|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
| Vergaderdatum | 24 oktober 2023 |
| Deelnemers | Hans ter Haar, Bewonersorganisatie Professorenbuurt Ben Kievitsbos,VBNO Jaco Belgraven, woonboten Oosterhamrikkade Jan van Slochteren, werkgroep toegankelijk Groningen Marria Winkels, Fietsersbond Groningen Tristan vd Werf, wijkorganisatie Beijm Loek Veldt. wijkorgansatie Korrwegwijk Chris van Malkenhorst, wijkorganisatie Hunze en van Starkenborgh) Bert Meijberg, wijkorganisatie Hunze en Van Strakenborgh)  Marcel Meijer, gemeente Groningen Niek Rolink, verkeersadviesbureau Roelofs Ryan Lievaart, Rijkswaterstaat |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

**Opening:**

Doel van deze bijeenkomst is het bespreken van de eerste onderzoeksresultaten van het *Minder hinder plan Gerrit Krolbrug*. In dit lopende onderzoek wordt gekeken naar de mogelijkheden voor een tijdelijke fiets-loopverbinding over de Hoofdvaarweg tijdens de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug. Deze tijdelijke verbinding zou dan komen te liggen bij of op de Busbaanbrug. De bouwperiode van de nieuwe brug duurt van 2026 tot medio 2029.

**Context van het onderzoek tijdelijke brug**

Ryan Lievaart geeft een toelichting op de achtergrond van het Minder Hinderplan. Rijkswaterstaat is op 23 oktober 2023 begonnen met de bouw van de hellingbanen bij de Gerrit Krolbrug. Deze hellingbanen zijn eind 2023 gereed en worden in januari 2024 opengesteld voor het fietsverkeer. Deze hellingbanen zijn bedoeld om de toegang te verbeteren van één van de fiets-loopbruggen voor fietsers, bakfietsen, ouders met kinderwagens en buggy’s en in het bijzonder ook voor minder mobiele mensen/ouderen.

Ondertussen maakt het projectteam stappen met de planuitwerking voor de nieuwbouw Gerrit Krolbrug. De documenten die nodig zijn voor de omgevingsvergunning worden compleet gemaakt en vervolgens dit jaar ingediend bij het vergunningenloket van de gemeente. Naar verwachting zal in het voorjaar 2024 de ‘ter inzage periode’ van start gaan.

Vervolgens zal later in 2024 het contract worden opgesteld en wordt in 2025 het werk gegund aan een aannemer. Deze geselecteerde aannemer zal na een periode van voorbereiding in 2026 starten met de bouw van de nieuwe brug.

Eén van zijn eerste acties is het weghalen van de fiets-loopbruggen en daarmee ook de hellingbanen. Deze liggen namelijk in het werkgebied. Daarmee vervalt een belangrijke onderdeel van een drukke fietsverbinding in de stad Groningen. Dit zal de nodige overlast en hinder gaan geven.

Daarom heeft het Platform Gerrit Krolbrug in mei een Pamflet opgesteld en aangeboden aan de wethouder van de gemeente Groningen. In het Pamflet doet het Platform een voorstel om een tijdelijke brug aan te leggen waarover de fietsers tijdens de nieuwbouw gebruik van kunnen maken. Met een tijdelijke burg wordt de doorstroming van met name fietsers gegarandeerd.

Dankzij dit initiatief van het Platform heeft op 21 juni een overleg plaatsgevonden met onder ander het bedrijf Janson Bridging. Er is toen een aantal opties verkend waar deze tijdelijke brug dan zou kunnen liggen. Er kon veel niet – door bomen, kabels, gebouwen en andere obstakels - maar er zijn wel mogelijkheden voor een tijdelijke brug naast de Busbaanbrug. Door de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat is toegezegd dat deze optie(s) verder worden uitgewerkt.

Vervolgens is door de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat opdracht gegeven aan het verkeersadviesbureau Roelofs om onderzoek te doen naar de haalbaarheid van een tijdelijke brug bij de Busbaanbrug.

Ook heeft een gesprek plaatsgevonden met het OV-bureau over het medegebruik van de Busbaanbrug zelf door fietsers/wandelaars. Vertraging op de Busbaanbrug heeft grote impact op het hele openbaar vervoer van de provincie Groningen. Het OV bureau heeft toegezegd mee te willen denken over een tijdelijk oplossing voor het wegvallen van de verbinding Gerrit Krolbrug.

Roelofs heeft dan ook onderzocht of de Busbaanbrug zelf zo kan worden ingericht waardoor naast de bussen ook de fietsers van deze brug gebruik kunnen maken.   
Verder heeft het bureau Roelofs in kaart gebracht wat de mogelijke hinder wat betreft reistijd zal zijn tijdens de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug.

**Toelichting op Minder Hinder plan: de tijdelijke brug**

Niek Rolink (bureau Roelofs) geeft aan de hand van een presentatie een toelichting op het onderzoek. Het onderzoeksgebied voor een tijdelijk brug ligt bij de Busbaanbrug. Het gaat over de periode 2026 – 2029 (periode bouw nieuwe brug). Verder betreft het “basis varianten” die in een later fase – wanneer een voorkeursvariant wordt uitgewerkt – verder kunnen worden geoptimaliseerd.

Varianten:

De volgende varianten zijn uitgewerkt:

Variant 0: Gebruik bestaande infra: dit is de variant waarbij bij aanvang bouw van de nieuwe brug de fiets-loopbruggen zijn verwijderd en er geen verbinding meer is en verder ook geen maatregelen worden getroffen. Hierdoor ontstaat een verslechtering van de reistijd. De uitkomst van deze variant wordt naast de overige oplossingen gelegd en zo wordt gekeken of deze varianten tot minder hinder (reistijdverlies) leiden.

Variant 1: tijdelijke fietsbrug

* + 1a: tijdelijke fietsbrug met hellingbanen
  + 1b: tijdelijke fietsbrug met trap

Variant 2: Busbaanbrug

* + 2a: ½ rijbaanafzetting met hellingbanen
  + 2b: ½ rijbaanafzetting met trap
  + 2c: fietsstroken

- het OV bureau heeft een aantal voorwaarden meegegeven: zoals geen afsluiting voor bussen en een beperkte vertraging.

- bij variant 1a en 2a (hellingbanen) kunnen ook trappen worden geplaatst.

- snelheid bussen:   
 bij variant 2a en 2B: snelheid bussen max 50 km/u

bij variant 2c: snelheid bussen max 30 km/u

- bij variant 2c is geen ruimte voor een voetpad en daardoor is deze variant geen optie voor voetgangers.

Vraag: kan er geen voetpad aan de Busbaanbrug worden gehangen?   
Antwoord Deze optie is eerder onderzocht en is vanwege technische complicaties niet verder uitgewerkt.

- Vraag: gaat de Busbaanbrug dan niet open voor scheepvaart?

Antwoord: de huidige fietsloopbruggen zijn momenteel het laagste object op de Hoofdvaarweg en dus bepalend voor hoogte schepen. Deze situatie blijft totdat de nieuwe Gerrit Krolbrug wordt opgeleverd. Dus de Busbaanbrug gaat niet vaker open dan nu het geval is: dat is zeer sporadisch en meestal in verband met een test.

- Vraag: zijn brommers/scooters ook meegenomen in het onderzoek?

Nee: de referentie is nu fietsers en voetgangers. In de latere uitwerking kunnen doelgroepen zoals brommers ook worden meegenomen.

Veiligheid

Alle varianten zijn veilig voor de verkeersdeelnemers. Alleen zijn er tussen de varianten wel verschillen in de mate van veiligheid en ook comfort. Wanneer er sprake is van gescheiden rijbanen voor fietsers en bussen is de veiligheid hoger dan wanneer de bussen samen met de fietsers van dezelfde rijbaan gebruik maken (zie variant 2c). Overigens is het toepassen van fietsstroken een veel voorkomen wegindeling die voldoet aan de geldende richtlijnen en ook veilig zijn.   
Verder wordt de opmerking gemaakt met betrekking tot 2c: het gaat om heel veel fietsers, met ook veel schoolgaande kinderen (gedrag), deze fietsers moeten via een lange helling naar boven en beneden fietsen; dat heeft allemaal invloed op veiligheid.

Verkeerskundige analyse

De reistijdberekeningen van alle varianten zijn afgezet tegenover de 0 variant (niets doen).

Uit reistijdberekeningen blijkt dat het wegvallen van de Gerrit Krol-verbinding het grootste effect heeft voor voetgangers. De vertraging is 15 – 30 minuten (afhankelijk van de variant).   
Voor fietsers is het effect minder. De maximale vertraging is 7 minuten.   
De reistijdwinst van de varianten is niet heel groot. Het grootste effect dat behaald kan worden is 1,8 minuten reistijdwinst ten opzichte van variant 0. Dit betekent nog steeds een vertraging van ruim 5 minuten ten opzichte van de huidige situatie.

Dat komt onder andere doordat de hellingbanen een behoorlijke lengte hebben en slingerend hun weg vinden, en dat kost tijd.

Bij alle varianten is sprake van vertraging ten opzichte van de huidige situatie; het wordt altijd slechter - er is dus bij alle varianten meer tijd nodig om de vaarweg over te kunnen steken.

Wat aandacht vraagt zijn de locatie basisscholen; in de wijk Hunze en Van Starkenborgh is er geen basisschool. Ouders met (kleine) kinderen moeten dus een aantal keren per dag de route afleggen en deze doelgroep heeft dus meer hinder/overlast dan zo uit het verkeersberekening blijkt.

Uit de analyse blijkt dat door het wegvallen van verbinding Gerrit Krolbrug (0 variant) de variant 1 en 2 niet altijd de snelste en of meest korte route is: voor een aantal gekozen locaties is de route over Noordzeebrug of Oostersluis beter.

- Opmerking: de Noordzeebrug is een lange steile helling die bij doelgroepen niet de voorkeur heeft.

Het gebruik van de busbaanbrug over een korte lengte (2a en 2b) geeft de minst vertraging voor de bussen. 2c scoort slechter omdat de lengte langer is en ook is de maximum snelheid lager (30 km/u): dus is er meer vertraging voor de bussen.

Vraag: kunnen er buslijnen worden verlegd, dus buslijnen met een regionale bestemming via een andere brug laten rijden.   
Antwoord: daar is nu niet naar gekeken, dit zou een optimalisatie zijn. Belangrijk uitgangspunt blijft: geen of zo min mogelijk vertraging voor de bussen.

Algemene opmerking over analyse: het is statiek, gemiddelde cijfers. Het is erg afhankelijk van positie danwel vertrekpunt in de woonwijk wat het verlies aan reistijd is. Dus niet het reistijdverlies als maat/uitgangspunt nemen, maar denken vanuit de behoefte van alle doelgroepen om veilig, comfortabel en zonder teveel vertraging de vaarweg over te kunnen steken.

Conditionering

Er is een quick scan gedaan naar bestemmingsplannen, bodem, kabels en leidingen, archeologie en dergelijke. Vooralsnog zijn nu geen reden om varianten als onhaalbaar te bestempelen. Wel zijn varianten waarbij gebouwd wordt risicovoller.

Alternatieve varianten

1c: een aparte fietsbrug over de hele lengte van de Busbaanbrug (van Pop Dijkemaweg tot aan Oosterhamriklaan). Daarmee wordt veiligheid geborgd.

2d: kan over de gehele lengte van de Busbaanbrug de bussen en fietsers worden gescheiden.

Antwoord: deze variant is afgevallen omdat door de lange lengte de wachttijd (voor het verkeerslicht) voor de bussen te ver oploopt, de vertraging te groot wordt en daardoor de hele dienstregeling van het OV Groningen vastloopt

Aandacht voor minder mobiele mensen

De groep minder mobiele mensen (rolstoel/rollator, wandelwagen, bakfietsen) is in het onderzoek niet als aparte doelgroep onderzocht. Zij ervaren een tijdverlies van een uur door lengte afstand en beperking mobiliteit. Voor deze doelgroep is de tijdelijke brug met hellingbanen de enige oplossing om deze tijd te verkorten.

Vraag: is er een mogelijkheid om liften te plaatsen

Antwoord: Dit is uit ervaring (Grote Markt) geen goede maatregelen vanwege storingen.

Eerste indicatie/conclusie van de aanwezigen:

Variant 2c biedt geen oplossing voor voetgangers

Variant 1b en 2b (trappen) biedt geen oplossing voor minder mobiele mensen (en bakfietsen, wandelwagens enz.)

Blijft over varianten 1a en 2a: tijdelijke brug/Busbaanbrug met hellingbanen.   
en door de brug te verlengen zijn hellingbanen ook niet nodig (1c)

**Het vervolg**

- Afronden onderzoek Roelofs  
in het concept onderzoek worden de voorstellen/aanbevelingen die tijdens dit overleg aan de orde zijn geweest verwerkt.

- het onderzoek wordt gedeeld met bestuurders (Stuurgroep Groninger bruggen) en zij zullen een advies opstellen voor de minister welke vervolgstappen kunnen worden genomen: dat zou kunnen zijn het uitwerken van een ‘voorkeurs’-variant.

- het advies/besluit van de stuurgroep wordt gedeeld met stakeholders.

**Rondvraag:**Kan de presentatie worden gedeeld?  
Nee: we zijn nu bezig met het onderzoek: dit is een tussenstand. De huidige presentatie is dan ook niet volledig of afgerond

De hellingbanen: wordt tijdens de bouw van de hellingbanen bij de fiets-loopbrug die nog toegankelijk is (oostelijke brug) de middengoot verwijderd. Dit zal heel veel problemen voorkomen met tegengesteld verkeer.  
Dit wordt nagevraagd.

**Sluiting**