

DO 7 november 2018
Agendapunt 2

Project vervanging Gerrit Krol Brug

Gevraagd besluit

In te stemmen met het afschalen van Gerrit Krol Brug van ontsluitingsweg naar een erftoegangsweg (fietsstraatbrug).

Korte samenvatting

Uitgangspunt van het bestuurlijk voorkeursalternatief is dat de Gerrit Krol Brug voldoet aan de richtlijnen die gelden voor een ontsluitingsweg. Tijdens de planstudie is gekozen voor een geoptimaliseerde versie waarbij de maximale breedte van de brug is vastgesteld op 16 meter.

De breedte van 16 meter biedt onvoldoende ruimte om te voldoen aan de richtlijnen die gelden voor een ontsluitingsweg. Deze tegenstrijdigheid leidt tot een onveilige verkeerssituatie.

Het voorstel is om de toekomstige Gerrit Krol Brug in te richten als erf-toegangsweg waarbij fietsers voorrang hebben op het autoverkeer. Hierdoor ontstaat een veilige verkeerssituatie. Bovendien sluit dit voorstel aan bij de toekomstige ontwikkelingen van de Korreweg.

Consequenties

- Het ontwerp van de Gerrit Krol Brug zal opnieuw uitgewerkt moeten worden. Wel is een erf-toegangsweg wat betreft ontwerp eenvoudiger dan de huidige scope (ontsluitingsweg).
- volgens de detail planning kan het realiseren van de projectopdracht vooralsnog binnen de gestelde mijlpalen: eind 2019 start realisatie en eind 2021 Gerrit Krol Brug vervangen. Een aanpassing van de scope en de besluitvorming die vervolgens daarover moet plaatsvinden in de gemeenteraad van Groningen zou tot vertraging kunnen leiden.
- De inschatting is dat het aangepaste ontwerp van een erf-toegangsweg past binnen het huidige budget van 21 miljoen.

Aanleiding-achtergrond

Het project vervanging Gerrit Krol Brug is met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst in februari 2018 van start gegaan. De scope van het project is het vervangen van de Gerrit Krol Brug met als uitgangspunt het Bestuurlijk Voorkeurs Alternatief (BVA). Dit BVA is het resultaat van een planstudie en is in 2016 door de gemeente Groningen vastgesteld. Een belangrijke activiteit van het projectteam is het vastleggen van de klanteis-specificatie (KES). Vanaf het begin van het project zijn gesprekken gevoerd met de gemeente Groningen. Belangrijkste onderwerp was de indeling van de brug. De gemeente is van mening dat de aangegeven 16 meter breedte, nodig is als verkeersruimte vanwege de grote verkeersstroom langzaam verkeer. Dit langzame verkeer moet op de brug met fysieke afscheidingen worden geleid naar de geplande onderdoorgang Ulgersmaweg aan de Noordzijde van de brug. De gemeente staat op het standpunt dat bij een ontwerpbreedte van 16 meter inclusief hoofddrag-constructie, niet kan worden voldaan aan de scope-eis dat er sprake moet zijn van "*een conflictvrije kruising tussen langzaam verkeer de stad uit en autoverkeer op de Ulgersmaweg*".

Het projectteam werd met deze tegenstrijdigheid in de scope geconfronteerd: enerzijds een maximale breedte van de brug van 16 meter en anderzijds een conflictvrije kruising tussen langzaam verkeer de stad uit en autoverkeer op de Ulgersmaweg. Dit knelpunt is ook al gesignaleerd tijdens de planstudie. In deze fase is een 'geoptimaliseerde' versie uitgewerkt met een maximale breedte van 16 meter. Het verder uitwerken naar een situatie die past binnen de richtlijnen is doorgeschoven naar de contractfase. In een bestuurlijke notitie van 26 april 2016 staat dit als volgt omschreven: '*De haalbaarheid van dergelijke optimalisaties (ook constructief) moet nog worden onderzocht en vastgesteld. Alternatieve oplossingen zijn wellicht ook te genereren. Voorgesteld wordt om de creativiteit van de markt, middels EMVI criteria, in te zetten op dergelijke optimalisaties.*'

Als uitkomst van de KES gesprekken zijn de gemeente Groningen en projectteam tot de conclusie gekomen dat optimalisaties hoe dan ook niet passen binnen de richtlijnen en dat het huidige ontwerp leidt tot een onveilige situatie voor de verkeersdeelnemers. Met andere woorden: er is te weinig ruimte voor de minimale afmetingen voor de verkeersruimte, dan wel ruimte voor de draagconstructie van de brug.

De huidige scope vraagt dan ook om een aanpassing. Er zijn verschillende oplossingsrichtingen die hieronder verder zijn uitgewerkt:

1. Uitdaging aan de markt voorleggen
2. Extra budget voor verbreding brug naar 18 meter
3. Autobrug afschalen tot fietsstraatbrug

ad 1. Uitdaging aan de markt voorleggen

De gemeente is duidelijk in de eis dat de brug moet voldoen aan de minimale CROW-richtlijnen. Hieraan zal ook de marktpartij zich moeten conformeren. Er is dan een groot risico als het gaat om de beheersbaarheid van het project: in een laat stadium zou alsnog de scope moeten worden aangepast. Dit zal ongetwijfeld extra geld kosten, een eindproduct opleveren dat niet optimaal is (onveilig!) en daarmee is de kans groot dat de nieuwe Gerrit Krol Brug voor belangrijke stakeholders niet het gewenste resultaat is. Het projectteam ziet dit niet als een gewenste oplossing.

ad 2. Extra budget voor verbreding brug naar 18 meter

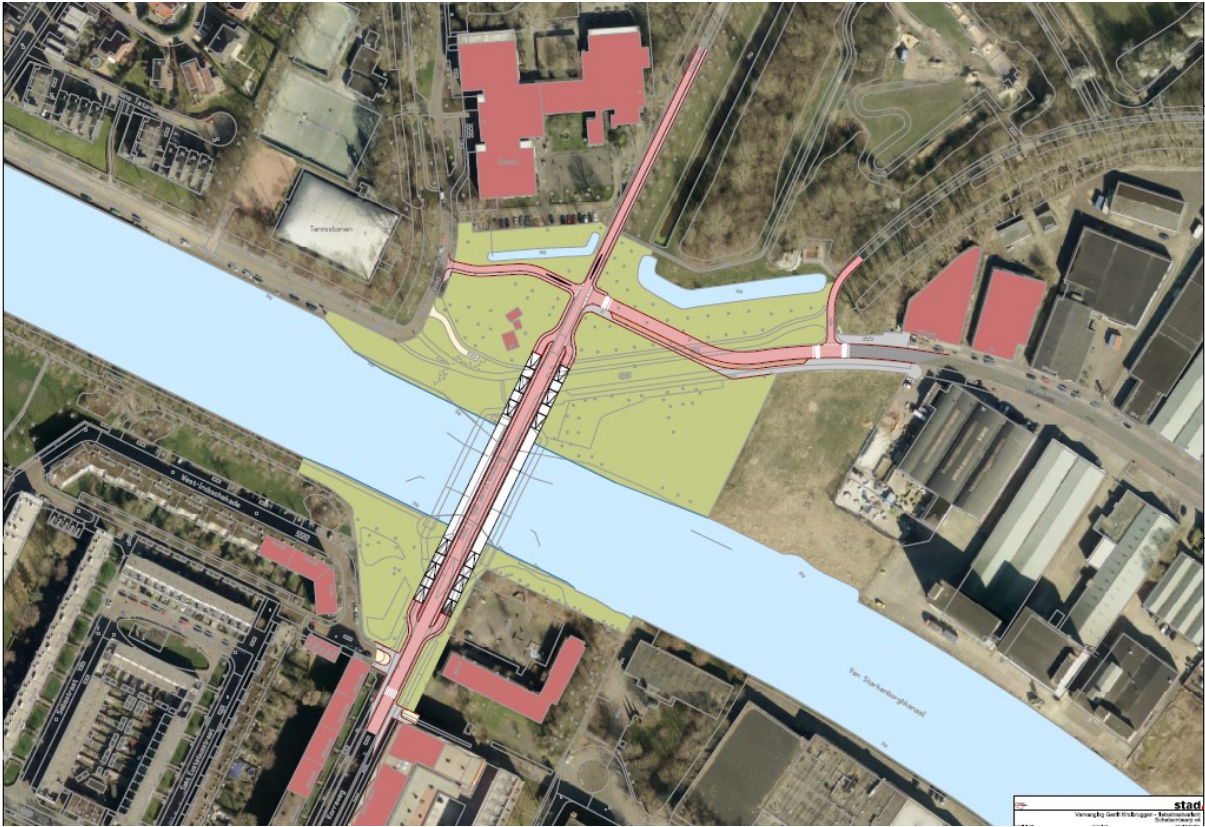
Het verbreden van de brug naar de gewenste 18 meter is kostenverhogend. Niet alleen omdat extra materialen (staal, beton) die nodig zijn, maar ook vanwege omgevingsaspecten worden nieuwe risico's geïntroduceerd. Zo zullen vanwege een andere systeemgrens meer en gecompliceerde kabels en leidingen moeten worden verlegd, is de technische inpassing in de omgeving een nog groter vraagstuk en is daardoor het halen van de afgesproken mijlpalen niet realistisch. Tijdens de planstudie is gekozen voor geoptimaliseerde versie vanwege de kosten die daarmee konden worden bespaard. Met deze voorgeschiedenis is het in deze fase alsnog weer om extra financiële middelen vragen niet realistisch.

ad 3. Autobrug afschalen tot fietsstraatbrug

Tijdens de KES gesprekken met de gemeente is uitvoerig gesproken over het alternatief om de Gerrit Krol Brug van gebiedsontsluitingsweg af te schalen naar een erftoegangsweg. Deze oplossing past bij de toekomstige ontwikkelingen in de omgeving zoals het inrichten van Korreweg als fietsstraat. Auto's kunnen gebruik blijven maken van de brug, alleen hebben de fietsers voorrang. Dat is gezien de huidige situatie op de brug al een grote verbetering wat betreft veiligheid. Bij de keuze van een fietsstraatbrug vervalt de fietsonderdoorgang aan de noordzijde en is deze nieuwe brug daardoor beter inpasbaar op de huidige locatie. Het 'Schetsontwerp v4' van de gemeente laat tevens zien dat de kruising met de Ulgersmaweg in noordelijke richting is verschoven en aangepast waardoor deze overzichtelijker lijkt te worden. De inschatting van het projectteam is dat de fietsstraatbrug past binnen het huidige budget van 21 miljoen en de planning.

Voor de gemeente is een fietsstraatbrug geen toekomstbestendige oplossing voor de autobereikbaarheid van stad en regio. Daarom zijn de verkennende gesprekken opgestart over het vervangen van de verderop gelegen busbaanbrug voor een nieuwe multimodale brug, die een nieuwe ontsluiting van de binnenstad/UMCG mogelijk maakt. De gemeente moet een uitspraak doen over de afschaling van de Gerrit Krolbrug. Belangrijk aandachtspunten hierbij zijn dat, in afwachting van de ontwikkelingen in het Oosterhamrikzone-project, een fietsstraatbrug minder geschikt is voor de huidige verkeersintensiteiten en de mogelijke bezwaren van de betreffende gebruikers.

Het advies van het projectteam is om in te stemmen met het afschalen van Gerrit Krol Brug van ontsluitingsweg naar een erftoegangsweg (fietsstraatbrug).



Schetsontwerp v4: Gerrit Krol Brug variant erf toegangsweg