



aan: [REDACTED]

van: [REDACTED]

datum: 13-09-2018

betreft: Vervanging Gerrit Krolbrug

---

[REDACTED]

Conform de SOK zijn we begonnen met onze werkzaamheden op basis van het eindresultaat van de verkenningsfase en de vastgelegde bestuurlijke afspraken; het bestuurlijk voorkeursalternatief (BVA). Om in juiste volgorde tot een goed beeld te komen is voorrang gegeven aan de zgn. Basis-Kes met stakeholders Rijkswaterstaat en gem. Groningen.

Allereerst is samen met RWS gekeken naar de inpassing van een nieuwe brug met een doorvaartbreedte van 54 m. in de hoofdvaarweg. De situering wordt beïnvloedt door de nabijgelegen ligplaats Ulgersmaweg, geschikt voor klasse V schepen. Om zo dicht mogelijk bij de richtlijnen te blijven is er een kleine verschuiving van de zuidelijke oeverlijn landinwaarts noodzakelijk of een aanpassing van de ligplaats in de noordoever. Dit betekend een kostenverhogende omstandigheid.

Aansluitend zijn de (KES)gesprekken met de gemeente Groningen opgestart. Belangrijkste onderwerp was de indeling van de brug. De gemeente is van mening dat de aangegeven 16 m. breedte nodig is als verkeersruimte vanwege de grote verkeersstroom langzaam verkeer die met fysieke afscheidingen geleid moet worden naar de onderdoorgang.

De gemeente staat op het standpunt dat bij een ontwerpbreedte van 16 m., inclusief hoofddraagconstructie, 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*".

Conform het BVA is de haalbaarheid ook constructief onderzocht. Voor een deugdelijke hoofddraagconstructie dient rekening te worden gehouden met ca. 2 m. extra breedte. Dit opgeteld bij de 16 m. benodigde verkeersruimte leidt tot een brugbreedte van 18 m.

Dit betekend een behoorlijke kostenverhogende wijziging en bovendien zal de inpasbaarheid in de omgeving qua ruimtebeslag de nodige problemen opleveren. Naast de genoemde verschillen van inzicht is er ook het ontwerpproces met uiteenlopende beleving van "sober en doelmatig" tot "entree van de stad / landmark".

We komen tot de conclusie dat het BVA, met als uitgangspunt ontsluitingsweg, niet maakbaar is (mede uit oogpunt van verkeersveiligheid) binnen de gegeven technische en mogelijk ook de financiële kaders.

opties

- scope/functionaliiteit aanpassen
- een mogelijk alternatief, de fietsstraatbrug, is goed inpasbaar in alle opzichten, maar wacht dan op een besluit van de gemeente (1<sup>e</sup> kw. / 2019); gestelde mijlpalen zijn dan niet meer haalbaar.

Namens Team Vervanging Gerrit Krolbrug,

[REDACTED]