn de doorgetrokken fietsroute langs het kanaal en de doortrekking van de waterloop de Hunze onder de brug door. Het natte profiel van de Hunze zal worden onderhouden door het waterschap Noorderzijlvest, het droge gedeelte door de gemeente.

Het gevolg voor de beheer- en onderhoudslasten bestaat uit een optelsom van meer- en minderkosten en zal zoals gebruikelijk gedurende de verdere projectuitvoering meer gedetailleerd worden bepaald. Eventuele extra lasten kunnen worden gedekt uit de jaarlijkse areaaluitbreidingsgelden.

Vervolg

Het besluit van uw raad over het VO voor de nieuwe GKB is een met RWS afgesproken stap in het planproces. In de totale projectplanning is deze besluitvorming nu aan de orde en noodzakelijk. Op basis van alle benodigde documenten en contractstukken kan de minister van IenW dan vervolgens medio 2025 besluiten de aanbesteding te starten en daarbij rekening houden met het besluit van uw raad. Wij zullen daarom het besluit van uw raad ook per brief kenbaar maken aan de minister van IenW. Daarna is het de verdere verantwoordelijkheid van de minister van IenW om het MIRT-proces te doorlopen en de volgende stappen te initiëren.

Planning

RWS voorziet de ingebruikname van de nieuwe GKB in 2029 en op dit moment houden wij daarom rekening met het volgende tijdpad:

- 2024/2025 : Contractvoorbereiding
- Medio 2025 : Start aanbesteding
- Medio 2026 : Gunning
- Eind 2026/begin 2027 : Start realisatie
- 2029 : Ingebruikname nieuwe Gerrit Krolbrug

De planning is gebaseerd op alle nog uit te voeren werkzaamheden, activiteiten en procedures. Daarin is ook rekening gehouden met onzekerheden, maar zijn er ook altijd risico's die kunnen optreden. Zo moeten alle planologische procedures volledig zijn afgerond voordat de aanbesteding kan starten, moet de hinderbeperking tijdens de bouwfase nog worden uitgewerkt, moet de markt voldoende en goede aanbiedingen voor het werk kunnen doen, kan de uitvoering worden vertraagd (bijvoorbeeld door onverwachte archeologische vondsten), etc. Wij zullen u op de hoogte houden van grote veranderingen in de projectplanning.

Gemeentelijke betrokkenheid

Gelet op de gemeentelijke belangen en impact op de omgeving vinden wij het van belang intensief betrokken te blijven bij het project tot en met de oplevering. Met inbreng van de verschillende gemeentelijke experts werken we mee aan de brede informatievoorziening over het project richting de omgeving, aan het E-PVE voor de brug, aan het inkoopplan en contract ten behoeve van de aanbesteding, via het Q-team met de stadsbouwmeester aan de toetsing en beoordeling van de inschrijvingen tijdens de aanbesteding en aan het uitwerken van de afspraken over eigendom, beheer en onderhoud. Daarnaast is het ook de gemeente om de vergunningaanvraag te beoordelen en te toetsen, met betrokkenheid van de CRK, en daarna de vergunning te verlenen voor de daadwerkelijke realisatie van het project. Afgezien van deze vergunningverlening is geen verdere formele besluitvorming door de gemeente binnen dit project nog aan de orde.

Projectkansen buiten scope RWS

Er zijn nog enkele meekoppelkansen in het project die niet direct opgenomen zijn in de projectscope van RWS, maar wel voortvloeien vanuit de maatregelen in dat project en de aanpassingen van de omgeving. Wij vinden het de moeite waard deze verder te onderzoeken en zomoglijk nader uit te werken. Het betreft potentieel waardevolle toevoegingen in en aan de omgeving die gedurende of na afronding van het project van de Gerrit Krolbrug zelfstandig door de gemeente Groningen uitgevoerd kunnen worden. Concreet gaat om de volgende meekoppelkansen:

- Het herstellen van de Hunzelooop binnen het projectgebied leidt nu tot de meekoppelkans om deze watergang ook verder door te zetten over de Ulgersmaweg en daarna aan te sluiten op de bestaande watergang richting het Boterdiep. Daarmee kan dan ook het Hunzeboordpark en de "groene wig" verder worden doorgezet tot en met het voorterrein van het Wessel Gansfoortcollege en ontstaat een logische beëindiging cq overgang;
- Samenhangend met het herstel van de Hunzelooop liggen er ook extra kansen voor de inpassing en (her)ontwikkeling van de Brugwachterswoning (van cultuurhistorische waarde) in zijn omgeving eventueel in samenhang met het realiseren van een kunst-/landart-object met delen van de oorspronkelijke Gerrit Krolbrug (ook cultuurhistorisch van belang). De Brugwachterswoning is inmiddels in gemeentelijk eigendom en we willen onderzoeken wat de toekomstige functie van deze woning kan zijn, met respect voor de huidige waarde en omgeving;
- Het fietspad Heerdenpad tussen de nieuwe rotonde Ulgersmaweg en de Stamstraat wordt binnen het project verbreed van 4 naar 5 meter. Een nieuwe meekoppelkans betreft de verbreding van het laatste gedeelte van het fietspad Heerdenpad tussen de Stamstraat en het Heerdenpad, waarmee uiteindelijk de fietsroute Korreweg vanaf het Noorderplantsoen tot de Oostelijke Ringweg over de gehele lengte geschikt wordt voor de 16.000 fietsers die dagelijks deze route gebruiken.

Deze meekoppelkansen willen we inhoudelijk verkennen en daarbij onderzoeken of een eventuele restruimte in budget kansendossier Gerrit Krolbrug kan worden ingezet om deze te verzilveren. Vanzelfsprekend eerst nadat de bijdragen aan RWS voor co-financiering en projectkansen is voldaan. Over de inhoudelijke uitwerking en de (financiële) afweging daarover komen wij op een later moment bij u terug.

Moties afgehandeld

In dit voorstel zijn wij ingegaan op de verwerking en beantwoording van de openstaande moties die uw raad in 2021 aannam bij de besluitvorming over de voorkeursvariant GKB. Wij beschouwen hiermee alle moties met betrekking tot de GKB als afgehandeld.

Lange Termijn Agenda

Het voorliggende voorstel voor het Voorlopig Ontwerp aanlandingen Gerrit Krolbrug staat voor december 2024 op de Lange Termijn Agenda van uw raad.

Bijlagen

Bij dit raadsvoorstel is het Voorlopig Ontwerp aanlandingen als bijlage ter vaststelling bijgevoegd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

wnd. burgemeester,
Mirjam van 't Veld

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.