

Notulen

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aanwezig: Zie presentielijst (bijlage 1)
Afwezig:
Van: Sjoerd Hoekstra
Datum: 31 augustus 2020
Locatie: Tent Heerdenpad naast CSG Wessel Gansfort, Groningen
Kopie:
Ons kenmerk: BG9965TPMI2008191137
Classificatie: Projectgerelateerd
Bijlagen: 1) Presentielijst
2) Presentatie Rijkswaterstaat en Royal HaskoningDHV
3) Q&A Participatiebijeenkomst
4) Ingezonden brief BHS, BOB en WOK

Onderwerp: Verslag participatiebijeenkomst GKB

Nummer	Details	Actie
1	<p>Opening</p> <p>NK opent de participatiebijeenkomst voor de MIRT-Planuitwerkingsfase Vervanging Gerrit Krolbrug en verwelkomt de aanwezigen.</p>	
2	<p>Programma en doel bijeenkomst</p> <p>NK licht het doel van de bijeenkomst toe. Dit is het:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Informeren van de aanwezigen over de resultaten van de analyse van de bewonersvariant■ Voortgang van de variantenstudie en ontwerpwerkzaamheden <p>Hiervoor worden tijdens de bijeenkomst de volgende documenten toegelicht:</p> <ul style="list-style-type: none">■ Uitgangspuntennotitie en afweegkader■ Rapportage Plangebied■ Adviesnotitie analyse Bewonersvariant■ Afweegnotitie variantenstudie – stand van zaken design loops <p>Reacties, meningen en aandachtspunten met betrekking tot deze documenten worden tijdens de bijeenkomst verzameld ten behoeve van het bestuurlijk overleg op 3 september 2020.</p> <p>NK geeft middels een presentatie een toelichting op de planning ten aanzien van de bestuurlijke overlegmomenten en</p>	

Nummer	Details	Actie
--------	---------	-------

de participatiemomenten na de bijeenkomst van 18 augustus. Deze presentatie is bijgevoegd in bijlage 2.

Belangrijke momenten voor de komende periode zijn:

- Informerend Bestuurlijk Overleg op 20 augustus 2020
- Besluitnemend Bestuurlijk Overleg op 3 september 2020
- Terugkoppeling genomen besluiten aan participatiegroep op 4 september 2020

3

Toelichting documenten

De verschillende documenten worden toegelicht door Rijkswaterstaat en Royal HaskoningDHV (RHDHV)/Zwart Jansma Architecten(ZJA).

Uitgangspuntennotitie en afweegkader

ZB geeft een mondelinge toelichting op de 'Uitgangspuntennotitie en afweegkader'.

De Uitgangspuntennotitie beschrijft de belangrijkste technische uitgangspunten voor variantenuitwerking van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) voor de variantenstudie die op dit moment door RHDHV wordt uitgevoerd. Deze uitgangspunten zijn gebaseerd op richtlijnen van RWS, de gemeente Groningen en landelijke richtlijnen vanuit het CROW.

In de Uitgangspuntennotitie is ook de beoordelingsmethodiek (afweegkader) opgenomen. Deze beschrijft de wijze waarop de effecten en impact van de varianten uit de variantenstudie worden beoordeeld. Deze beoordeling wordt gebruikt om uiteindelijk, op bestuurlijk niveau, een besluit te nemen over de integrale voorkeursvariant voor het aanpassen van de vaarweg, de nieuwe Gerrit Krolbrug en aanpassing van de aansluitende infrastructuur.

Daarnaast bevat de notitie een overzicht van de mogelijk te doorlopen planologische procedures om de realisatie van de voorkeursvariant mogelijk te maken.

Rapportage plangebied

ZB geeft een mondelinge toelichting op de 'Rapportage Plangebied'

De Rapportage Plangebied bevat een beschrijving van het studie- en plangebied voor de gehele MIRT-Planuitwerking (aanpassing vaarweg, nieuwe Gerrit Krolbrug en aanpassing

Nummer	Details	Actie
	<p>aansluitende infrastructuur). Daarnaast bevat de rapportage een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie met betrekking tot scheepvaart-, gemotoriseerd- en fietsverkeer. Ook ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en raakvlakprojecten waar rekening mee (kan of moet) worden gehouden zijn beschreven in de rapportage.</p> <p><i>Adviesnotitie analyse Bewonersvariant en stand van zaken design loops</i></p> <p>Voor de 'Adviesnotitie analyse Bewonersvariant' en de 'stand van zaken design loops' wordt een presentie gegeven. Deze presentatie is opgenomen in bijlage 2 bij dit verslag.</p> <p><i>Reacties, meningen en aandachtspunten</i></p> <p>Over alle documenten worden gedurende de bijeenkomst opmerkingen gemaakt. Dit betreffen zowel inhoudelijke als procesmatige vragen. De vragen (en antwoorden die zijn gegeven tijdens de bijeenkomst) zijn opgenomen in bijlage 3 van dit verslag.</p> <p>Daarnaast is vanuit BHS, BOB en WOK een brief opgesteld. Deze brief is verstuurd aan de leden van de Stuurgroep Groningse bruggen en tijdens de bijeenkomst voorgedragen. De brief is opgenomen in bijlage 4 van dit verslag.</p> <p>Kern van de brief is dat de conclusies ten aanzien van de haalbaarheid van de Bewonersvariant niet worden gedeeld. Volgens de bewonersorganisaties is de Bewonersvariant wel degelijk haalbaar en kansrijk. In de brief doen zij nogmaals de oproep aan de Stuurgroep Groningse bruggen om de Bewonersvariant als volwaardige variant binnen de variantenstudie van de MIRT-Planuitwerking te onderzoeken.</p>	
4	<p>Afsluiting</p> <p>NK sluit de bijeenkomst om 22.00 uur en bedankt de aanwezigen voor de geleverde bijdrage.</p>	

Bijlage 1 Presentielijst bijeenkomst 18 augustus 2020

	Naam	Bewoner of belangenorganisatie
1	Klaas Jonkman	Voorzitter Wijkraad Oosterhoogebrug/Ulgersmaborg
2	Bert van Lunteren	Individuele wijkbewoner
3	Jannes Kremer	Bewoner wijk Van Starckenborgh
4	Marrja van Winkel	Fietsersbond Groningen
5	Kees Visser	GKB-comite
6	Maria Hintzbergen	Bewoner wijk De Hunze
7	Loek Veldt	Wijkoverleg Korrewegwijk
8	B.F.M.Kievitsbosch	Bestuurslid VBNO
9	Tristan van der Werf	BOB bewonersorganisatie Beijum
10	Inge Linthout	Bewonersvereniging Drieland
11	Roelof Jonker	Platform Lewenborg
12	Jaco Belgraver	Woonschepen Oosterhamrikkanaal
13	Michiel Koldijk	Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost
14	Jaap de Graaf	Bewonersorganisatie Oosterpark
	Niels Keissen (NK)	Gemeente Groningen
	Jeroen Engels (JE)	Gemeente Groningen
	Peter Traas (PT)	RHDHV
	Kay Oosterman (KO)	ZJA Zwarts & Jansma Architecten
	Sjoerd Hoekstra (SH)	RHDHV
	Zjèf Budé (ZB)	Rijkswaterstaat
	Ryan Lievaart (RL)	Rijkswaterstaat

Bijlage 2 Presentatie Rijkswaterstaat en Royal HaskoningDHV



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Vervanging Gerrit Krolbrug

Participatiegroep
18 augustus 2020



alleen samen krijgen we
corona onder controle

Corona maatregelen

- Houd 1,5 meter afstand van elkaar
- Bij binnenkomst: registratie van naam, email en telefoonnummer
- Blijf op uw plaatsen zitten
- Er is geen geluidsversterking: daarom goed luisteren en u krijgt het woord op aanwijzing van de voorzitter
- Bij het verlaten van de tent: volg de aangegeven looproutes



Opzet van deze avond

Doel:

- informeren over analyse bewonersvariant en voortgang ontwerp
- ophalen reacties, meningen, aandachtspunten tbv bestuurlijk overleg

Opzet:

per notitie: toelichting

ronde meningen en aandachtspunten

reactie



Na deze avond

- 20 augustus; bestuurlijk overleg – informatief
- 3 september: bestuurlijk overleg – besluitnemend
- Zo spoedig mogelijk terugkoppeling genomen besluiten
- eind september informatieavond
- oktober – januari: thema sessies met participatiegroep
- februari: bestuurlijk overleg: besluit over schetsontwerp

Zomer 2021: schetsontwerp uitwerken naar voorlopig ontwerp



Agenda

- Rapportage plangebied
- Rapportage Uitgangpuntennotitie en afweegkader
- Adviesnotitie analyse bewonersvariant
- Afweegnotitie variantenstudie stavaza designloops
- afsluiting



Notitie 1: Rapportage plangebied 03082020



Notitie 2: Rapportage Uitgangpunten en afweegkader



Notitie 3: Adviesnotitie analyse bewonersvariant



Notitie 4: stand van zaken variantenstudie



Afsluiting

- 20 augustus; bestuurlijk overleg – informatief
- 3 september: bestuurlijk overleg – besluitnemend
- 4 september terugkoppeling genomen besluiten



alleen samen krijgen we
corona onder controle

Corona maatregelen

- Voorkomen samenscholing
- Bij het verlaten van de tent: volg de aangegeven looproutes



Bosch
Slabbers
&

ZJA

Gerrit Krolbrug

MIRT-planuitwerking, stand van zaken

Variantenstudie en analyse Bewonersvariant

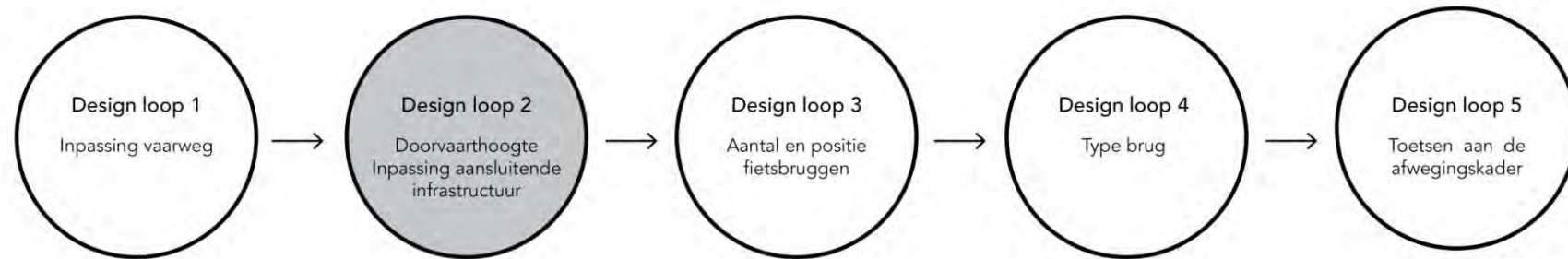
18 augustus 2020

Project related



Afweegnotitie variantenstudie, stand van zaken Design Loops

Variantenstudie, hoe zat het ook alweer?



Analyse

ZJA **Bosch Slabbers**

ANALYSE

Landschap - Historie

Het landschap rond de GKB is een gelaagd landschap, ontstaan door de tijdslagen heen. Deze historie geeft informatie voor de duiding van de GKB in haar omgeving.

Het vierde de Hunze waternet van oorsprong vanuit de hogere veen- en zandgronden op het Drents Plateau noordelijk af richting de Waddenzee. Op de kaart van 1911 ligt de Hunze loop middenin het plangebied, de Korreweg is al aanwezig als verbinding tussen stad en Hunze. In de omgeving liggen enkele (restanten van) borgen en tichelwerken/kalkovens.

Bij de aanleg van het Van Starckenborghkanaal (1938) wordt de Hunze loop doorneden, waarbij de meander aan de centrumkant van Groningen van de kaart verdwijnt (kaartbeeld 1950).

De historische Korreweg wordt afgelegen richting het Kanaal, waar in 1936 dwars op het kanaal de autobrug 'Korreweg' (later: Gerrit Krolbrug) verschijnt.

Het Van Starckenborghkanaal vormt de grens en aanleiding voor de oriëntatie van nieuwe stadsuitbreidingen, zoals langs de Westindischekade. De sprong over het kanaal volgt, eerst met woonwijken en industriegebieden in de zones tussen de Hunze loop en het kanaal (kaartbeeld 1985), later zich verder uitbreidend naar het noorden richting de N46.

Het kaartbeeld van 2018 laat zien dat de Hunze loop nog sterk aanwezig is in het stedelijk landschap en er een groen parkachtig gebied is overgebleven tussen de oostelijke en westelijke Hunzedelen.

De Gerrit Krolbrug is gepositioneerd op de kruising van de Hunze loop en het kanaal.

Legend:
Kanaal
Uitvalsweg met kanaal
Hunze
Historische wegen
Gerrit Krolbrug GKB

Fase 2: Variantenstudie

16/00

MIRT Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug Groningen

Visie

ZJA Bosch Slabbers

VISIE

Vijf pijlers

Vanuit de analyse onderscheiden we vijf visiepunten:

1. Unieke locatie
2. Doorgaande landschappelijke structuren
3. Heldere stadsstructuren
4. Gemak en toegankelijkheid
5. Kwaliteit, eenvoud en samenhang

Op de volgende pagina's worden deze visiepunten verder toegelicht.

Unieke locatie

Doorgaande landschappelijke structuren

Heldere stadsstructuren

Gemak en toegankelijkheid

Kwaliteit, eenvoud en samenhang

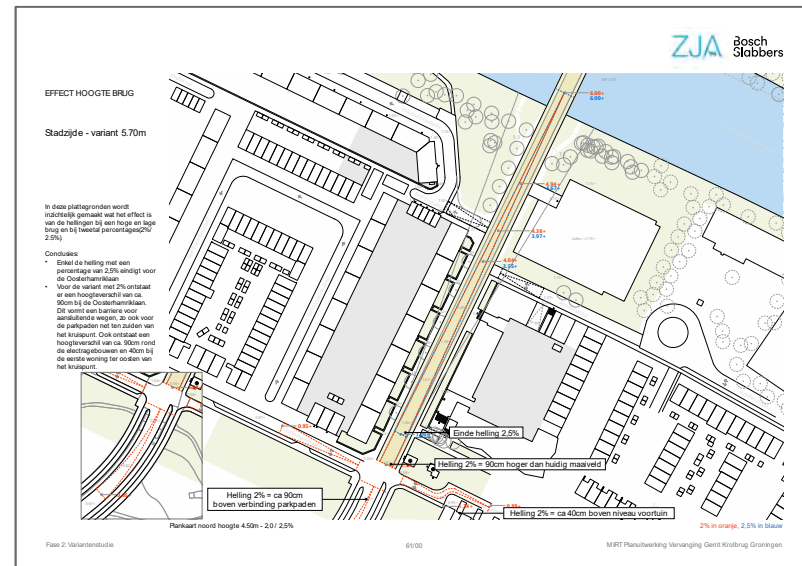
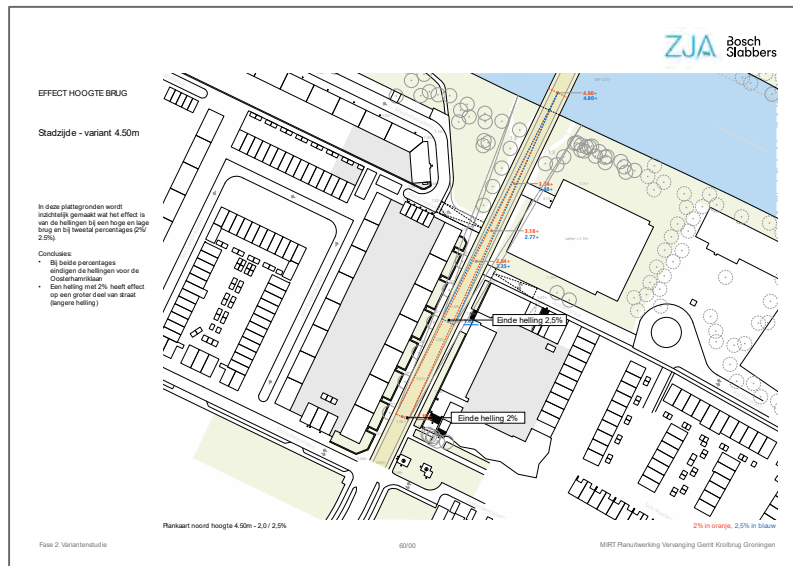
Fase 2: Variantenstudie

40/00

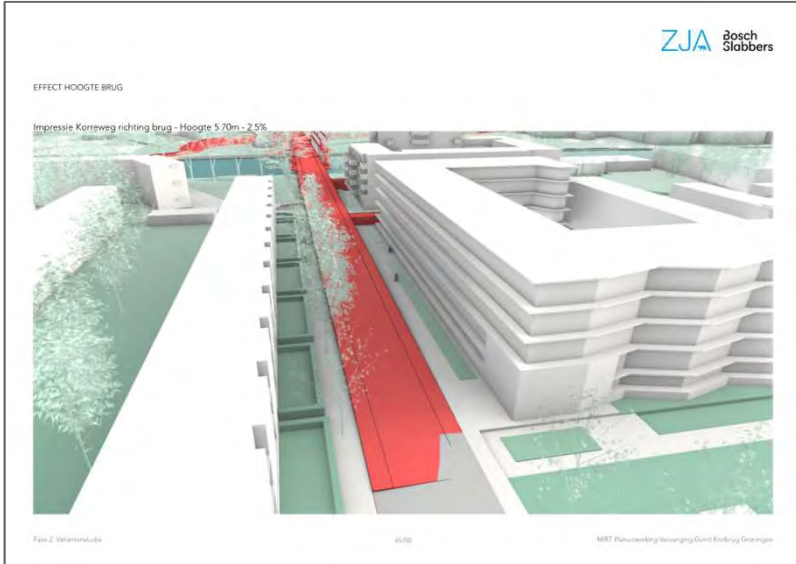
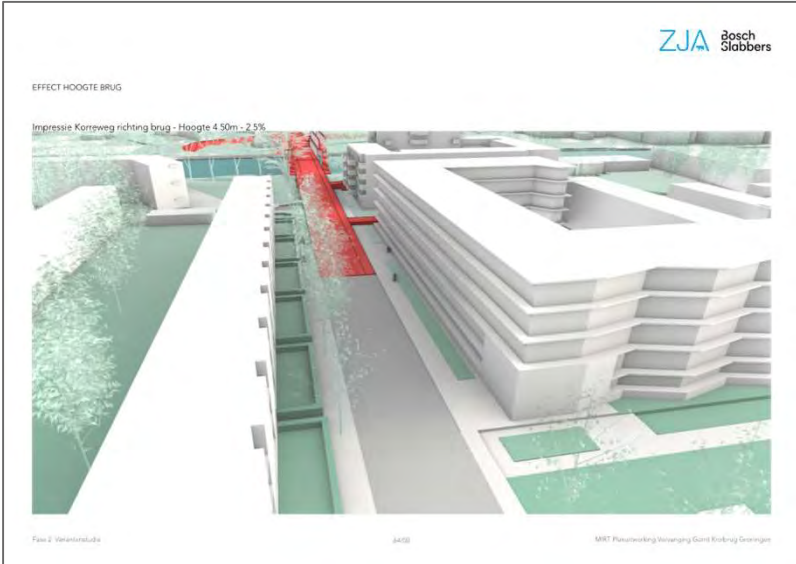
MIRT Panuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug Groningen

Stand van zaken ontwerp

■ Stadszijde



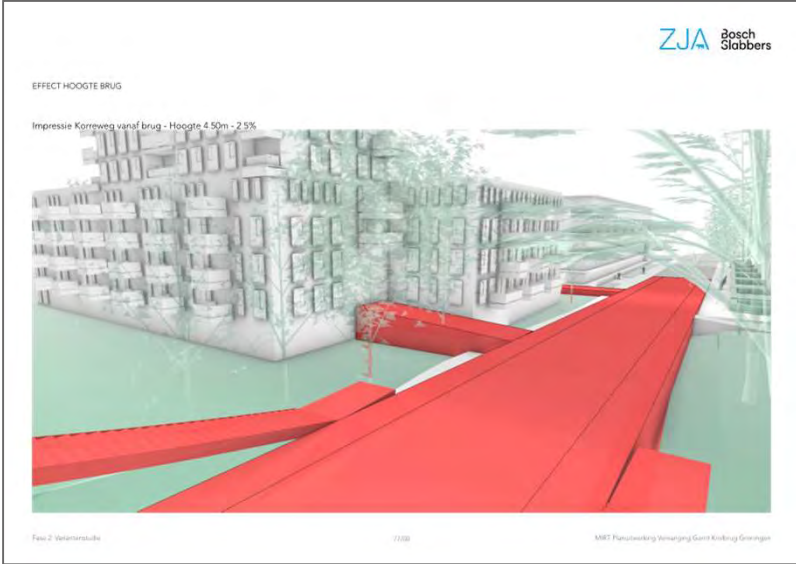
Stand van zaken ontwerp



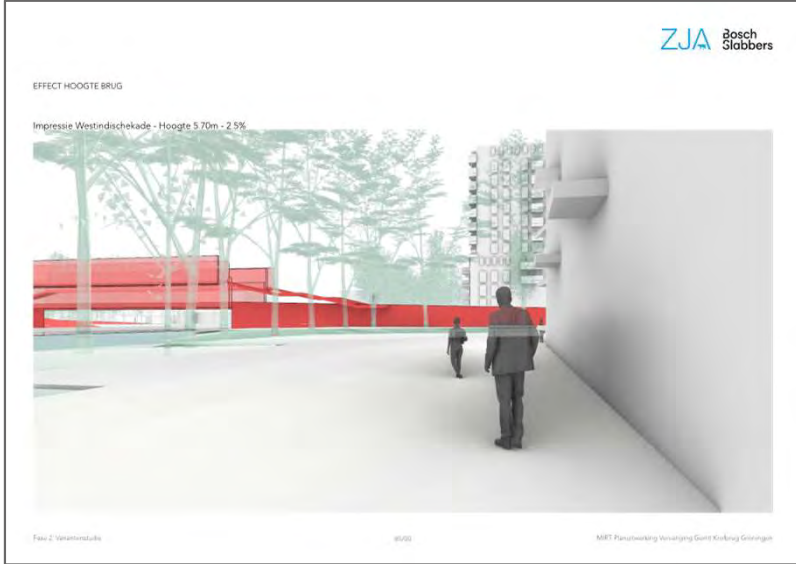
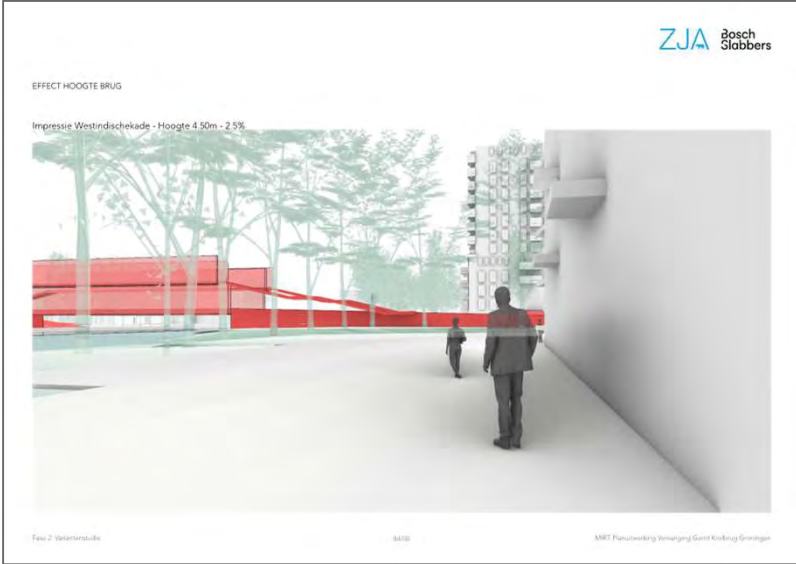
Stand van zaken ontwerp



Stand van zaken ontwerp

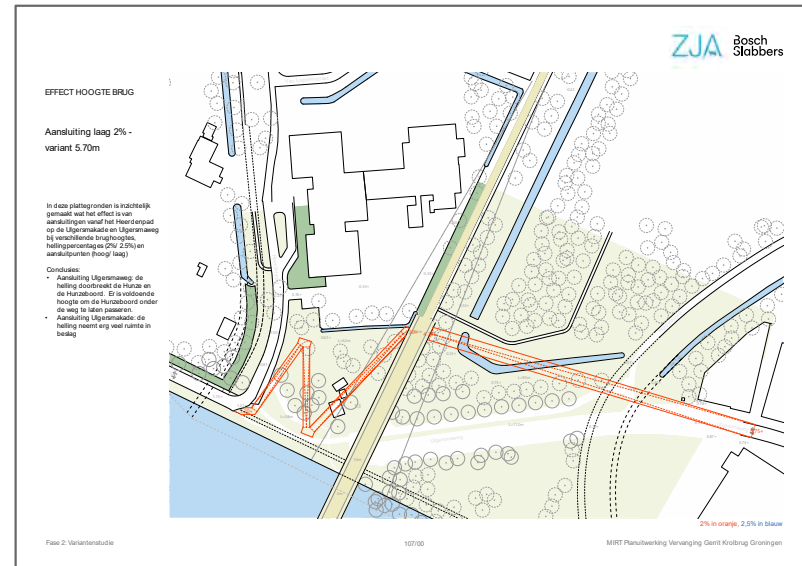
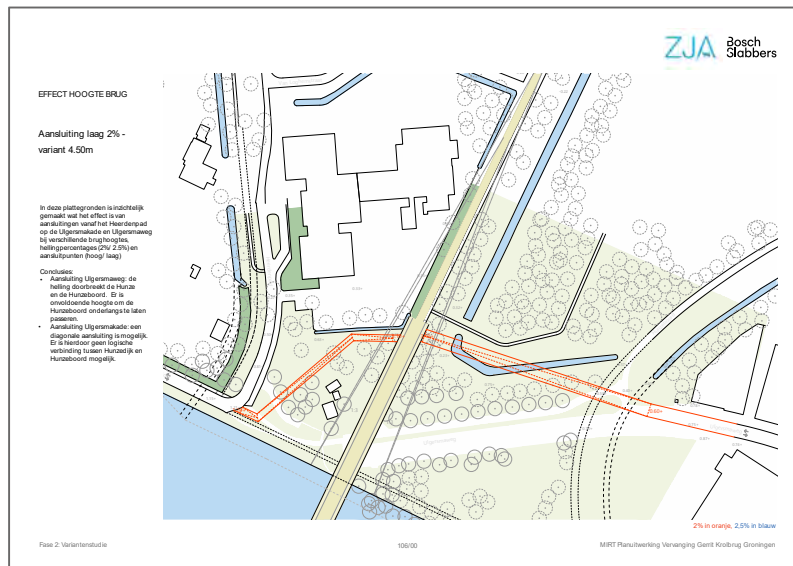


Stand van zaken ontwerp

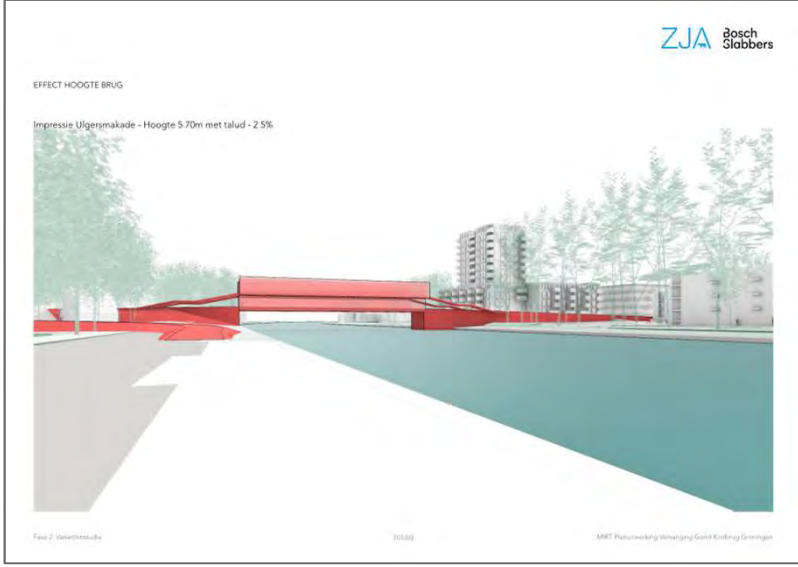


Stand van zaken ontwerp

■ Ommelandzijde



Stand van zaken ontwerp



Stand van zaken ontwerp



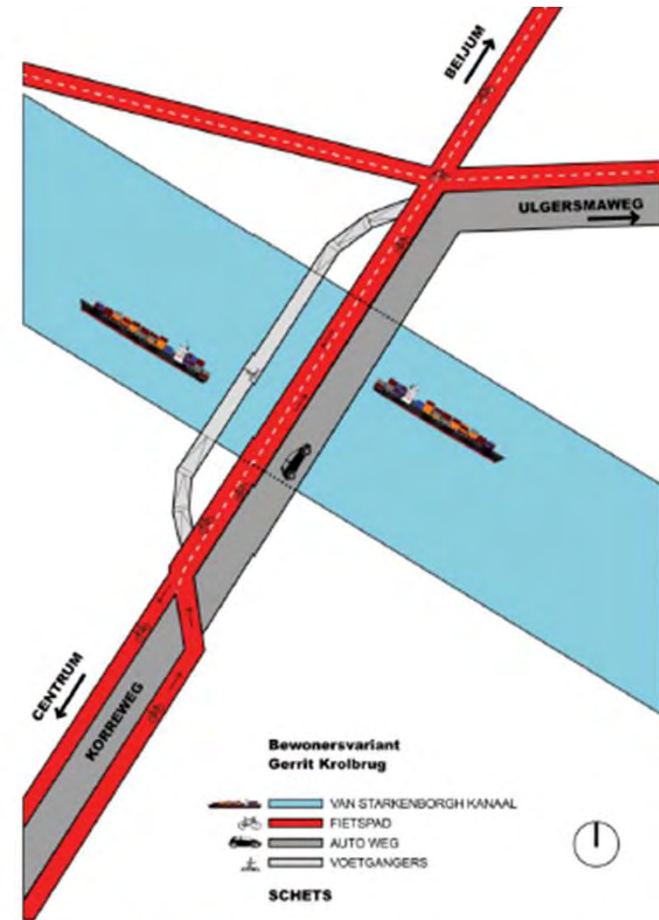


Uw mening / aandachtspunten



Analyse Bewonersvariant

Analyse Bewonersvariant



Onderwerpen

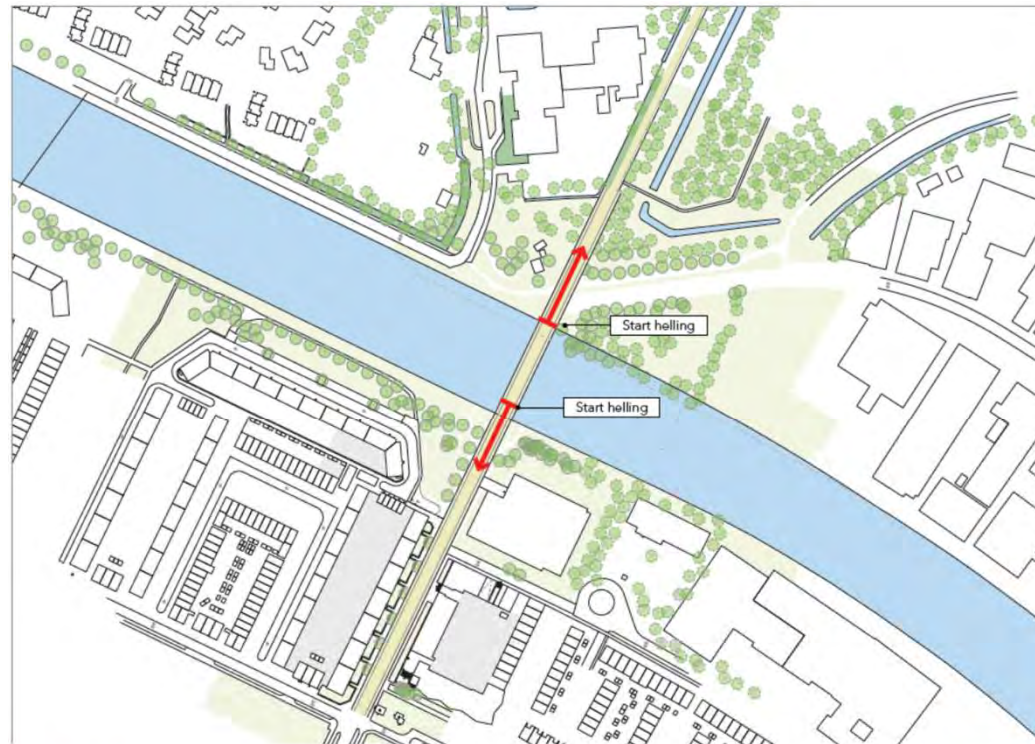
- Aanpak
- Uitwerking
- Beoordeling en conclusies
- Kansrijke onderdelen

Aanpak

- Afspraken:
 - Uitwerking en beoordeling gelijk aan varianten Variantenstudie
- Uitgangspunten:
 - Uit Design Loop 1: aanpassing vaarweg
 - Uit brief en schets Bewonersvariant
 - Aanvullend voor:
 - Techniek en constructie van de brug
 - Aansluiting op omliggende infrastructuur
- Uitwerking
 - Ontwerpschetsen op basis van uitgangspunten
- Beoordeling effecten aan de hand van Afweegkader
- Conclusies
- Kansrijke onderdelen

Uitwerking

- As van vaarweg schuift 10m op richting Ommelandzijde



Uitwerking

Doorvaarthoogte 2.33m in plaats van 2.18m

Huidige hoogte is 2.18m ten opzichte van waterpeil -0.55m

Echter:

- We moeten uitgaan van Maatgevend HoogWatertand Scheepvaart (MHWS): -0.7m
- Dus doorvaarthoogte is geen 2.18m, maar 2.33m
 - $2.18\text{m} + 0.15\text{m} (-0.7\text{m} - -0.55\text{m} = 0.15\text{m}) = 2.33\text{m}$

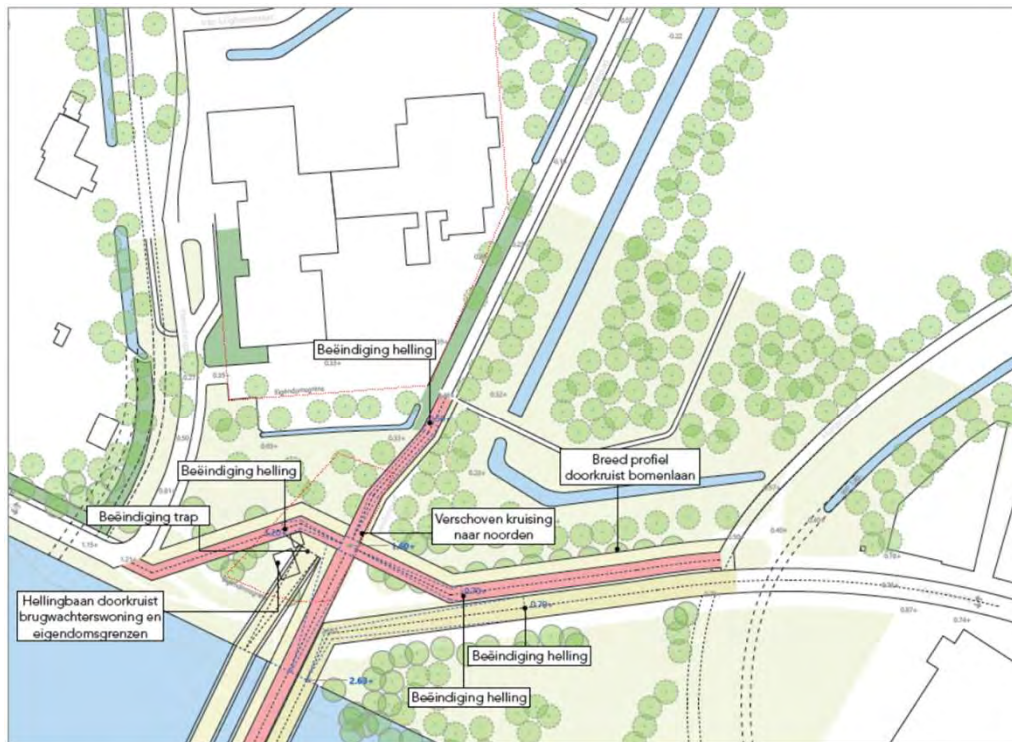
Uitwerking

■ Stadszijde



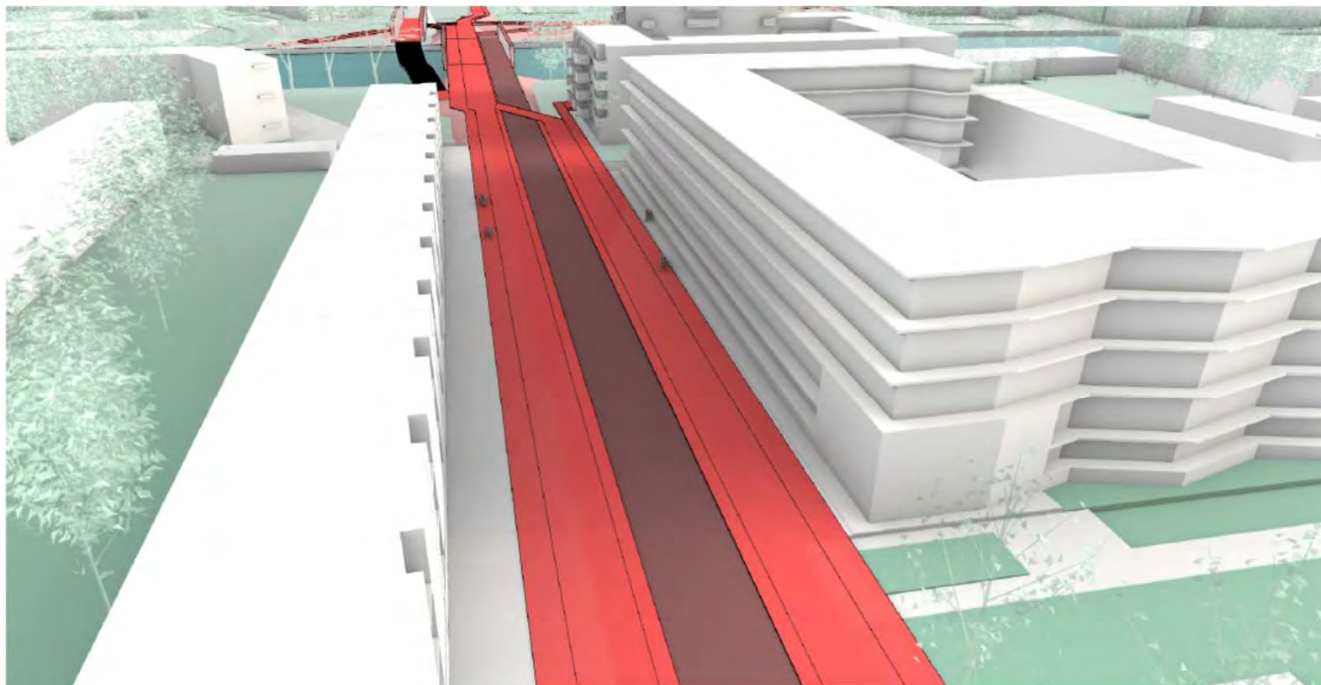
Uitwerking

■ Ommelandzijde



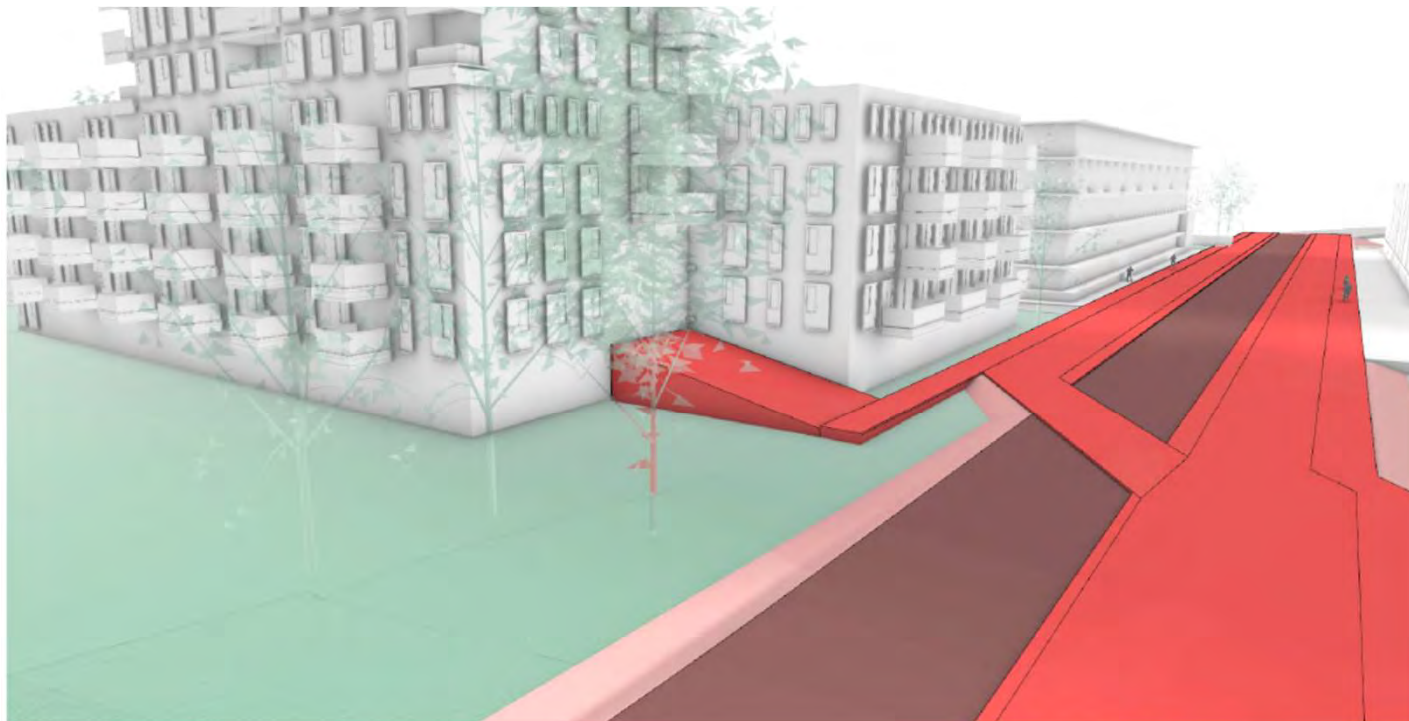
Uitwerking

- Korreweg



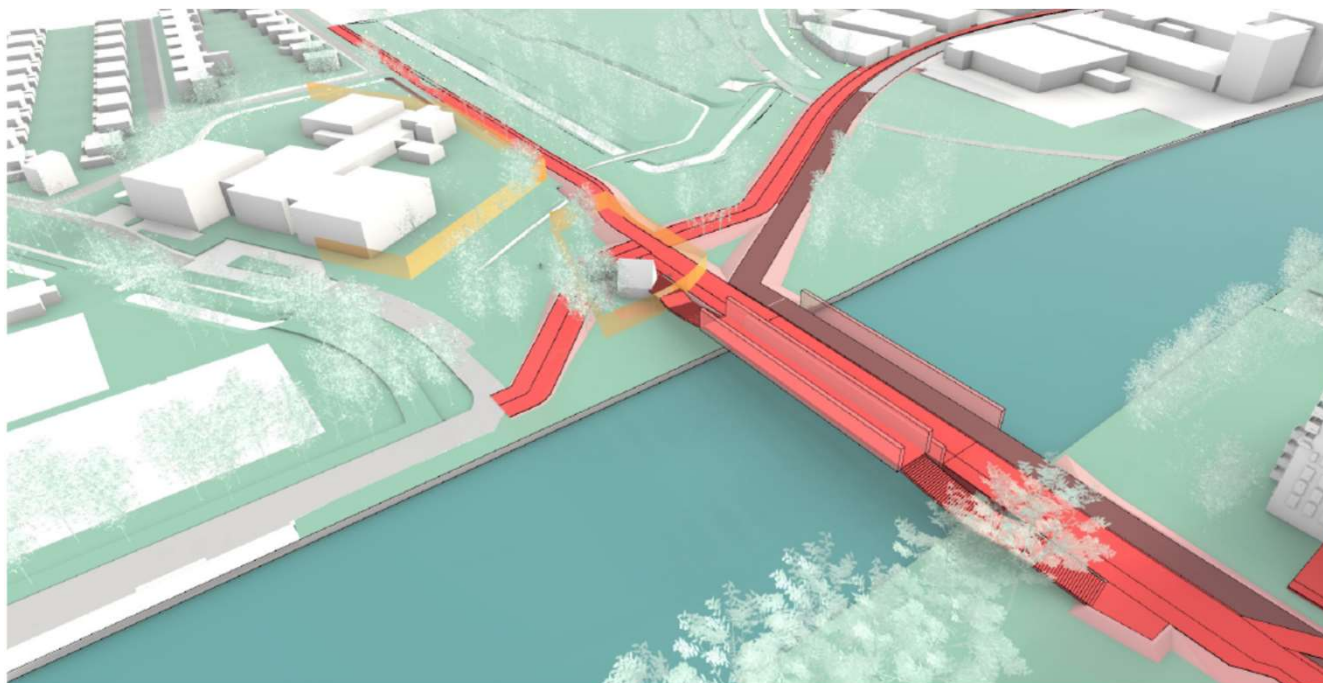
Uitwerking

- Korreweg



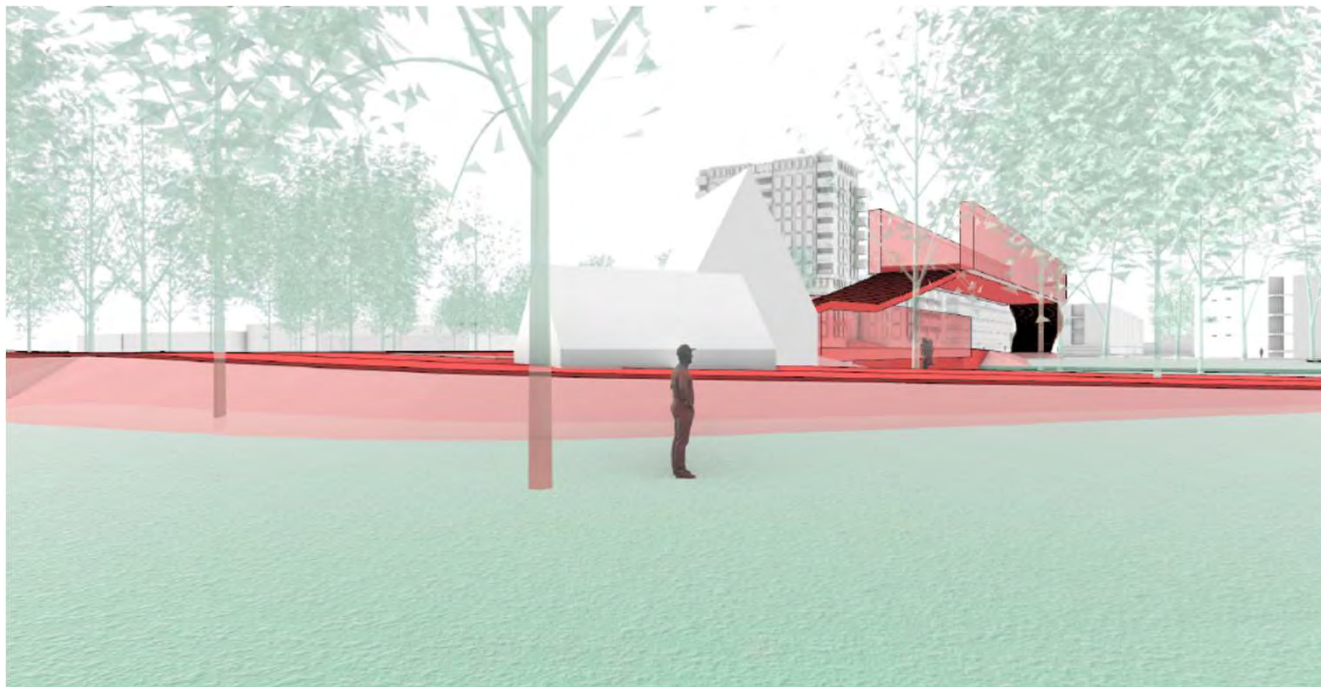
Uitwerking

- Ommelandzijde



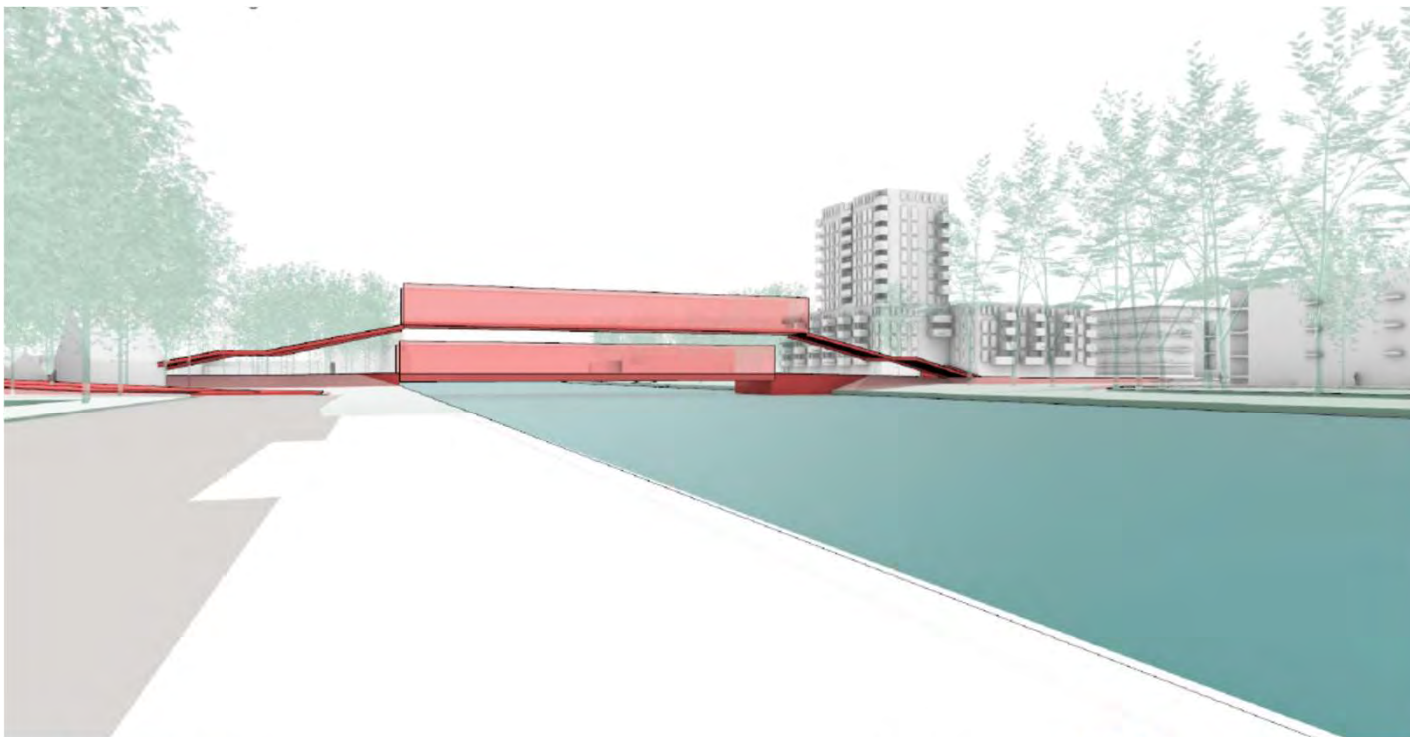
Uitwerking

- Ommelandzijde, brugwachterswoning



Uitwerking

- Vanaf de vaarweg



Beoordeling en conclusies

Beoordeling op basis van Afweegkader

Conclusies Bewonersvariant:

- Voldoet niet aan de functionele eisen vaarweg klasse Va
 - De brug is daarvoor te laag
- Heeft negatieve nautische en veiligheidseffecten door de lage brug
- Heeft negatieve verkeerskundige en veiligheidseffecten door het scheiden van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer
- Is aan Stad- en Ommelandzijde goed inpasbaar
 - Wel consequenties voor Brugwachterswoning
- De negatieve effecten zijn niet met ontwerpoptimalisaties oplosbaar
- Daarom geen realistische variant voor nadere uitwerking in de MIRT-Planuitwerking

Kansrijke onderdelen

- Door de lagere doorvaarthoogte is de Bewonersvariant goed inpasbaar
 - Behalve voor Brugwachterswoning
- Vanuit functionele eisen is uitgangspunt dat de nieuwe brug hoger wordt dan de huidige
- Daarom zijn er geen kansrijke onderdelen vanuit de Bewonersvariant voor de MIRT-Planuitwerking



Uw mening / aandachtspunten

Bijlage 3 Q&A Participatiebijeenkomst Gerrit Krolbrug 18-aug-2020

	Aspect/document	Vraag/opmerking	Antwoord/reactie
1	Proces	Gevraagd wordt hoe het besluitnemend bestuurlijk overleg (BO) van 3/9/2020 zich verhoudt ten opzichte van bestuurlijke positie van de gemeenteraad en het college B&W van de gemeente Groningen	In het BO wordt een principebesluit genomen over de varianten uit de variantenstudie. De definitieve besluitvorming ligt bij de Minister I&W en de gemeenteraad.
2	Proces	Gevraagd wordt of de gemeenteraad op de hoogte wordt gesteld van de besluiten uit BO. Dit in relatie tot de moties die zijn ingediend en aangenomen	In het BO van 3 september wordt geen definitief besluit genomen over de varianten. Het BO is één van de stappen binnen het formele besluitvormingsproces via de Minister I&W en de gemeenteraad. Het College B&W dient verantwoording af te leggen aan de gemeenteraad over het gevolgde proces en de resultaten hieruit. Op dat moment krijgt de gemeenteraad de gelegenheid hierop te reageren.
3	Rapportage Plangebied	Op bladzijde 2 staat aangegeven dat een 16m-brede brugvariant niet maakbaar is als gevolg van de constructiedikte van 3,0m. Op bladzijde 3 staat aangegeven dat voor het volgende voorkeursalternatief uitgaat van een constructiedikte van 1,2m. Gevraagd wordt hoe het kan dat de constructiedikte 1,8m smaller is geworden en of de 16m-brede brugvariant mogelijk wel maakbaar is bij een constructiedikte van 1,2m	De bouw van het 16m-alternatief is als geheel niet mogelijk, de constructie is daar niet de enige reden voor. Overigens wordt in de notitie bedoeld constructiebreedte en niet constructiedikte, dit wordt nog aangepast. Het verschil in de constructiebreedte tussen de twee alternatieven is direct het gevolg van de smallere brug. Bij een smallere brug is ook een smallere boogconstructie nodig
4	Rapportage Plangebied	In de rapportage staat aangegeven dat het aantal brugopeningen richting de toekomst toeneemt. Hoe verhoudt dit zich tot de constatering dat de intensiteit van de beroepsvaart stabiliseert richting de toekomst?	Dit is is niet goed vermeld in de rapportage. Ten opzichte van nu neemt, bij een brug van gelijke hoogte, het aantal brugopeningen niet toe. Dit zal ongeveer gelijk blijven. Wel neemt de wachttijd voor beroepsvaart toe waardoor de brug langer open moet blijven om de schepen te kunnen laten passeren. Dit wordt aangepast in de rapportage. Extra informatie over de huidige hoogte van passerende schepen wordt nog toegevoegd in de rapportages
5	Rapportage Plangebied	In de rapportage wordt aangegeven dat er zorgen zijn over de vertraging van de scheepvaart. Gevraagd wordt hoe zich dat verhoudt ten opzichte van de situatie wanneer het aantal brugopeningen niet toeneemt	Zie reactie onder nummer 4. Door de schaalvergroting neemt de wachttijd toe. Niet alleen bij de Oostersluis, maar ook bij de Gerrit Krolbrug. Daarmee is sprake van een verslechtering van de doorvaart op de vaarweg ter plaatse van de brug (bij een ongewijzigde doorvaarthoogte)

	Aspect/document	Vraag/opmerking	Antwoord/reactie
6	Variantenstudie	Gevraagd wordt welke varianten worden voorgelegd aan het BO en op welke wijze de Bewonersvariant aan het BO wordt gepresenteerd	De te onderzoeken varianten in de variantenstudie zijn bestuurlijk vastgelegd. Onderscheidende elementen hierin zijn de doorvaarthoogte (4,5m of 5,7m), aantal en positie fiets-loopbruggen en het type brug. De Bewonersvariant is onderzocht om te bepalen of deze als extra variant wordt toegevoegd aan de variantenstudie. Daarom moet bestuurlijk eerst worden besloten of de Bewonersvariant kansrijk is.
7	Uitgangspuntennotitie	Aangegeven is dat rekening wordt gehouden met de inrichting van de Korreweg als fietsstraat. Gevraagd wordt of het niet handiger is om het huidige profiel van de Korreweg aan te houden in relatie tot de verkeersveiligheid van fietsers (fietsers wellicht laten kiezen waar ze fietsen, op fietspad of de rijbaan)	De keuze is gemaakt om de Korreweg (op termijn) in te richten als fietsstraat. Dit is uitgangspunt voor de inrichting van de Korreweg en ook de Gerrit Krolbrug (vertaald in een benodigde wegbreedte van 7,2m). De verdere uitwerking van de exacte inrichting van de Korreweg als fietsstraat is onderdeel van nader onderzoek
8	Uitgangspuntennotitie	Gevraagd wordt waarom in de stukken wordt gesproken over de mogelijkheid voor afwikkeling van gemotoriseerd verkeer over het Oosterhamriktracé. Hier is nog geen besluit over genomen en de gemeenteraad heeft besloten hier pas een beslissing over te nemen als alle effecten in samenhang kunnen worden bekeken	In 2018 is bestuurlijk wel de voorkeursbeslissing genomen om de ontsluiting via het Oosterhamriktracé te bekijken in samenhang met de effecten op leefbaarheid en ontsluiting van de wijken/stad. Een eventuele verbinding via het OHT is geen uitgangspunt voor de Planuitwerkingsfase. Mocht gedurende de Planuitwerking hier wel een besluit over worden genomen, dan worden de effecten hiervan pas op dat moment meegenomen in de onderzoeken. De impact op de verkeerssituatie wordt wel onderzocht om te bepalen of de aanpassing van de Gerrit Krolbrug bepaalde ontwikkelingen mogelijk op slot zet
9	Aanpassing vaarweg	Gevraagd wordt wat de impact is van het verschuiven van de vaarweg op de infrastructurele inpassing van de aansluitende wegen aan de zuidzijde van de brug	Door het verplaatsen van de vaarwegas kan de nieuwe brug ook 10m ten noorden van de huidige brug worden gerealiseerd. Daardoor is het mogelijk de kelder voor de nieuwe brug in de vaarweg te plaatsen en kunnen de hellingen voor de kruisende weginfrastructuur eerder beginnen. Daardoor sluiten de hellingen eerder aan op het huidige maaiveldniveau aan de stadzijde en wordt de impact van de hellingen vermindert

	Aspect/document	Vraag/opmerking	Antwoord/reactie
10	Aanpassing vaarweg	Aangegeven wordt dat het verschuiven van de vaarwegas nieuwe informatie is die pas in een relatief laat stadium bekend is geworden. Dit terwijl de verschuiving wel als uitgangspunt geldt de nieuwe brug	De mogelijkheid voor het verschuiven van de vaarwegas is het resultaat van het doorlopen ontwerpproces. Deze mogelijkheid is vervolgens een uitgangspunt geworden voor alle nader te onderzoeken varianten en de Bewonersvariant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug
11	Aanpassing vaarweg	Gevraagd wordt wat de nieuwe breedte wordt van de vaarweg ten westen van de Gerrit Krolbrug. Wordt dit 64 meter (54 meter breedte vaarweg + 10 meter als gevolg van verschuiving vaarwegas)	Het verschuiven van de vaarwegas ten westen is in principe mogelijk binnen de bestaande breedte van de vaarweg. Ter plaatse van de nieuwe brug is het aanpassen van de oeverlijn wel noodzakelijk. Mogelijk wordt de oeverlijn aan de zuid- en de noordzijde van de vaarweg (ten westen van de brug) verschoven richting het water. Het huidige landhoofd wordt verwijderd waardoor de kade aan de noordzijde in één rechte lijn doorloopt onder de brug door
12	Bewonersvariant	De fiets-loopbruggen liggen op een hoogte van 9,1m MHWS. Volgens de Richtlijn Vaarwegen is 7,4m ook toegestaan. Gevraagd wordt of het mogelijk is de fiets-loopbruggen op 7,4m aan te leggen met een voorziening zodat deze geopend kunnen worden?	De doorvaarthoogte van 7,4m geldt voor beweegbare bruggen. Uitgangspunt voor de fiets-loopbruggen is dat deze een ongestoorde doorgang bieden voor fietsers en voetgangers. Daar is geen sprake van op het moment dat deze een kleinere doorvaarthoogte kennen en daardoor ook beweegbaar zijn. Daarnaast is uitgangspunt dat de fiets-loopbruggen 'vast' zijn, dus zonder beweegbaar deel
13	Bewonersvariant	Gevraagd wordt of de Korreweg in de Bewonersvariant op dezelfde hoogte als de huidige weg ligt, of lager	In alle varianten ligt de Korreweg op de huidige hoogte tot het moment dat de hellingen naar de nieuwe brug starten. De helling start dus vanaf de huidige rijbaan
14	Bewonersvariant	De doorvaarthoogte van de fiets-loopbruggen is over de volledige breedte van de vaarweg. Gevraagd wordt op welke richtlijn dat is gebaseerd en of hier van kan worden afgeweken	Dit is conform de Richtlijn Vaarwegen. Daar kan niet van worden afgeweken omdat anders geen nautisch veilige situatie ontstaat voor tweestroeksdoorvaart van beroepsvaart. De tweestroeksdoorvaart is een uitgangspunt voor het ontwerp
15	Bewonersvariant	Gevraagd wordt wat het verschil is in brugopeningen tussen de verschillende varianten	Hier worden op dit moment metingen voor verricht. De eerste resultaten daarvan komen (naar verwachting) in oktober beschikbaar
16	Bewonersvariant	Gevraagd wordt het, door de aanpassing van de vaarweg, nu wel mogelijk is om een brug van 18m breed in te passen	Een bredere brug dan het huidige voorkeursalternatief is niet nodig. Met deze breedte kan worden aangesloten op de Korreweg

	Aspect/document	Vraag/opmerking	Antwoord/reactie
17	Bewonersvariant	Aangegeven wordt dat de indieners van de Bewonersvariant tijdens dit overleg pas worden geïnformeerd over de ruimtelijke impact van de Bewonersvariant. Enkele ruimtelijke consequenties worden nu negatief beoordeeld terwijl hier wellicht nog optimalisaties mogelijk zijn. De gedachte achter de variant was het scheiden van fiets- en gemotoriseerd verkeer, de ruimtelijke consequenties doen daar afbreuk aan	De gedachte achter de bewonersvariant is uitgangspunt geweest voor het opstellen van het ontwerp en de visualisaties. De daadwerkelijke uitwerking heeft inderdaad ruimtelijke consequenties, onder andere door de benodigde ruimte voor de fietsinfrastructuur. Enkele van deze consequenties zijn door middel van optimalisaties te verbeteren. De bezwaren vanuit nautische veiligheid en kwaliteit van de doorgang voor scheepvaart verkeer blijven echter ongewijzigd
18	Bewonersvariant	Aangegeven wordt dat, in relatie tot de variantenstudie, een keuze moet worden gemaakt tussen de voordelen/meerwaarde van een brug met doorvaarthoogte 4,5m of 2,33m. Voor de recreatievaart zijn de voordelen van een hogere brug duidelijk, maar voor beroepsvaart lijkt dit voordeel er niet te zijn. Uit informatie die de bewoners hebben ontvangen blijkt dat de nieuwe brug bij Dorkwerd even vaak wordt geopend als de huidige Gerrit Krolbrug. Dit terwijl de Dorkwerderbrug een grotere doorvaarthoogte kent	Op dit moment wordt alleen gekeken naar een doorvaarthoogte van 4,5m of 5,7m. Pas als de stuurgroep beslist dat de Bewonersvariant als volwaardige variant mee moet worden genomen in de variantenstudie is de keuze voor een doorvaarthoogte van 2,33m (MHWS na bodemdaling) mogelijk.
19	Bewonersvariant	Aangegeven wordt dat in de nieuwe situatie moet worden voorkomen dat een nieuwe (eventueel hogere) brug uit voorzorg even vaak wordt geopend als de huidige brug	Dit punt is genoteerd
20	Bewonersvariant	Aangegeven wordt dat voor pleziervaart een doorvaarthoogte van circa 2,5m voldoende is. Kan een brug met een iets grotere doorvaarthoogte van 2,33m niet volstaan?	Om alle recreatievaart een onbelemmerde doorgang te kunnen bieden is een doorvaarthoogte van minimaal 4,0m nodig. Met deze doorvaarthoogte kunnen ook motorkruisers de brug ongehinderd passeren. Bij een doorvaarthoogte van circa 2,5m moet de brug ook nog regelmatig open voor recreatievaart
21	Bewonersvariant	Gezien de impact op de nieuwbouw van Lefier wordt gevraagd of Lefier de bouwplannen niet aan kan passen zodat de bouw van een nieuwe brug niet wordt beperkt? Zolang de vergunning niet is verstrekt moet dit mogelijk zijn. Aangegeven wordt dat de belangen van de nieuwbouw van Lefier moeten worden afgewogen tegen die van een nieuwe Gerrit Krolbrug	Het ontwerp van de nieuwbouw van Lefier voldoet aan de kaders vanuit het bestemmingsplan. In het licht van de wijzigingen aan de Gerrit Krolbrug wordt wel met Lefier gesproken over het ontwerp van de nieuwbouw. De afstand van het gebouw tot aan de fiets-loopbruggen moet daarbij worden gewaarborgd
22	Bewonersvariant	Gevraagd wordt waarom de resultaten van de Bewonersvariant niet in samenhang met de resultaten van de andere varianten wordt gepresenteerd	Zie antwoord op vraag 18, dit is pas mogelijk als de stuurgroep besluit dat de Bewonersvariant als volwaardige variant in de variantenstudie moet worden meegenomen

	Aspect/document	Vraag/opmerking	Antwoord/reactie
23	Variantenstudie	Gevraagd wordt of het hoogteverschil in de andere varianten niet te hoog is om een hellingspercentage van 2,5% toe te mogen passen	Dit is correct, bij enkele varianten is het hoogteverschil groter dan 4,0m. Vanuit de richtlijnen is dat een te groot hoogteverschil om met een hellingspercentage van 2,5% te werken. Dit wordt ook meegenomen bij de beoordelen van de varianten
24	Bewonersvariant	Aangegeven wordt dat het een wettelijk recht is dat woningen toegankelijk moeten zijn voor gemotoriseerd verkeer. Alleen een rechter kan bepalen dat enkel een trottoir voldoende is. Gevraagd wordt of hier rekening mee is gehouden?	Dit punt is genoteerd. Hier is op dit moment nog niet naar gekeken, maar dit is wel een aandachtspunt bij de nadere uitwerking
25	Variantenstudie	Gevraagd wordt hoe de helling van een nieuwe Gerrit Krolbrug (met grotere doorvaarthoogte) zich verhoudt tot die van andere bruggen in de stad Groningen. Ter illustratie, de Berlagebrug wordt als oncomfortabel beschouwd en de Sontbrug als comfortabel	De helling van de Sontbrug is vergelijkbaar, maar de Sontbrug heeft een kleinere doorvaarthoogte (3,8m). Afgesproken wordt om een fietstocht/excursie te organiseren langs vergelijkbare bruggen
26	Variantenstudie	Aangegeven wordt dat lange, rechte hellingen niet door alle fietsers als veilig worden ervaren, zeker in geval van tweerichtingen fietsverkeer. Voorgesteld wordt om in deze situaties ook een trap te realiseren naast het fietspad (bij serieuze hoogteverschillen)	Dit punt is genoteerd en wordt meegegeven voor nadere uitwerking
27	Variantenstudie	Opgemerkt wordt dat de verkeersstructuur aan de Ommelandzijde niet wijzigt. Gevraagd wordt of dit klopt, met name in de relatie tot de toegankelijkheid van gemotoriseerd verkeer	Dit klopt. Ook in de nieuwe situatie kan gemotoriseerd verkeer enkel vanaf de brug naar de Ulgersmaweg rijden en vice versa. Het Heerdenpad en de verbinding naar de Ulgersmakade zijn enkel toegankelijk voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers)
28	Uitgangspuntennotitie	Op bladzijde 3 wordt gesproken over een constructiedikte van 3,0m meter. Klopt dat?	Nee, dit klopt niet. Dit dient de constructiebreedte te zijn. De notitie wordt op dit punt aangepast
29	Uitgangspuntennotitie	Gevraagd wordt of de veronderstelling klopt dat de brugdikte (constructiedikte) bovenop de doorvaarthoogte komt (doorvaarthoogte 4,5m betekent dat brugdek voor fietsers en verkeer op 5,5m ligt bij een constructiedikte van 1,0m)	Dit klopt, de constructiedikte wordt gerekend vanaf de doorvaarthoogte. Echter, in de maatvoering in de visualisaties is hier rekening mee gehouden.

Bijlage 4 Ingezonden brief BHS, BOB en WOK



Aan de leden van de Stuurgroep Groningse bruggen.

cc: Projectorganisatie vervanging Gerrit Krol brug; Griffie Gemeenteraad Groningen.

Geachte leden van de Stuurgroep,

Door de gezamenlijke Bewonersorganisaties, die ongeveer 45.000 inwoners van de stad Groningen en omgeving vertegenwoordigen, is er veel energie in gestoken om de Bewonersvariant onderdeel te maken van de planuitwerking voor een nieuwe Gerrit Krol brug. Door inzet van leden van de Stuurgroep is door Royal Haskoning DHV (RH DHV) alsnog een analyse gemaakt van de Bewonersvariant. Wij zijn hier zeer erkentelijk voor. De rapportage met de analyse is ons toegezonden en zal worden toegelicht op de Informatiebijeenkomst van 18 augustus 2020.

Helaas moeten wij concluderen dat de uitgebreide analyse en de daaruit getrokken conclusie over de haalbaarheid van de Bewonersvariant, in vergelijking met de beoordeling van beide andere varianten, naar onze mening volstrekt onevenwichtig is. In de vergelijking worden nadelen en twijfels bij de Bewonersvariant aangemerkt als onoverkomelijke bezwaren, terwijl bij de beide andere varianten de nadelen en twijfels worden aangemerkt als "oplosbaar" in de vervolgfase. De eindconclusie dat de Bewonersvariant geen realistische variant is voor nadere uitwerking in de MIRT planuitwerking, wordt door ons absoluut niet gedeeld. Hierbij merken wij op dat de Bewonersvariant een eerste schets is, die nader moet worden uitgewerkt. Uit de analyse blijkt dit niet. Wij betreuren het dat ook na een uitvoerig gesprek met RH DHV, waarin door leden van het Gerrit Krolbrug comité een toelichting op de variant is gegeven, en door RH DHV is aangegeven daar flexibel mee om te gaan, te moeten constateren dat dit niet in de analyse is verwerkt.

De Bewonersorganisaties De Hunze/Van Starckenborgh, Bewonersorganisatie Beyum en het Wijkoverleg Korreweg doen nogmaals een dringend beroep op u om naast de variant van een brug met een doorvaarthoogte van 4 meter ook de Bewonersvariant in de MIRT planuitwerking op te nemen. Uit de overige rapportages blijkt dat de variant van een brug met 5.50 meter doorvaarthoogte vele nadelen oplevert. Een nadere uitwerking van deze variant is door deze vele nadelen niet zinvol. Daarnaast willen wij nogmaals benadrukken dat de gemeenteraad Groningen een door alle partijen, op Student en Stad na, gesteunde motie heeft aangenomen over de maximale doorvaarthoogte van 4 meter van de nieuwe brug. De variant met een doorvaarthoogte van 5,50 meter is politiek gezien onhaalbaar. In plaats van deze variant kan, ook vanuit kostenaspect bezien, de Bewonersvariant worden uitgewerkt.

De uitwerking van deze varianten in het toegezegde participatietraject, waarin dan ook de financiële aspecten, de harde gegevens m.b.t. doorvaartopeningen en de geconstateerde nadelen en mogelijke oplossingen zijn verwerkt, geven de Stuurgroep een objectief beeld om in 2021 een afgewogen en daardoor eerder gedragen Voorkeursbesluit over de nieuwe Gerrit Krolbrug te nemen. Ook zijn op dat moment de resultaten en gevolgen van de uitwerking van de Mobiliteitsvisie naar alle waarschijnlijkheid veel beter in beeld dan op 3 september a.s.

Mocht worden besloten om op basis van deze, in onze ogen ondermaatse analyse en de daaruit getrokken conclusie, de Bewonersvariant toch niet mee te nemen in de verdere MIRT planuitwerking, zijn wij van mening dat het participatiebeleid van de gezamenlijke overheden enkel voor de Bühne wordt beleden.

SAMENVATTEND:

In de MIRT-planuitwerking voor de nieuwe Gerrit Krol brug moet de Bewonersvariant (brug op ongeveer de huidige doorvaarthoogte, uitgevoerd als Gebiedsontsluitingsweg met een scheiding tussen auto- en fietsverkeer) worden uitgewerkt om tot een optimaal en gedragen besluit voor de nieuwe brug te kunnen komen. Het enkel uitwerken van de twee door Rijkswaterstaat en Gemeente Groningen aangedragen varianten voor een nieuwe brug (uitgevoerd als Erftoegangsweg, zonder scheiding tussen auto- en fietsverkeer met een doorvaarthoogte van 4 meter danwel 5,50 meter) is niet acceptabel voor de gebruikers en de omwonenden en past niet in het na te streven participatiebeleid van de gezamenlijke overheden.

Ter onderbouwing van deze reactie gaan wij inhoudelijk in op de punten waarop de conclusie, zoals in het rapport "Analyse Bewonersvariant" op blz. 20 is getrokken, is gebaseerd:

1. De doorvaarthoogte van de Bewonersvariant voldoet niet aan de eisen die aan een dergelijke vaarweg worden gesteld. Aanleiding voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug is de functionele opwaardering van de HLD zodat deze toegankelijk is voor klasse Va schepen. Dit heeft in het bijzonder betrekking op de te lage doorvaarthoogte van het beweegbare deel van de brug.

De Bewonersvariant staat de toegankelijkheid van klasse Va schepen niet in de weg. Ook wordt de beroepsvaart niet extra gehinderd door een brug met de huidige doorvaarthoogte. Ook de variant met een doorvaarthoogte van 4 meter heeft dezelfde consequenties. Op vragen gesteld aan de bediening van de Verkeersposten Gaarkeuken en Oostersluis Groningen is geantwoord dat de bruggen altijd worden geopend voor de beroepsvaart. Dit gebeurt ook bij de nieuwe bruggen Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd. De schippers moeten zich altijd per marifoon aanmelden bij de Verkeerspost als zij een brug willen passeren. Ook KSV Schuttevaer heeft aangegeven dat een brug met een doorvaarthoogte van 4 meter geen voordelen biedt t.o.v. een brug met de huidige doorvaarthoogte. Zij geven een minimale doorvaarthoogte van 5,50 meter aan, maar liever nog 7,20 meter. Bij de Bewonersvariant is gesteld dat de beroepsvaart altijd prioriteit geniet boven het kruisend verkeer. Deze kan ongestoord de brug passeren, ook op de huidige hoogte. Vanuit de beroepsvaart zijn er dus geen harde argumenten voor een hogere brug.

Doorvaarthoogte in relatie tot het aantal brugopeningen. Minder brugopeningen bij hogere doorvaarthoogte voor de beroepsvaart is niet aan de orde. Voordelen van

een brug met doorvaarthoogte van 4 of 4,5 meter t.o.v. een brug op de huidige doorvaarthoogte zijn er dus niet voor de fietsers en andere gebruikers van de brug. In de analyse wordt gesteld dat er geen actuele cijfers m.b.t. brugopeningen zijn, deze zijn pas later beschikbaar. De conclusie die in de analyse getrokken wordt dat het aantal brugopeningen afneemt met de een hogere doorvaarthoogte t.o.v. de Bewonersvariant is niet gefundeerd. Echter er zijn wel degelijk gegevens beschikbaar. Hieruit blijkt dat in de periode medio november 2019 t.e.m. januari 2020 de nieuwe brug bij Dorkwerd 2049 keer is geopend en de GK brug 2097 keer. De hogere doorvaarthoogte van de brug Dorkwerd leidt dus niet tot een vermindering van het aantal brugopeningen.

Recreatievaart. Het Van Starckenborghkanaal heeft, vanaf de kruising met het Reitdiep tot de Oostersluis, geen (belangrijke) functie als recreatievaarroute. De recreatievaarroute naar en van de stad Groningen loopt via het Reitdiep. Dit wordt ook op de Vaarkaart Groningen aangegeven. Vanuit veiligheid is het overheidsbeleid de recreatievaart zoveel mogelijk te scheiden van de beroepsvaart en dus te weren van een hoofdvaarweg. Dit beleid kan ook ingezet worden op dit deel van het Van Starckenborghkanaal en daarmee voor de passage van de Gerrit Krol brug. Indien noodzakelijk kan het recreatievaartuig meeliften met de passages van de beroepsvaart, de brug gaat vele keren per dag open. Het belang en voordeel van een enkel recreatievaartuig bij een brug met een hogere doorvaarthoogte weegt in geen enkel opzicht op tegen de nadelen die dit oplevert voor de fietsers en andere gebruikers van de brug.

2. De Bewonersvariant heeft negatieve verkeerskundige, toekomstbestendige, veiligheids- en nautische effecten t.o.v. de varianten uit de variantenstudie. Deze negatieve effecten zijn vrijwel allemaal het gevolg van de doorvaarthoogte van het beweegbare deel en de gescheiden afwikkeling van gemotoriseerd en fietsverkeer. Aangegeven wordt dat het ontwerpproces voor de varianten van 4 meter en 5,50 meter nog voldoende ruimte biedt om passende oplossingen te bedenken voor de gesignaleerde problemen. T.a.v. de Bewonersvariant is dit niet mogelijk omdat die rechtstreeks volgen uit de uitgangspunten van die variant.

De Bewonersvariant is een eerste schets en nog nader moet worden uitgewerkt. Het ontwerpproces biedt hiervoor ook voldoende ruimte. Dit is ook aangegeven in het nader toelichtende overleg met RH DHV, maar komt helaas niet terug in het rapport.

M.b.t. de verkeerskundige- en veiligheidsaspecten. De onveiligheid van de Bewonersvariant wordt vooral veroorzaakt door de fietsoversteek bij de aanleg van één fiets-/loopbrug. Deze is nodig bij de inrichting van de brug als Gebiedsontsluitingsweg. De locatie van de oversteek, bijv. een rotonde bij de Oosterhamriklaan, maar ook de vraag van één of twee fiets-loopbruggen, moet in het ontwerpproces aan de orde komen. De onveiligheid van de menging van het autoverkeer en fietsverkeer bij beide andere varianten blijft helaas sterk onderbelicht.

Als uitgangspunt voor de inrichting van de Gerrit Krolbrug als erftoegangsweg is

genomen dat de Korreweg als Fietsstraat wordt ingericht. Er is evenwel nog geen onherroepelijk besluit door de gemeente Groningen genomen dat de Korreweg wordt ingericht als Fietsstraat. In de analyse wordt daarmee dus een voorschot op de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen genomen. In de Bewonersvariant worden juist alle opties t.a.v. de uitkomsten van de Mobiliteitsvisie open gelaten. Als de Korreweg wordt ingericht als Fietsstraat, en daarmee het autoverkeer zoveel mogelijk wordt geweerd van de Gerrit Krolbrug en de Korreweg, ontstaat er een andere situatie. Dit zal echter verkeerskundige gevolgen hebben voor de uitwerking van alle varianten.

M.b.t. de nautische aspecten. Hierop is ingegaan bij het punt doorvaarthoogte. Andere aspecten zijn ons niet duidelijk geworden.

M.b.t. de toekomstbestendige aspecten. Ons is ook niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld.

3. Fietscomfort. Uit de analyse blijkt dat het fietscomfort bij de Bewonersvariant aanmerkelijk groter is dan bij een brug op hogere doorvaarthoogte. Het gebruik van de brug door veel basisschoolkinderen, ook ouders met bakfietsen en scootmobiel wordt in zijn geheel niet genoemd. Duidelijk mag zijn dat deze extra problemen ondervinden boven het normale fietsverkeer bij een hogere brug. Zij kunnen sowieso geen gebruik maken van de fiets-/loopbruggen. Dit is in strijd met het door de gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijk gevoerd fietsbeleid. In dit beleid wordt er juist naar gestreefd het fietsverkeer te stimuleren en niet te ontmoedigen.

4. Ruimtelijke en landschappelijke inpassing. Uit de analyse blijkt dat de Bewonersvariant veel voordelen oplevert t.o.v. beide andere varianten voor de ruimtelijke en landschappelijke inpassing en de toeleidende infrastructuur. Deze voordelen blijven in de conclusie onderbelicht. De opmerking t.a.v. de doorsnijding van de brugwachterswoning is voorbarig. Dit is o.a. een punt dat in het ontwerpproces aan de orde komt.

5. Financiën. Deze zijn helaas pm en dus niet uitgewerkt. Wij durven de conclusie te trekken dat de bouw van de Bewonersvariant financiële voordelen oplevert t.o.v. beide andere varianten. Omdat er o.a. geen noodzaak is om taluds aan te leggen en weinig aanpassingen nodig zijn voor de aanlandingen/infrastructuur aan beide zijden van de brug. Omdat het budget voor de Groningse bruggen is vastgelegd en de toekenning van extra budget, gezien de lopende financiële discussie over de actuele infrastructuurprojecten, kansloos wordt geacht is de financiële uitwerking van varianten een belangrijk punt bij de definitieve besluitvorming over een nieuwe brug.