

Notulen

HaskoningDHV Nederland B.V.

Transport & Planning

Aanwezig: (Bewonersparticipatie Lefier), (Lefier), (Toegankelijk
Groningen), (Politie), (Boomwachters
HaskoningDHV), (BoschSlabbers), (ZJA),
(gemeente Groningen),
(Rijkswaterstaat)
Afwezig: (VBNO), (Natuur en Milieufederatie),
(Wessel Gansfort College) (odbs Karrepad)

Van: Adviseur omgevingsmanagement Royal HaskoningDHV
Datum: 19 november 2020
Locatie: MS Teams
Kopie: Planuitwerking GKB
Ons kenmerk: BG9965TPMI2011261649
Classificatie: Projectgerelateerd
Bijlagen:

Onderwerp: **MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug, zaaknummer 31146509 -
Themasessie Woonomgeving en Inpassing - Verslag**

Nummer Details**Actie**

- 1 **Opening**
opent de bijeenkomst namens Rijkswaterstaat.
- geeft aan dat deze themasessie is georganiseerd bij de inpassing van de nieuwe brug en de aansluitende infrastructuur sprake is van verschillende belangen die ook strijdig kunnen zijn. Deze sessie is bedoeld om die belangen en de strijdigheden te bespreken.
- 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.

Nummer Details

Actie

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

3

Toelichting variantenstudie

geeft met een presentatie een toelichting op de schetsontwerpen voor de varianten die op dit moment worden onderzocht.

De variantenstudie geeft inzicht in de effecten van de verschillende varianten op onder meer de woonomgeving en het landschap. Dit zodat bestuurlijk een keuze kan worden gemaakt voor de voorkeursvariant.

Voor de impact op de woonomgeving zijn de vormgeving van de nieuwe brug en de inpassing van de aansluitende infrastructuur van belang. Bij de start van de variantenstudie was voor de nieuwe Gerrit Krolbrug sprake van 15 varianten. Onderscheidende elementen daartussen zijn de doorvaarthoogte voor scheepvaart (4,5m of 5,7m MHWS na aanleg), het type brug (tafel- of hefbrug) en het aantal en de positie van de fiets-loopbruggen (twee, één of geen).

Op basis van de bevindingen tot nu toe vallen de varianten met één fiets-loopbrug af. Daardoor is nog sprake van vijf kansrijke varianten, variërend in doorvaarthoogte, het type brug en twee of geen fiets-loopbruggen.

Uitgangspunt voor de inpassing van de nieuwe brug is dat de vaarweg op het Van Starckenborghkanaal wordt verschoven. Hierdoor verdwijnen de huidige landhoofden en komt de nieuwe brug ongeveer 10 meter noordelijker te liggen dan de huidige brug.

Daarnaast wordt voor de inrichting van de Korreweg uitgegaan van een erftoegangsweg (30 km/u) met gemengde afwikkeling voor gemotoriseerd en fietsverkeer in plaats van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) met vrijliggende fietsstructuur.

Toelichting op effecten doorvaarthoogte nieuwe brug

- Doorvaarthoogte 4,5m MHWS na aanleg
 - Op de Korreweg eindigt de helling vanaf de brug halverwege de Korrezoom. Bij de aansluiting St. Eustatiusstraat/Westindische kade is het hoogteverschil ongeveer 0,6m.
 - Deze aansluiting wordt daarom afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers, voetgangers en minder validen blijft de aansluiting toegankelijk.
 - De aansluiting met de Antillenstraat blijft toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers en minder validen.

Nummer Details

Actie

- Omdat de infrastructuur bij een erftoegangsweg minder ruimte inneemt dan in de huidige situatie, ontstaan meer mogelijkheden voor het inpassen en realiseren van groen.
- Aan beide zijden van het kanaal verdwijnen een aantal bomen. Dit omdat de bomen anders te dicht op de nieuwe infrastructuur en de brug komen te staan.
- De aansluiting met de Ulgersmaweg, Heerdenpad en Ulgersmakade wordt verplaatst en ingericht met een rotonde.
- Doorvaarthoogte 5,7m MHWS na aanleg
 - Door de grotere doorvaarthoogte ontstaat een groter hoogteverschil tussen de nieuwe brug/rijbaan en het huidige maaiveld.
 - Daardoor is het niet meer mogelijk om de St. Eustatiusstraat/Westindischekade en de Antillenstraat toegankelijk aan te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Daarom worden deze hiervoor afgesloten. De aansluitingen blijven toegankelijk voor fietsers, voetgangers en minder validen.
 - Door het grotere hoogteverschil neemt ook de lengte van de helling toe. Bij de Oosterhamriklaan bedraagt het hoogteverschil ongeveer 0,9m. Deze aansluiting moet in deze variant ook worden aangepast
 - Door het hoogteverschil tussen de nieuwe rijbaan en het huidige maaiveld is langs de nieuwe Korreweg ook een hekwerk nodig aan weerszijden van het trottoir.
 - Ook leidt het grotere hoogteverschil tot een grotere impact aan de ommelandzijde. Hierdoor wordt de aansluiting met de Ulgersmakade verplaatst, deze kan niet direct worden aangesloten bij de Gerrit Krolbrug. Daarom is het fietspad, samen met het voetpad onder het talud doorgetrokken. Dit is mogelijk door de grote doorvaarthoogte
 - Ook bij de aansluiting van de Stamstraat op het Heerdenpad is een andere vormgeving nodig door het hoogteverschil.

Voor de verdere uitwerking van de schetsontwerpen en het voorlopig ontwerp is het van belang om met de stakeholders te kijken hoe zij het gebied gebruiken en welke ruimtelijke kwaliteiten hierbij van belang zijn. Met deze themasessie komt hier naar verwachting meer inzicht in.

Nummer Details

Actie

- 4 Reacties en vragen op schetsontwerpen**
Met noten bij het verslag is aangegeven op welke wijze opvolging wordt gegeven aan de gemaakte opmerkingen tijdens de themasessie.
- stelt de vraag hoeveel smaller de infrastructuur van de Korreweg wordt in de nieuwe situatie ten opzichte van de huidige situatie
 - *Noot RHDHV: De huidige infrastructuur (rijbaan en fietspaden) is circa 11,6m breed. In de toekomstige situatie is dit 7,2m. Deze breedtes zijn exclusief de trottoirs.*
 - geeft aan dat de naamgeving van de St. Eustatiusstraat in de schetsontwerpen niet klopt. Dit heet de West-Indischekade (en vormt de toegang tot de St. Eustatiusstraat).
 - *Noot RHDHV: Dit wordt nagekeken en indien nodig aangepast in de schetsontwerpen*
 - vraagt aan welke zijde van de Korreweg mogelijkheden zijn voor het opvullen van de ruimte tussen de weg en de bebouwing.
 - geeft aan dat dit aan de oostzijde van de Korreweg het geval is. Aan de westzijde is dit niet mogelijk door de voortuinen van de woningen. Ook de groenzone tegen het kanaal wordt niet opgevuld.
 - vraagt of al bekend is hoeveel bomen moeten worden gekapt en wat voor bomen dit zijn
 - geeft aan dat dit nog niet bekend is. Op de schetsontwerpen is wel aangegeven welke bomen mogelijk gekapt moeten worden, maar dit kan nog wijzigen afhankelijk van de keuze voor de voorkeursvariant en de nadere uitwerking in het voorlopig ontwerp. geeft ook aan dat aan de Korrewegzijde ruimte ontstaat voor het herstellen van een laanstructuur door het planten van bomen. Daarnaast is nog sprake van een cluster van bestaande bomen en enkele losse bomen. Hiervoor moet nog worden gekeken wat hier mee wordt gedaan.
 - voegt toe dat de bomen in de hoek bij de nieuwbouw Lefier zijn meegenomen in de bomen effect analyse (BEA) voor de nieuwbouw en de vergunningsaanvraag. Die heeft betrekking op het aantal te kappen bomen en de bijbehorende compensatieplicht.
 - vraagt of onderzoek is gedaan naar de kwaliteit van de huidige bomen
 - geeft aan dat hier door onderzoek naar is gedaan.
 - geeft als tip dat neldere en goede analyses kan doen naar de kwaliteit van de bomen. Dit geeft volgens haar meer details dan een BEA.
 - *Noot RHDHV: Dit is onderdeel van de nadere uitwerking van de voorkeursvariant.*

RHDHV

RHDHV

Met opmerkingen Is hier een rapportage van waar ik naar kan verwijzen?

Nummer Details

Actie

- geeft aan dat bij de compensatie van bomen vaak jonge bomen worden teruggeplaatst waardoor het lang wachten is voor deze dezelfde kwaliteit bieden als de bestaande bomen. Zij geeft aan daarom een voorkeur te hebben om meer te doen met bestaande bomen. Zij heeft daarbij een voorkeur voor herplanten in plaats van kappen.
- geeft aan dat de gemeente het belangrijk vindt om de bestaande kwaliteit zoveel mogelijk intact te houden.
- geeft aan dat de consequenties voor de bestaande bomen in de variantenstudie op hoofdlijnen worden weergegeven, maar pas in de volgende fase nader worden uitgewerkt. RHDHV
- geeft aan op een later moment graag door te willen praten over het effect op de bomen als bekend is wat er gaat gebeuren en wat de status van de bomen is. Als aandachtspunt geeft mee dat met name de boomkroondekking niet moet verminderen en dat vooral grote bomen belangrijk zijn voor het welzijn van inwoners. Zij hoopt dat er zorgvuldig wordt omgegaan met in ieder geval de meest waardevolle bomen (specifiek die van 30 jaar en ouder).
- *Noot RHDHV: als in de volgende fase meer bekend is over de effecten van de voorkeursvariant op de bestaande bomen wordt contact opgenomen met de Boomwachters Groningen om dit te bespreken.* RHDHV
- geeft aan dat de uitwerking van een brug met doorvaarthoogte 5,7m MHWS na aanleg grote impact heeft op de omwonenden en de woonbeleving in de omgeving van de brug, de sociale veiligheid en de toegankelijkheid en leefbaarheid van de bewoners en bezittingen van Lefier.
Door de hoge ligging van de Korreweg verliest de buurt het contact met de Korreweg, vervalt de aansluiting vanuit de Korrezoom en wordt ook de Westindischekade afgesloten.
De Korreweg is een entree van de stad en bij deze doorvaarthoogte valt de bestaande bouw tussen wal en schip. De Korreweg zou een open entree moeten zijn, maar dat lukt volgens haar niet bij deze variant.
vult aan dat de uitdaging bij deze variant is om de weg een onderdeel van de Stad te maken.
- vraagt hoe de direct omwonenden betrokken zijn en worden bij het project:
 - geven aan dat het door corona niet mogelijk is geweest om uitgebreide participatie op locatie te organiseren. Dit was wel het plan, maar kon niet doorgaan door de beperkingen.
In verband met het bestuurlijke tijdsplan is het wel nodig de variantenstudie af te ronden zodat bestuurlijk een keuze kan worden gemaakt over de voorkeursvariant.

Nummer Details

Actie

- De themasessies die nu plaatsvinden zijn een invulling van de participatie, maar vooral met de professionele stakeholders. Wel is de afgelopen periode meerdere keren gesproken met bewonersorganisaties.
- , geeft aan dat in de volgende fase opnieuw wordt gekeken naar de participatie van omwonenden bij de nadere detaillering van het ontwerp van de voorkeursvariant. Daar is ruimte voor in de tijd, de invulling is afhankelijk van de Corona-beperkingen. RWS
 - Naar aanleiding hiervan geeft , aan het jammer te vinden dat bewoners niet meer bij het proces zijn betrokken, juist omdat dit project voor hen grote impact heeft.
 - vult aan dat het plan is om in december de informatievoorziening op te starten om de bewoners te informeren over de stand van zaken het project en de stappen die nog worden doorlopen. Dit wordt een digitale informatiebijeenkomst, maar ook via de huis-aan-huisbladen vindt communicatie plaats. RWS
 - Afgesproken wordt om met af te stemmen hoe de directe huurders goed kunnen worden geïnformeerd.
 - *Noot RHDHV: Hiervoor is door contact opgenomen met* RWS
 - vraagt aan : hoe de politie aankijkt tegen de sociale veiligheid in de nieuwe situatie. geeft aan dat het voor de sociale veiligheid open zichtlijnen zijn gewenst. Daarnaast moet de nieuwe situatie veilig zijn voor alle weggebruikers. geeft aan dat bij de doorvaarthoogte van 5,7m de vrije zichtlijnen lijken te verdwijnen en dat daardoor plekken buiten het zichtveld van het publiek gaan vallen. Dit kan leiden tot sociaal onveilige plekken die niet goed zijn te overzien.

vult aan dat in de huidige situatie ook al overlast wordt ervaren. Ook vanuit de bewoners is er behoefte om de realisatie van onoverzichtelijke plekken te vermijden.

geeft aan dat de huidige brug geen issue is qua sociale veiligheid en dat moet worden voorkomen dat dit wel het geval wordt in de nieuwe situatie. Volgens komt dat omdat er nu veel bewegingen zijn bij de brug en in de aanloop daarnaartoe. Als die bewegingen verdwijnen, ontstaan ook meer onzichtbare plekken.

 - *Noot RHDHV: Dit is onderdeel van de nadere uitwerking van de voorkeursvariant.* RHDHV
 - geeft aan dat het voor Toegankelijk Groningen van belang is hoe het ontwerp van de brug en de weg aansluiting om de omgeving, zoals trappen met leuning, markering op treden, opstaande randen langs hellingbanen. wil hier graag verder over praten.
 - *Noot RHDHV: Dit is onderdeel van de nadere uitwerking van de voorkeursvariant. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt afstemming gezocht met Toegankelijk Groningen.* RHDHV

Nummer Details

Actie

4

Vervolg en afsluiting

- . 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.
- i en als er vragen zijn naar aanleiding van deze bijeenkomst of anderszins, neem dan contact op met
- en . bedanken iedereen voor het aanwezig zijn en de reacties die zijn gegeven.

RHDHV