



## Notulen

**HaskoningDHV Nederland B.V.**  
**Transport & Planning**  
(Toegankelijk Groningen),  
(Gemeente Groningen),

Aanwezig: (Fietsersbond),

:WS),

(RHDHV)

Afwezig: (VVN), (Politie) (Wessel Gansfort College,  
(odbs Karrepad)

Van: Adviseur omgevingsmanagement Royal HaskoningDHV

Datum: 17 november 2020

Locatie: MS Teams

Kopie: Planuitwerking GKB

Ons kenmerk: BG9965TPMI2011261331

Classificatie: Projectgerelateerd

Bijlagen:

**Onderwerp: MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug, zaaknummer 31146509 -  
Themasessie Verkeersveiligheid - verslag**

---

## Num Details mer

## Actie

### 1 Opening

opent de bijeenkomst namens Rijkswaterstaat.

### 2 Toelichting project 'Vervanging Gerrit Krolbrug en aanpassing vaarweg'

vertelt over het belang van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en dat deze vaarweg de komende jaren (tot 2030) op orde wordt gebracht. Dit heeft consequenties voor de (nieuwe) bruggen en ook oevers.

Omdat de Gerrit Krolbrug technisch gezien voorbij einde levensduur is, wordt deze vervangen. De nieuwe Gerrit Krolbrug moet voldoen aan de uitgangspunten die bestuurlijk zijn vastgesteld; geschikt voor schepen categorie Va: breedte vaarweg 54 meter en een doorvaarthoogte van de beweegbare brug van minimaal 4,5 meter (ten opzichte van Maatgevend Hoogwaterstand, MHWS) na aanleg.

De MIRT-Planuitwerking vervanging Gerrit Krolbrug is in maart 2020 gestart. Het project bevindt zich nu in de variantenstudie om te komen tot een voorkeursvariant. geeft aan dat de Variantenstudie in het voorjaar 2021 wordt afgerond. Hierna vindt besluitvorming over de bestuurlijke voorkeursvariant plaats.

Daarna wordt de voorkeursvariant verder uitgewerkt, moeten alle planologische procedures worden doorlopen, een contract worden opgesteld en een aannemer worden gecontracteerd. De verwachting is dat in 2026 de nieuwe brug wordt opengesteld voor (scheepvaart)verkeer.

Er zijn geen vragen naar aanleiding van de uitleg door

## Num Details mer

## Actie

### 3 Toelichting variantenstudie

Om te komen tot een besluit over de voorkeursvariant voor het aanpassen van de vaarweg en de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt op dit moment een variantenstudie uitgevoerd. De variantenstudie bestaat uit 5 Design Loops.

De Design Loops hebben betrekking op de aanpassingen aan de vaarweg en de vormgeving en inpassing van de nieuwe Gerrit Krolbrug. Voor de nieuwe brug wordt in de variantenstudie gekeken naar de doorvaarthoogte, het aantal en de positie van de vaste fiets-loopbruggen en het type brug.

De inpassing van de nieuwe brug op de aansluitende infrastructuur (onder meer de Korreweg, Ulgersmaweg), de aanpassingen aan die wegen en de zijwegen zijn onderdeel van de variantenstudie voor de nieuwe brug.

Omdat de nieuwe brug een grotere doorvaarthoogte krijgt is aanpassing van de aansluitende infrastructuur en de onderlinge kruispunten nodig. Daarnaast wordt ook de inrichting van de weg gewijzigd; van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met vrijliggende fietspaden naar een erftoegangsweg (30 km/u) met gemengde afwikkeling van gemotoriseerd en fietsverkeer.

Deze aanpassingen hebben ook gevolgen voor de verkeersveiligheid. Dat is de reden om met deze groep stakeholders te kijken hoe de verkeersveiligheid van de verkeersdeelnemers geborgd kan worden in de nieuwe situatie

### 4 Verkeersveiligheid in de nieuwe situatie

geeft een toelichting op de resultaten van de variantenstudie tot nu toe.

*Met noten bij het verslag is aangegeven op welke wijze opvolging wordt gegeven aan de gemaakte opmerkingen tijdens de themasessie.*

#### *Toelichting huidige situatie*

- De verkeersstructuur van de huidige situatie is ingewikkeld: Er is sprake van een verknoping van meerdere structuren (auto, fiets- en voetganger). Daarom zijn er veel infrastructurale maatregelen getroffen op het gebied van markering, bebording en weginrichting. Echter staat de verkeersveiligheid onder druk, met name tijdens brugopeningen en tijdens de spitsperiodes.
- In de huidige situatie maken dagelijks circa 14.000 fietsers en 4.000 auto's gebruik van de Gerrit Krolbrug. De fiets vormt daarmee bijna 80% van de totale verkeersintensiteit.
  - *Noot RHDHV: RWS spreekt van circa 15.000 fietsers per dag. Het daadwerkelijke aantal fluctueert tussen de 13 en 15.000 fietsers per dag.*

## Num Details mer

## Actie

### *Toelichting uitgangspunten weginrichting*

In de toekomstige situatie wijzigt de infrastructuur. Niet alleen door de nieuwe brug, maar ook door een wijziging van de functie van de Korreweg.

- Uitgangspunt voor het bestuurlijk voorkeursalternatief voor de nieuwe situatie is dat de Korreweg wordt afgewaardeerd van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) naar een erftoegangsweg (30 km/u). Fiets- en gemotoriseerd verkeer gaat daardoor gebruik maken van dezelfde rijbaan. Voetgangers behouden een apart trottoir aan beide zijden van de weg.
- Op de Gerrit Krolbrug en de Ulgersmaweg (tussen de Gerrit Krolbrug en het Hunzeboord) is de weginrichting gelijk aan die van de Korreweg.
- Voor de inrichting van de weg, de hellingspercentages van de hoofdrijbaan, de aansluiting van de zijwegen en de inrichting van kruispunten worden de richtlijnen van het CROW gehanteerd.
- Voor de vaste fiets-loopbruggen is sprake van meerdere varianten (twee aan beide zijden van de brug, een enkele brug aan één zijde van de brug of helemaal geen fiets-loopbruggen).

Naar aanleiding van de uitleg en presentatie van \_\_\_\_\_ wordt de volgende opmerking gemaakt:

- Uit een eerder gesprek met de gemeente en RHDHV bleek dat een fiets/loopbrug aan één kant niet mogelijk was. Waarom zie ik deze nu wel in je verhaal terugkomen?
  - reageert hierop dat de variant met een enkele fiets-loopbrug aan één zijde van de brug is uitgewerkt om de voor- en nadelen daarvan inzichtelijk te maken. Hieruit komt inderdaad naar voren dat dit geen gewenste eindsituatie is. Hier heeft echter nog geen besluit over plaatsgevonden, vandaar dat deze variant is opgenomen in de presentatie.

### *Resultaten variantenstudie*

\_\_\_\_\_ geeft een toelichting op de resultaten uit de variantenstudie. In de variantenstudie worden twee doorvaarthoogtes voor de nieuwe brug onderzocht (4,5m en 5,7m MHWS na aanleg).

#### Doorvaarthoogte 4,5m:

- Een doorvaarthoogte van 4,5m heeft tot gevolg dat, vergeleken met de huidige situatie, de brug en de aansluitende infrastructuur een stuk hoger komt te liggen. Om op maaiveld aan te kunnen sluiten ontstaat een helling. Voor deze helling is lengte nodig. Dit heeft tot gevolg dat de Hunzeboord direct op de Ulgersmaweg wordt aangesloten en het vrijliggende fietspad tot aan de Gerrit Krolbrug verdwijnt. Fietsverkeer vanaf het Hunzeboord richting de brug gebruikt in deze situatie de Ulgersmaweg (ook ingericht als erftoegangsweg 30 km/u).

## Num Details mer

## Actie

- Het kruispunt tussen de Gerrit Krolbrug, het Heerdenpad, de Ulgersmakade en de Ulgersmaweg wordt heringericht tot rotonde. voegt hieraan toe dat een balans wordt gezocht tussen een veilige en goede oplossing en dat eventueel een andere kruispuntvorm ook tot de mogelijkheden behoort. Een andere kruispuntoplossing (bijvoorbeeld een voorrangskruispunt) past binnen het ruimtebeslag van de rotonde die nu in het ontwerp is opgenomen.
- Aan de stadszijde (Korreweg) heeft de helling tot gevolg dat, vanwege het hoogteverschil tussen de rijbaan van de Korreweg en de Sint Eustatiusstraat, hier geen aansluiting voor het autoverkeer kan worden gerealiseerd. Voor voetgangers, fietsers en minder validen is dit wel mogelijk. De helling vanaf de brug eindigt ongeveer halverwege de Korrezoom, daar sluit de helling aan op het huidige maaiveld.
- Aan de zijde Antillenstraat (parkeergarage Korrezoom) is een aansluiting voor autoverkeer wel mogelijk. Overwogen kan worden om deze aansluiting voor autoverkeer ook te laten vervallen en alleen voor voetgangers en fietsers een verbinding te maken.

Naar aanleiding van de uitleg en presentatie van worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- Wat het kruispunt Gerrit Krolbrug/Heerdenpad betreft; voor autoverkeer is sprake van een duidelijke stroomrichting, echter fietsers komen van alle kanten. Het is lastig om hier een goede kruispuntvorm voor te bedenken. Een rotonde lijkt op voorhand wel de meest veilige oplossing op deze locatie en heeft ook de voorkeur boven een gewoon kruispunt.
- s het kruispunt Oosterhamriklaan/Korreweg ook onderdeel van het plan? geeft aan hier ook graag een rotonde te zien. Bij aanpassing van de Korreweg naar fietsstraat moet het kruispunt Oosterhamriklaan/ Korreweg ook aangepast worden. De wijze waarop heeft te maken met de keuze voor de doorvaarthoogte van de brug en hoe om wordt gegaan met de verdere inrichting van de Korreweg.
  - *Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant*

RHDHV

### Doorvaarthoogte 5,7m:

- Vergeleken met de doorvaarthoogte 4,5m is het nu, vanwege het hoogteverschil, niet mogelijk de Ulgersmakade direct op de rotonde met de Gerrit Krolbrug en het Heerdenpad aan te sluiten. Hiervoor is een onderdoorgang bedacht (de hogere brug biedt hier ruimte voor) waarbij de Ulgersmakade wordt aangesloten op de Ulgersmaweg (ter hoogte van de aansluiting Hunzeboord). Dit betekent dat fietsers van en naar de Ulgersmakade om moeten fietsen. Voor voetgangers wordt wel een helling met trap (met fietsgoot) gemaakt vanaf de rotonde richting de Ulgersmakade/Hunzedijk.

## Num Details mer

## Actie

- Aan de stadszijde (Korreweg) is de aansluiting Antillenstraat (parkeergarage Korrezoom) vanwege het nog grotere hoogteverschil tussen de Korreweg en het maaiveld voor autoverkeer geen optie. Voetgangers en fietsers kunnen er nog wel gebruik van maken. Ook voor minder validen is deze toegankelijk.
- De grotere doorvaarthoogte betekent ook dat de helling op de Korreweg langer wordt. Hierdoor is sprake van een hoogteverschil bij de aansluiting met de Oosterhamriklaan waardoor dit kruispunt moet worden aangepast.

Naar aanleiding van de uitleg en presentatie worden de volgende opmerkingen gemaakt:

- komen er langs de alle bedachte trappen ook fietsgoten? bevestigt dat dit het geval is.
- *Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant*

RHDHV

### Verkeersveiligheidsissues

vraagt aan de aanwezigen of er nog aanvullende punten zijn waar we nog bij stil moeten staan:

- Ik heb de wens om het ontwerp in detail te bekijken, hier wat van te vinden en dit te bespreken. Dan kan ik ook beter inschatten wat de gevolgen voor minder valide weggebruikers zijn en input terugkoppelen. geeft aan dat en/of hiervoor nog contact met opnemen.
- *Noot RHDHV: Er wordt een separate afspraak gemaakt met Toegankelijk Groningen om het ontwerp van de varianten in detail door te nemen. Dit hoeft niet perse voor het opstellen van het schetsontwerp, maar kan ook tijdens de uitwerking van het voorlopig ontwerp*

RWS

### Rotonde Gerrit Krolbrug/Ulgersmaweg

- De rotonde bij de aansluiting Ulgersmaweg lijkt een goede oplossing, echter de aanwezigheid van (groot) vrachtverkeer is een probleem. reageert dat er m.b.t. vrachtverkeer nog geen besluit is genomen, maar dat in de huidige situatie een aslastbeperking geldt. De vraag die nog open staat is of in de nieuwe situatie vrachtverkeer wordt toegestaan op dit deel van de Korreweg, Ulgersmaweg en Gerrit Krolbrug.
- De besluitvorming loopt nog, maar vanuit de gemeente is het de wens om vrachtverkeer definitief te weren. ult aan dat hij in de veronderstelling was dat dit betrekking had op lang verkeer. en gaan dit onderling bespreken.
- *Noot gemeente Groningen: De gemeente heeft dit intern besproken, vooralsnog gaat het om het (mogelijk) weren van lang/zwaar vrachtverkeer*

Gemeente

## Num Details mer

## Actie

- Punt van aandacht is een evt. keervoorziening voor vrachtverkeer, als ze niet over de rotonde kunnen en over de brug mogen. *benoemt dat hier nu geen rekening mee is gehouden, dit wordt meegenomen bij de verdere uitwerking als de keuze wordt gemaakt om vrachtverkeer te weren;*
  - Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant (als hier een besluit over wordt genomen) RHDHV
- Goed om overrijdbare middengeleiders toe te passen bij de rotonde. RHDHV
  - *Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant*
- Het is aantrekkelijk voor schooljeugd om op de rotonde de korte route te pakken in plaats van driekwart rond te gaan. Dit is een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van het ontwerp.
  - *Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant.* RHDHV
- geeft aan het eens te zijn met het standpunt van over vrachtverkeer en bevestigt dat de rotonde als oplossing een verbetering van de (verkeersveiligheids)situatie is ten opzichte van de huidige situatie.

### Toegankelijkheid minder validen

- Bij het vormgeven van de oversteekplekken graag aandacht besteden aan de op- en afgang van het trottoir evenals geleidelijnen voor blinden en slechtzienden. stelt voor contact op te nemen met de Oogvereniging stuurt zijn contactgegevens naar en stuurt contactgegevens Oogvereniging naar
- *Noot RHDHV: Er wordt een separate afspraak gemaakt met de Oogvereniging om het ontwerp van de varianten in detail door te nemen. Dit hoeft niet perse voor het opstellen van het schetsontwerp, maar kan ook tijdens de uitwerking van het voorlopig ontwerp* RWS

### Kruispunt Korreweg/Oosterhamriklaan

- Doorvaarthoogte 5,7m en de hellingbaan die kort op de kruising Oosterhamriklaan/Korreweg komt te liggen: Hoe kijken jullie hier tegenaan m.b.t. snelheden en obstakels onderaan (CROW)? geeft aan dat dit in de verdere uitwerking van het kruispunt wordt meegenomen. Uitgangspunt is dat een verkeersveilig ontwerp wordt gemaakt.
  - *Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant* RHDHV

### Aansluiting zijwegen

- Bij het afsluiten van de zijwegen van de Korreweg voor autoverkeer is het belangrijk dat deze wel toegankelijk blijven voor fietsers.

## Num Details mer

## Actie

- Hoe kom ik met mijn rolstoel bij het Lefiergebouw? geeft aan dat de ingang bijna horizontaal wordt aangesloten: Auto's maken een omweg maar voetgangers en fietsers kunnen direct de hoofdingang bereiken.

### *Situatie tijdens brugopeningen*

- Voor het op- en afrijden van de brug tijdens een brugopening graag aandacht voor voldoende ruimte bij het opstappen en het afrijden van de fiets-loopbruggen. Bij de fiets-loopbruggen graag een fietsgeul in het midden, maar niet een waar scooters overheen kunnen rijden.

RHDHV

- *Noot RHDHV: Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp van de voorkeursvariant*

Verder is het fijn dat de afstand tussen het kruispunt en de brug aan de ommelandzijde wat groter is (is in de huidige situatie niet het geval). Hierdoor kan je prikkels beter verwerken en is er meer kijk- en denkruimte voor besluitvorming.

## 4 Vervolg en afsluiting

- geeft aan dat het belangrijk is ook de politie te bevragen over de verkeersveiligheid, dit gaan we nog doen. Ook gaan we navragen waarom enkele andere uitgenodigde partijen niet bij de themasessie aanwezig waren.
- We delen het verslag binnenkort met jullie en vermelden dan meteen bij de acties hoe we met de ingebrachte punten omgaan in het vervolg van het project;
- en als er vragen zijn naar aanleiding van deze bijeenkomst of anderszins, neem dan contact op met
- er bedanken iedereen voor het aanwezig zijn en de reacties die zijn gegeven.