

# DE VOORKEURS-VARIANT GERRIT KROLBRUG

TOELICHTING  
15 SEPTEMBER 2021

DE STUURGROEP DRIE GRONINGER BRUGGEN



Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat



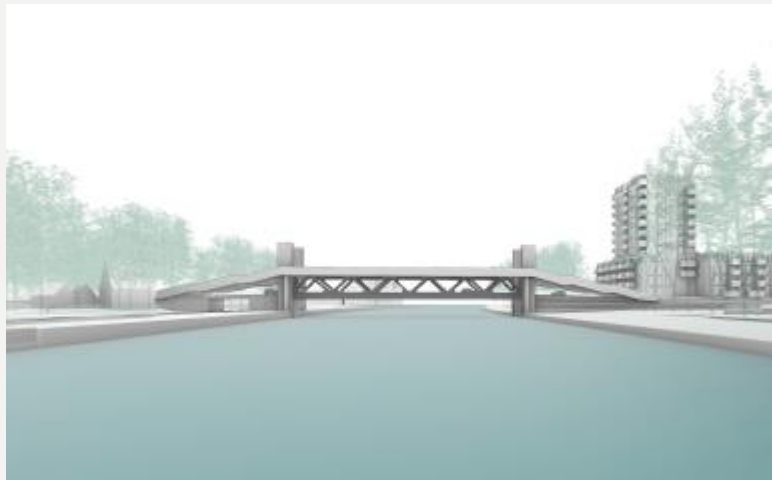
Rijkswaterstaat  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

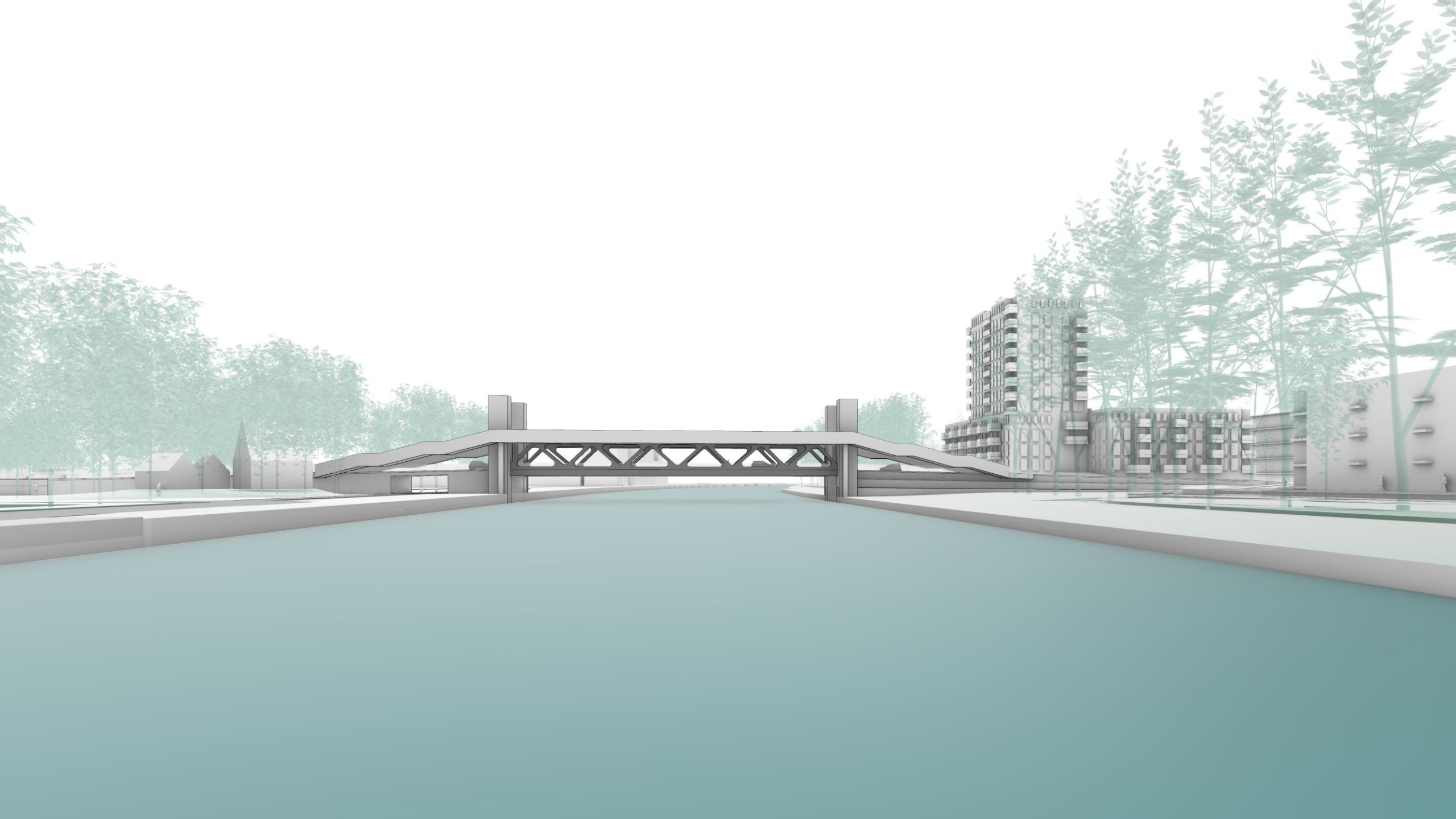


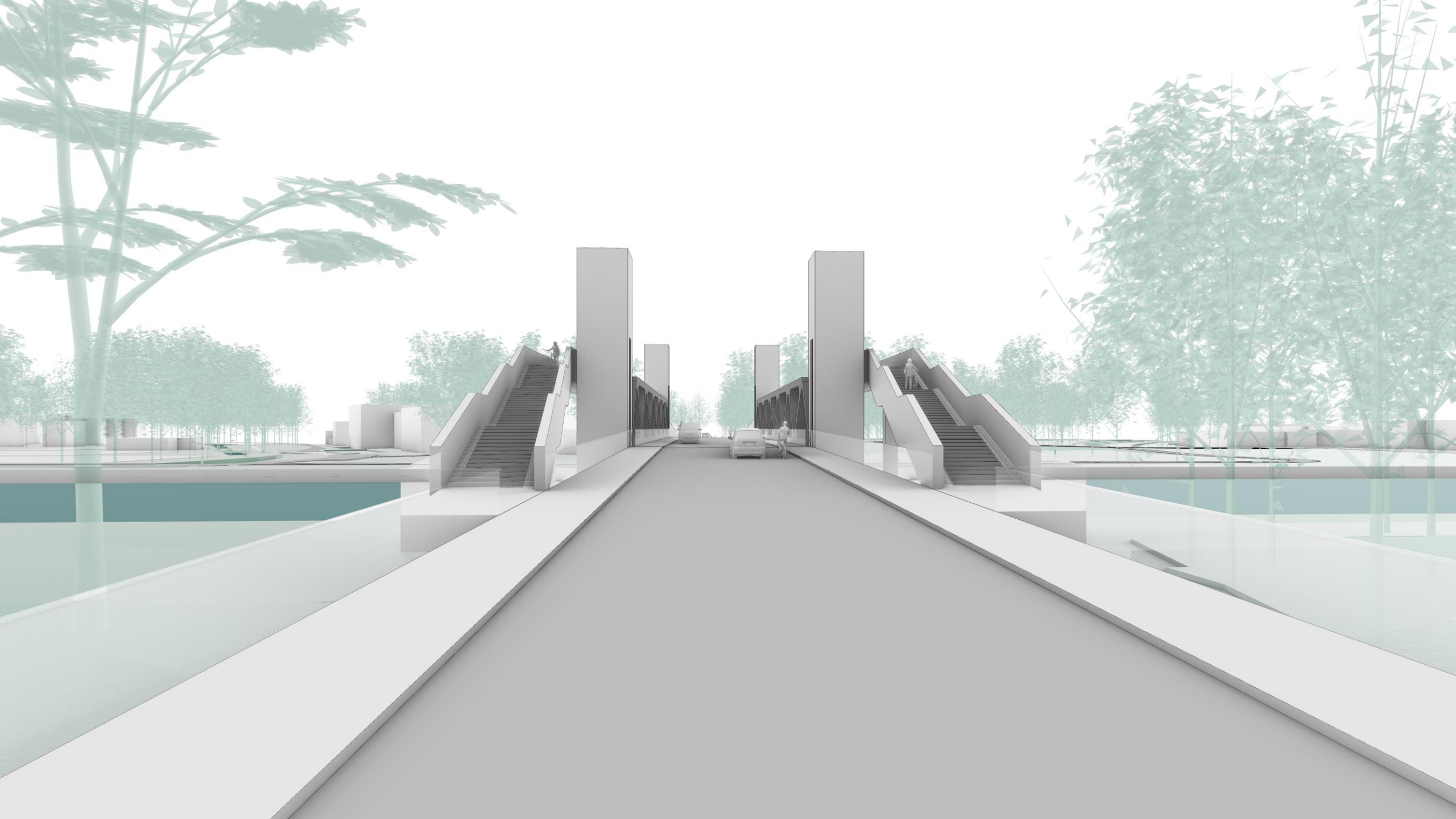
provincie  
groningen

# VOORLOPIG BESLUIT STUURGROEP VOORKEURSVARIANT GERRIT KROLBRUG

- Doorvaarthoogte van 4,5 MHWS (inclusief correcties),
- Type hefbrug,
- 2 vaste fiets-loopbruggen op 9,7 meter MHWS doorvaarthoogte
- Weginrichting als fietsstraat op de brug en de toeleidende infrastructuur







# IN GESPREK MET STAKEHOLDERS

- Informatieavonden
- Participatiegroep  
(met o.a. bewonersorganisaties)
- 1 op 1 gesprekken met stakeholders
- Themasessies  
(o.a. verkeersveiligheid, inpassing)
- Sessies met Gerrit Krolbrug Comité



# IN GESPREK MET STAKEHOLDERS

- Bestuurlijke ronde: de stuurgroep in gesprek met stakeholders
  - Bewonersorganisaties
  - BLN-Schuttevaer, Groninger Seaports, VBNO
  - Groninger Landschap, Natuur en Milieufederatie, Waterschap Noorderzijlvest
  - Fietsersbond, Wandelnet

Ambtelijk:

- Lefier, Scholen (Wessel Gansfort College en basisschool Karrepad)
- Werkgroep Groningen Toegankelijk

**Goede gesprekken waar veel belangen en inzichten naar voren kwamen!**



# IN GESPREK MET STAKEHOLDERS

- Consultatieronde
  - Stakeholders gevraagd mee te lezen en commentaar te geven
  - Resultaat: nota van antwoord consultatieronde (bijlage 4 afweegnotitie)
  - Commentaar/aandachtspunten overgenomen of anders met argumenten uitgelegd waarom niet is opgenomen.



# GEMEENTELIJK PERSPECTIEF

**2016**

Gemeenteraad besluit in juni over voorkeursvariant Gerrit Krolbrug:

- Doorvaarthoogte: 4,0 meter; fietsloopbruggen: 9,1 meter; vaarwegbreedte: 54 meter.
- Spoor A (Gebiedsontsluitingsweg)

**Voorkeursvariant blijkt niet maakbaar**

- Onvoldoende ruimte voor gebiedsontsluitingsweg en brugconstructie
- Inpassing van nog bredere brug kan niet en past niet binnen financiële randvoorwaarden

# GEMEENTELIJK PERSPECTIEF

2019

BO Mirt: nieuw voorkeursalternatief

- Doorvaarthoogte: minimaal 4,0 meter t.o.v. MHWS (Maatgevende HoogWaterStand);
- Fietsloopbruggen: minimaal 9,1 meter t.o.v. MHWS;
- Vaarwegbreedte: 54 meter;
- Wegprofiel voor gemengd verkeer (erftoegangsweg/fietsstraat).
  
- Correctie voor uniformiteit met nabij gelegen bruggen (afstemming brughogtes);
- Correctie voor bodemdaling (+ 0,2 meter).

**Vertrekpunt voor variantenstudie Gerrit Krolbrug**

# GEMEENTELIJK PERSPECTIEF

2020

## Januari 2020, motie 'Praten als brugman'

- Brughoogte maximaal 4 meter;
- Geen beperking verkeerskundige keuzes oostkant stad (Oosterhamrikzone);

N.b. Brughoogte van 4 meter komt in uitwerking neer op 4,5 meter MHWS, vanwege toeslagen voor uniformiteit en bodemdaling.

## Oktober 2020, motie 'Voorkom appels en peren'

- Bewonersvariant gelijkwaardig uitwerken en beoordelen.
- Bewonersorganisaties kunnen reageren voordat raad besluit.

# GEMEENTELIJKE AFWEGINGEN

**Voorkeurvariant is beste oplossing voor Groningen: fietsers krijgen ruim baan**

- Brug gaat minder vaak (-30%) open, veel (recreatie)schepen kunnen doorvaren;
- Betere doorstroming: minder wachten, vaker doorfietsen;
- Fietsers willen niet wachten voor een open brug, 2/3e wil door en gebruikt fietsloopbruggen;
- Verkeersveilige oplossingen bij kruisingen met Ulgersmaweg en met Oosterhamriklaan;
- Minder risico op aanvaring van de Gerrit Krolbrug;
- Beperkte afname comfort voor fietsers, voetgangers en minder mobielen;
- Inpassing is acceptabel en oplosbaar.

# GEMEENTELIJKE AFWEGINGEN

## Brugopeningen

- Vaak gehoord: “De Gerrit Krolbrug staat altijd open...”
- Brug gaat 30% minder vaak open.
- Brug staat minder lang open.

Variant	(Verwacht) aantal brugopeningen per dag	(Verwachte) openingsduur per brugopening (in minuten / seconden)	Aantal minuten per dag dat de brug niet beschikbaar is voor kruisend wegverkeer	
			Absoluut	Percentage afname niet-beschikbaarheid
Huidige situatie	27,6	7,0 / 420	193	
3,0 m	26	5,5 / 330	143	-26%
4,5 m	18	5,0 / 300	90	-53%
5,7 m	8	4,7 / 282	38	-80%

# GEMEENTELIJKE AFWEGINGEN

## Hellingspercentage

- De helling naar de brug voldoet aan CROW-richtlijnen.
- Is hoger, maar acceptabel en vergelijkbaar met andere drukke viaducten zoals viaduct over de oostelijke ringweg tussen Beijum en De Hunze.
- Bij uitwerking naar definitief ontwerp i.s.m. Werkgroep Toegankelijkheid optimaliseren hellingspercentage.

# GEMEENTELIJKE AFWEGINGEN

Locatie	$\Delta$ hoogteverschil in (m)	Hellingspercentage (gemiddeld)	Lengte helling (m)
Huidige situatie (Korreweg)	1,2	1,5%	81
GK-brug 3,0 (Zuidzijde)	1,5	1,75%	86
GK-brug 4,5 (Zuidzijde)	3,4	2,5%	135
Viaduct Beijum (Oostzijde)	4,0	2,6%	155
Herewegviaduct (Zuidzijde)	3,4	2,2% (max 2,5%)	154
Sontbrug (Westzijde)	7,0	2,5%	280
Noordzeebrug (Stadszijde)	7,0	2,5%	280
Emmaviaduct (Zuidzijde)	7,1	3,0%	237
Oosterstraat	2,8	1,6%	180
Oude Ebbingestraat	3,3	1,0%	330
Berlagebrug (Noordzijde)	6,0	3,5%	171
Brug Aduard (Zuidzijde)	3,5	1,1%	321
Brug Zuidhorn (Zuidzijde)	4,0	1,6%	256
Brug Dorkwerd (Zuidzijde)	4,4	2,1%	210

# GEMEENTELIJKE AFWEGINGEN

## Fietsloopbruggen

- Bij de nieuwe fietsloopbrug straks 2 meter verder omhoog met de trap dan nu.
- Minder vaak nodig omdat brug minder vaak open staat.
- Hoe lager de brug, hoe vaker en langer de brug open staat en hoe hoger de trappen zijn om over de fietsloopbrug te kunnen.
- Lage brug is nadelig voor minder mobiele: zij hebben geen alternatief, kunnen niet via de loopbruggen en zijn gedwongen te wachten.



# GEMEENTELIJKE AFWEGINGEN

## Inpassing

- Het talud naar de brug wordt hoger.
- Inpassing is acceptabel en oplosbaar, ter hoogte van appartementencomplex op de hoek Korreweg – St. Eustatiusstraat ligt talud ongeveer 60 cm hoger dan nu.
- Kansen voor het versterken van de landschappelijke kwaliteit en beleving aan zijde De Hunze, bijvoorbeeld in aansluiting op de Landschapsvisie Hunzezone Ulgersmaborg.
- Verkeersveiliger door (fiets)rotondes bij aansluitingen met Oosterhamriklaan en met de Ulgersmaweg

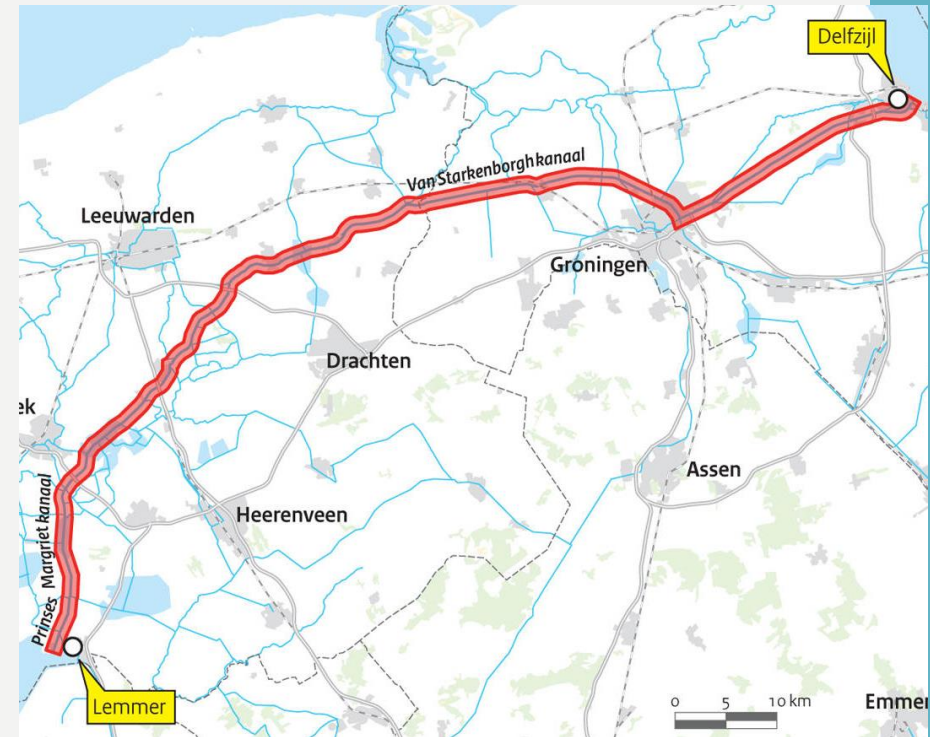
# GERRIT KROLBRUG: EEN BIJZONDERE BRUG

- Oude brug uit 1936
- 16.000 fietsers per dag
- Belangrijke verbinding in de stad
- Brug stond vaak en lang open
- Grote betrokkenheid bewoners en gebruikers



# AANLEIDING VOOR VERVANGING\*

- Einde technische levensduur
  - Toenemend aantal storingen
  - Mindere beschikbaarheid reserve-onderdelen
  - Aslastbeperking voor vrachtverkeer
- Hoofdvaarweg Lemmer–Delfzijl is een klasse Va vaarweg
  - Goederentransport via het water neemt toe
  - Opwaarderen: verhogen bruggen, aanpassen oevers, verdiepen vaarweg andere maatregelen



\* Op het moment dat de MIRT-planuitwerking startte (begin 2019)

# HISTORIE – MIJLPALLEN EN BESLUITEN

- Voorkeur voor brugvariant met gescheiden rijbanen auto- en fietsverkeer, breedte van 18 meter
- Onderzoek naar optimalisatie maatvoering rijbaan autoverkeer

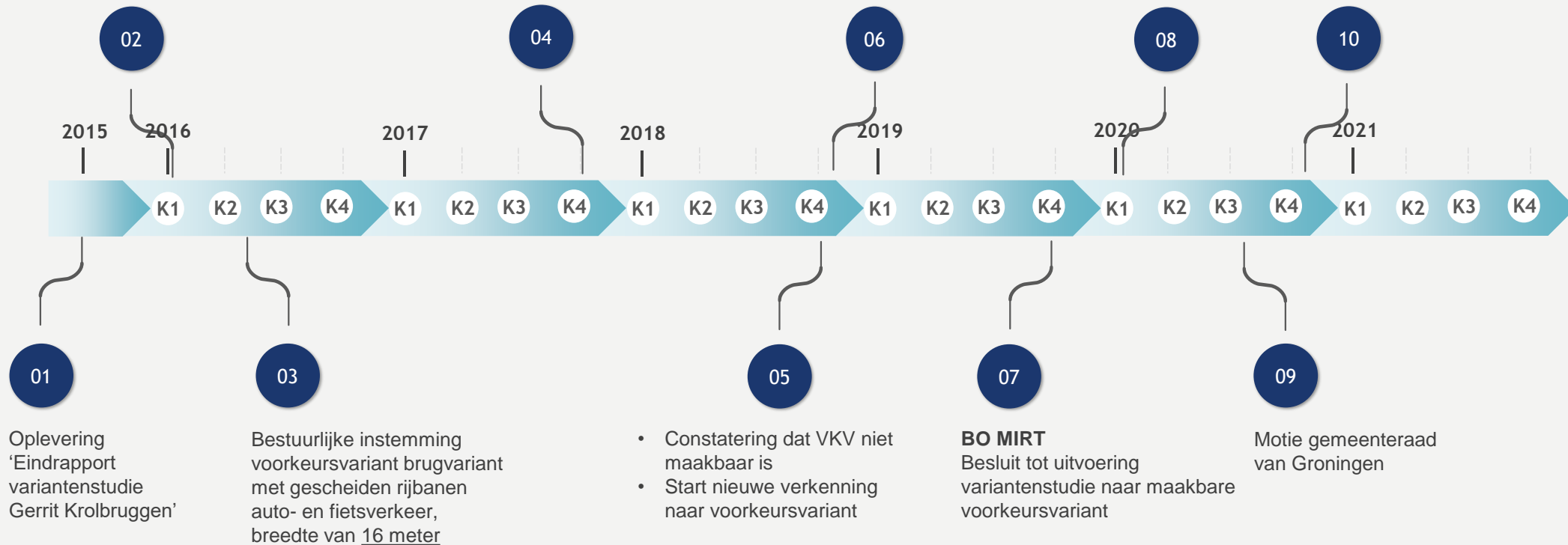
- Uitvoeringsbesluit door Minister IenW
- Start realisatie door provincie Groningen

## BO MIRT

- Wijziging rijbaanindeling naar gemengde afwikkeling op één rijbaan (erftoegangsweg)
- Overgang projectleiding naar Rijkswaterstaat per 1-3-2019

- Start MIRT-Planuitwerking Gerrit Krolbrug
- Voorstel Bewonersvariant

Motie Laçin van de Tweede Kamer



# UITGANGSPUNTEN VOOR DE VARIANTENSTUDIE:

## Het bestuurlijk voorkeursalternatief 2019

- Een beweegbare brug met erftoegangsweg
  - Een doorvaartbreedte van 54 meter
  - In gesloten toestand: een doorvaarthoogte van minimaal 4 meter
  - In geopende brug: een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter
- Een vaste fiets-voetgangersverbinding met een doorvaarthoogte van minimaal 9,1 meter, die bereikbaar is middels trappen
- Een bochtverruiming en vaarwegverbreding over maximaal 400 meter uit de breedte van de brug

# DE VARIANTENSTUDIE

**Van 15 varianten naar 6 kansrijke varianten**

- Onderzoeken
- Gesprekken stakeholders
- Ontwerpsessies met gemeente
- Themasesies
- Het maken van afwegingen

## Variantenstudie vaarweg Van Starckenborghkanaal



## Variantenstudie nieuwe Gerrit Krolbrug



Stap voor stap naar de voorkeursvariant

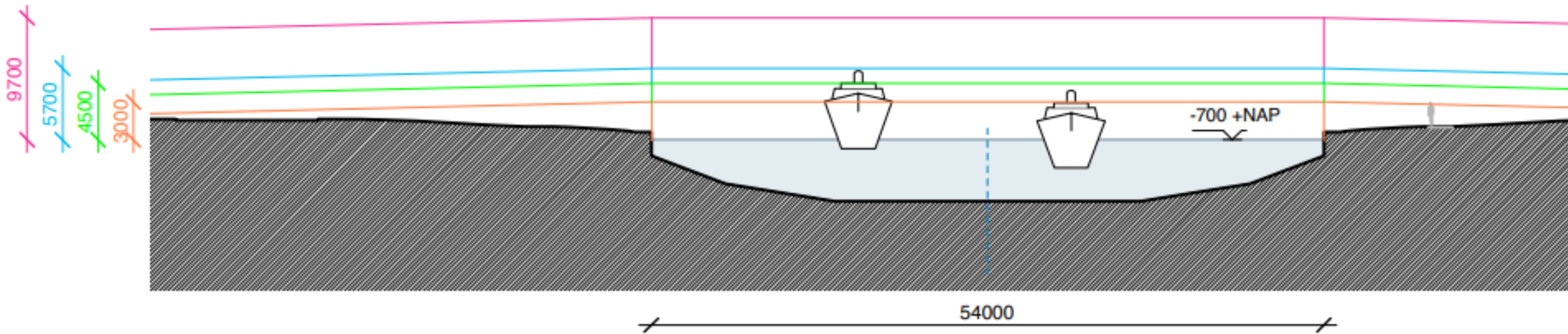
# INTEGRALE BEOORDELING

- Passeerbaarheid voor weg- en scheepvaartverkeer
  - grotere doorvaarthoogte = afname aantal brugopeningen en betere doorstroming beroeps- en recreatievaart
- Comfort, verkeersveiligheid en toegankelijkheid langzaam verkeer
  - fietsverkeer, voetgangers en minder validen voorkeur voor 3,0 meter variant,
  - verkeersveiligheid tijdens en na de brugopeningen voorkeur voor 4,5 meter variant
- Inpassing en ruimtelijke kwaliteit
  - De lage 3,0 meter variant is vergelijkbaar met de huidige situatie
  - De middelhoge 5,7 meter variant leidt tot een verslechtering van de openbare ruimte, ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van woningen aan de Stadszijde.
  - Bij de lage 4,5 meter variant zijn de veranderingen als oplosbaar en inpasbaar;
- Nautische veiligheid
  - Doorvaarthoogte lager dan 4,5 meter leidt tot nautisch onveilige situatie



# INTEGRALE BEOORDELING

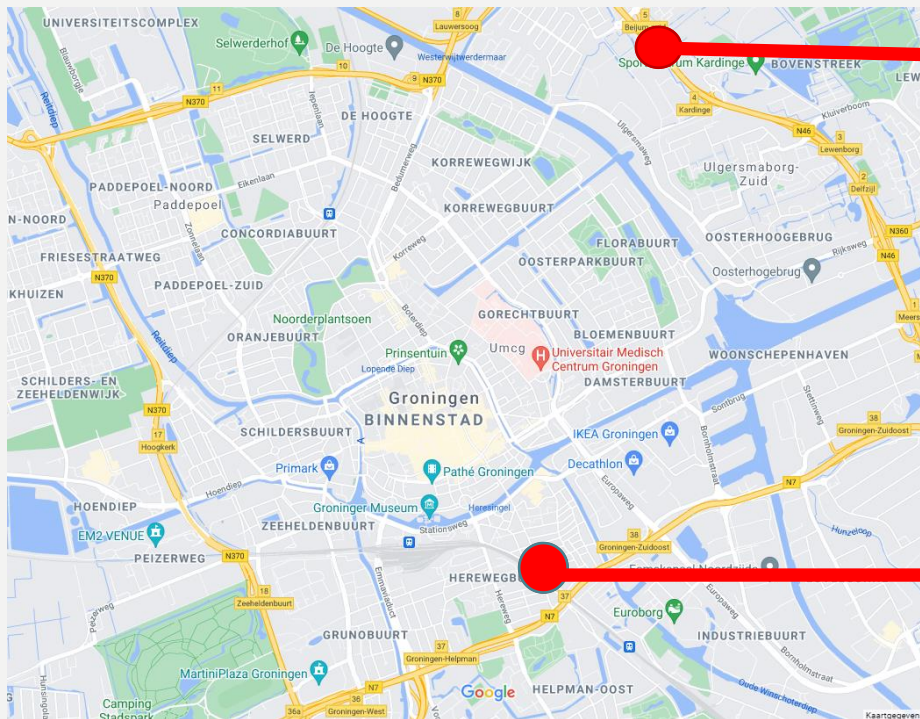
## PASSEERBAARHEID



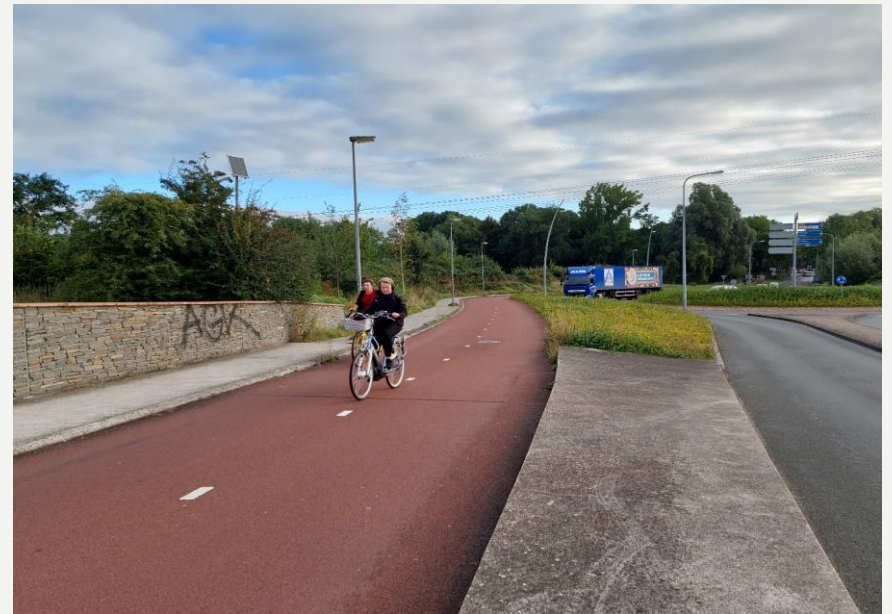
- Doorvaarhoogte 3,0 meter; meer brugopeningen door toename goederentransport over water
- Doorvaarhoogte 4,5 meter; 1/3<sup>e</sup> minder brugopeningen en een kortere openingsduur
- Doorvaarhoogte 5,7 meter; 2/3<sup>e</sup> minder brugopeningen - duur van de brugopening is het kortst

# INTEGRALE BEOORDELING COMFORT EN TOEGANKELIJKHEID

Hoogte van 4,5 meter en helling van 2,5%  
geen afwijkende maat in Groningen



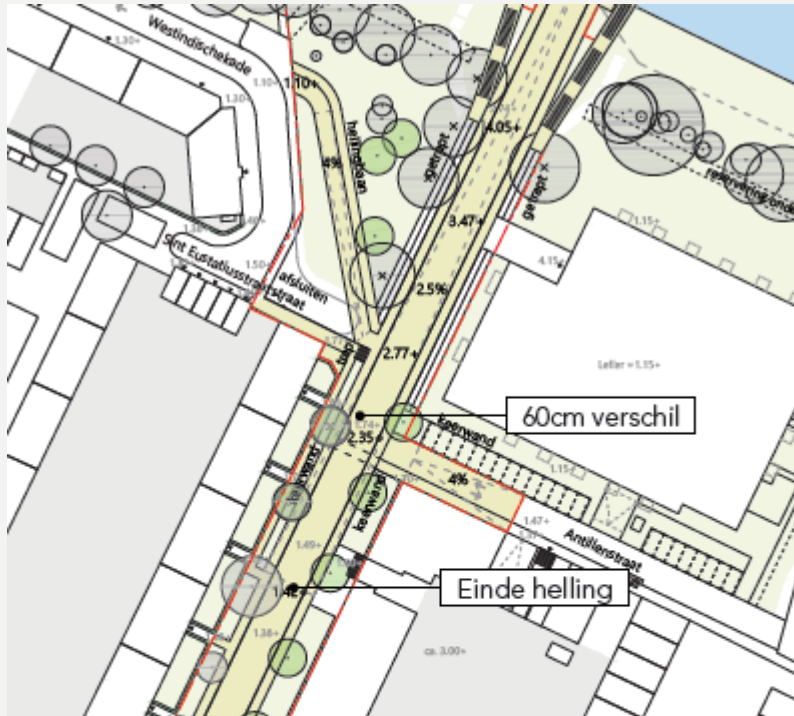
Viaduct over N46



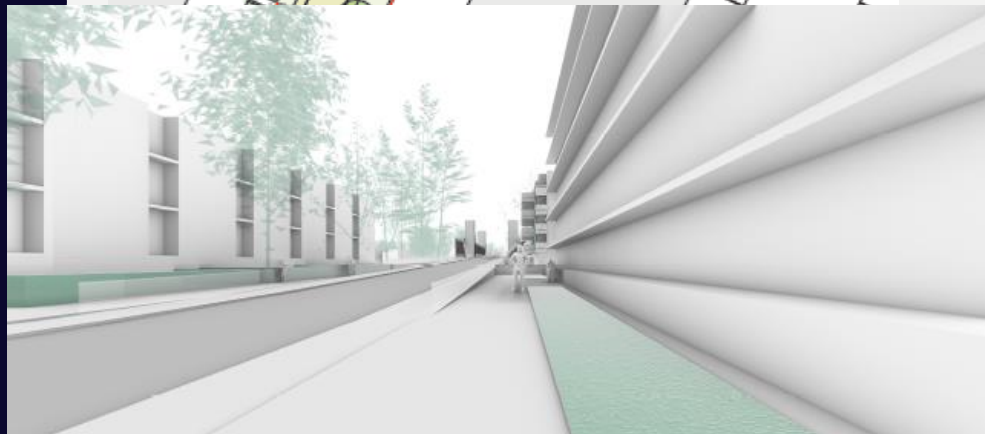
Herewegviaduct

# INTEGRALE BEOORDELING

## INPASSING EN RUIMTELIJKE KWALITEIT



De hoogte talud op de Korreweg



# INTEGRALE BEOORDELING NAUTISCHE VEILIGHEID

De volgende gevaren zijn beschouwd:

- Aanvaring van recreatievaart met beroepsvaart
  - Voorkomen van menging recreatie- en beroepsvaart
- Aanvaring van beroepsvaart met de brug
  - bij lage brug impact aanvaring erg groot
  - bij brug op 4,5 meter wel schade aan schip, minder aan brug



# PLANNING

Oktober

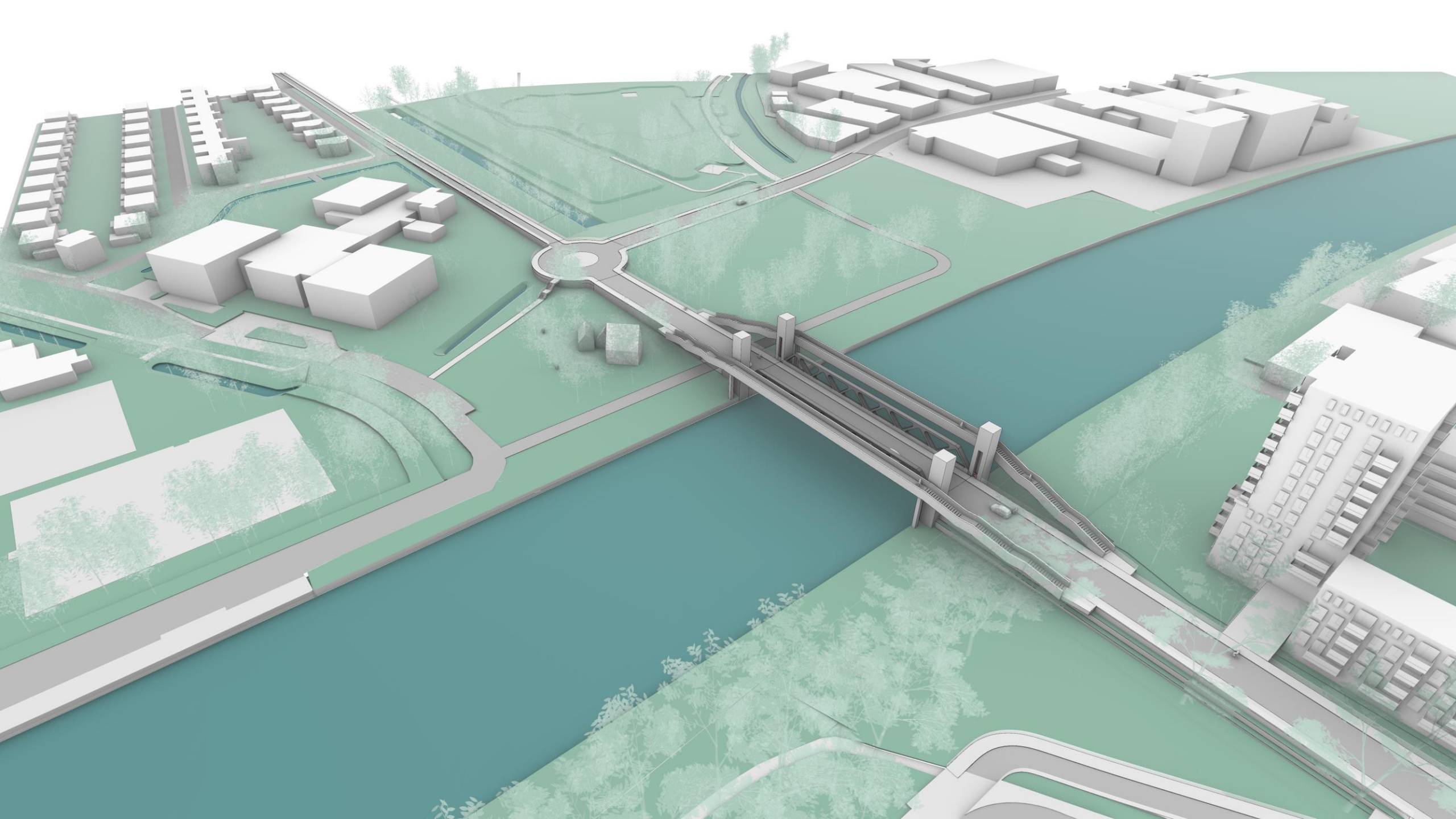
- Besluitvorming gemeenteraad Groningen

Het eerst volgende BO MIRT

- Besluit Minister Infrastructuur en Waterstaat

2022

- Werken aan voorlopig ontwerp. Dat is het verder in detail uitwerken van het schetsontwerp.
- In deze fase betrekken we de belanghebbenden



# AANVARING – HERSTEL

## Tijdelijke maatregelen

- (advies)omleidingsroutes voor auto's, fietsers en scooters
- Stewards bij de brug voor helpende hand
- Pendelbusje voor minder validen op afroep



# AANVARING – HERSTEL

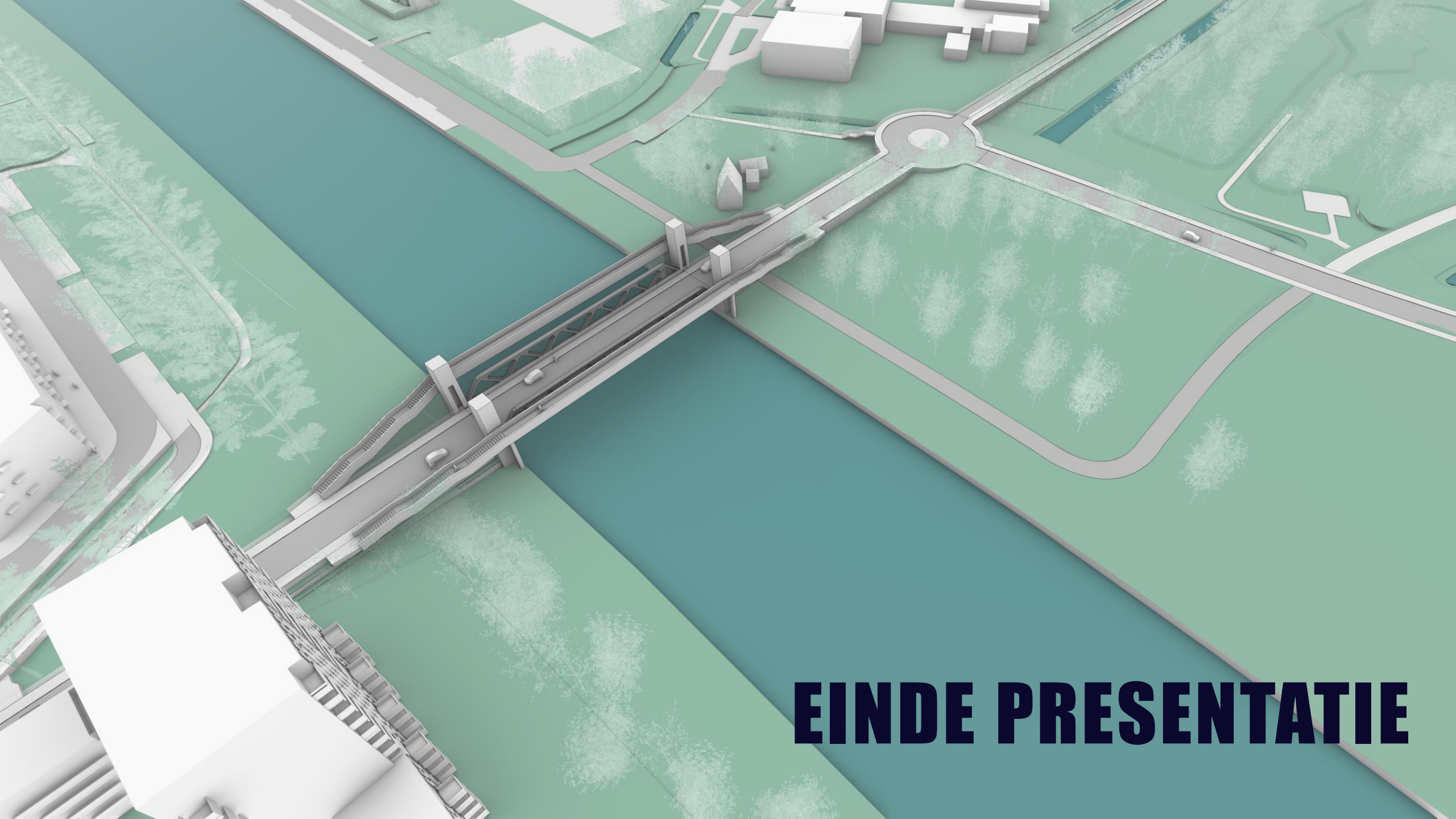
## Onderzoek naar tijdelijke maatregelen:

1. Technisch spoor: reparatie/herstel/vervangen hoofdframe van het beweegbare brugdeel
2. Variantenstudie waarin alternatieven voor de tijdelijke oplossing zijn uitgewerkt en beoordeeld.
3. Verkennen mogelijkheden versnellen project Vervanging Gerrit krolbrug (nieuwbouw)



# STAND VAN ZAKEN PADDEPOELSTERBRUG

- November 2020: afspraak BO MIRT  
Een vaste hoge fietsbrug, Gemeente Groningen gaat deze brug gaat bouwen.
- December 2020: de motie Laçin aangenomen in de Tweede Kamer  
voor de nieuwe Paddepoelsterbrug ook lagere varianten in de afwegingen mee te nemen.
- Voordat er concrete vervolgstappen gezet kunnen worden  
moet deze motie afgehandeld worden door de Minister van I&W.



**EINDE PRESENTATIE**

**EINDE PRESENTATIE**