

Datum 31-01-2019 Bijlage(n) 1 Kenmerk 7359503
Informatie Jeroen Bos Tel. 050 367 8058
Onderwerp Gerrit Krolbrug en busbaanbrug

Geachte heer Ter Haar en Belgraver,

Op 17 december jongstleden ontvingen wij uw brief waarin u uw zorgen uit over de aanpassing van het ontwerp voor de nieuwe Gerrit Krolbrug. U verzoekt ons daarnaast een pas op de plaats te maken en de besluitvorming over het aanpassen van het ontwerp van de Gerrit Krolbrug over te laten aan het nieuwe college en de nieuwe gemeenteraad.

Vervanging bestaande busbaanbrug

Het Rijk heeft aangegeven de busbaanbrug over het Van Starckenborghkanaal in eigendom te willen nemen en te vervangen. Hierover zijn in het BO MIRT op 22 november 2018 afspraken gemaakt en is de raad per brief geïnformeerd. Het vervangen van deze brug past bij de door ons gewenste situatie en bevestigt de financiële betrokkenheid van het Rijk, dat hiervoor in totaliteit 45 miljoen euro beschikbaar heeft gesteld. Ook zonder Oosterhamriktracé is een vervanging van de bestaande busbaanbrug vereist in verband met de beperkte doorvaarthoogte en -breedte en de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Tevens biedt de nieuwe brug mogelijk ruimte voor een rechtstreekse fietsverbinding naar Kardinge; een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk. Indien er een nieuwe multimodale brug wordt gerealiseerd kan de Gerrit Krolbrug worden afgeschaald naar een fietsstraatbrug in aansluiting op de fietsvriendelijke Korreweg.

De inzet van de overheden is er op gericht om de financiële middelen voor de vervanging van de bruggen te gebruiken voor drie bruggen: Gerrit Krolbrug, Paddepoelsterbrug en busbaanbrug. Met de voorkeursalternatieven die er nu voor deze eerste twee bruggen liggen, resteert er een bedrag. Wellicht nog meer, als er optimalisaties mogelijk zijn. Dat betekent echter dat de overheden de financiering van de busbaanbrug hier nog niet mee hebben geregeld. Desondanks ligt wel een deel van de noodzakelijke financiering in het zicht en betekent het bovenal dat de verantwoordelijke minister erkent dat de brug niet voldoet en een alternatief nodig is. Zowel Rijk als regio spannen zich in om aanvullende financiering te organiseren.

Gerrit Krolbrug

De Gerrit Krolbrug kan door de (verwachte) vele openstellingen en door de inrichting van de Korreweg en wegen nooit als volwaardige hoofd-ontsluitingsroute dienen voor dit deel van de stad. Het is, zoals eerder vastgesteld, geen reële oplossing voor het bereikbaarheidsvraagstuk in dit stadsdeel.

We hebben met het voorkeursalternatief in 2016 een brede brug met gescheiden rijbanen voor auto en fiets afgesproken en met een ongelijkvloerse kruising aan de zijde van de Ulgersmaweg in de vorm van een fietstunnel. Het ontwerp is echter niet optimaal vanwege de gevolgen voor de directe omgeving, zoals de beperkte afstand tussen de brug en de nieuwbouwlocatie aan de voet van de brug (voormalige schoollocatie aan de Korreweg). Ook de maakbaarheid en functionaliteit voor de gebruikers is een aandachtspunt. Het risico bestaat dat fietsers toch de rijbaan oversteken of in tegengestelde richting rijden, om de tunnel te omzeilen. Dit is duidelijk geworden bij de uitwerking van het voorkeursalternatief uit 2016.

De noodzaak voor een snelle vervanging van de Gerrit Krolbrug, de problemen met het huidige ontwerp vanwege veiligheid en maakbaarheid en om na te gaan of we het ontwerp verder kunnen optimaliseren om zo extra budget voor de nieuwe busbaanbrug te genereren, maken dat Rijkswaterstaat nu start met het onderzoek en nagaat of het ontwerp van de nieuwe Gerrit Krolbrug beter kan met minder middelen.

Een compacte brug sluit bovendien beter aan bij de ambitie om de Korreweg op termijn fietsvriendelijk in te richten. De wens voor een compacter ontwerp van de Gerrit Krolbrug is overigens niet nieuw. In onze brief aan de gemeenteraad uit juni 2015 (zie bijlage) is aangegeven dat de mogelijkheden werden verkend voor een nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone en een nieuwe Gerrit Krolbrug met beperkte functionaliteit, aansluitend bij de wens om de Korreweg als fietsstraat in te richten.

Participatie

Wij begrijpen dat u de aankondiging van het onderzoek als een verrassing ziet. Hoewel de bestuurlijke afspraken tussen het Rijk en de provincie van invloed zijn op het project, verandert er wat ons betreft niks aan de zorgvuldigheid waarmee we het proces doorlopen. Onder leiding van Rijkswaterstaat start de verdere uitwerking van de Gerrit Krolbrug en de Paddepoelsterbrug. Voor de nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal gebeurt dat in deze fase onder leiding van de gemeente, waarna we het project in de volgende fase overdragen aan Rijkswaterstaat. De samenwerking tussen rijk, provincie en gemeente leggen we vast in een samenwerkings-overeenkomst.

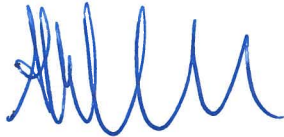
Het voorstel tot aanpassing van het ontwerp de Gerrit Krolbrug leggen we komend voorjaar voor aan de nieuwe gemeenteraad. Dit jaar gebruiken we om de plannings van de Gerrit Krolbrug en de busbaanbrug zo goed mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. De onderzoeken naar het verkeerscirculatieplan en duurzame mobiliteit komen

idealiter eerder aan bod dan een volgend besluit over de autoverbinding. Dat bepaalt immers ook het te nemen besluit over alle projecten in de Oosterhamrikzone.

Een onderzoeksvorstel voor het verkeerscirculatieplan en het andere onderzoek naar duurzame alternatieven verwachten we komend voorjaar.

We verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met projectmanager Jeroen Bos via bovenstaand telefoonnummer of per e-mail: jeroen.bos@groningen.nl

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
namens hen, concerndirecteur Groningen,
namens deze,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

Alfred Kazemier,
directeur Stadsontwikkeling