Verslag bijeenkomst Partcipatiegroep Gerrit Krolbrug

Wij, de Bewonersorganisaties Beijum, De Hunze/Van Starkenborgh en Wijkoverleg Korrewegwijk, hebben gehoord hoe Rijkswaterstaat en gemeente onze Bewonersvariant beoordelen.

Onze Bewonersvariant wordt gesteund door 12 bewonersorganisaties, de Fietsersbond Groningen en de Vereniging Bedrijven Noord Oost. Voor ons allemaal staan veiligheid en gebruiksgemak voorop. Daarom streven wij naar een brug op het huidige niveau, met gescheiden banen voor auto’s en fietsers. In de plannen is echter sprake van een hoge (4m) en een heel hoge (5,7m) brug, met één rijbaan voor auto’s en fietsers.

Het was duidelijk dat de Bewonersvariant niet in het plaatje past. Toch hoopten we op een positieve beoordeling door het ingenieursbureau dat onze variant beoordeelt. Maar helaas: ons plan ‘past niet in de opdracht’. Zou de opdracht dan niet veranderd kunnen worden? Op dit moment lukt dat nog niet. Een aantal directeuren heeft de opdracht opgesteld. Raad, Provinciale Staten en Tweede Kamer is niet gevraagd, of dat ook hun opdracht zou zijn.

De gemeente is trouwens nog lang niet klaar met de Mobiliteitsvisie. De keuze voor de nieuwe Gerrit Krolbrug ‘fietst’ daar dwars doorheen. De aansluiting van de brug op de Fietsstraat Korreweg? Ook nog geen besluit over genomen.

Hetzelfde geldt voor de Oosterhamrikzone, die van belang is voor het verkeer over de Gerrit Krolbrug. Hoe moet je nu een verantwoorde keuze maken over de hoogte en breedte van de nieuwe brug? Deze vraag hebben we aan de gemeenteraad gesteld.

Beste bestuurders: wees wijs, hou voorlopig alle opties open, en veeg de Bewonersvariant niet van tafel. De beoordeling zoals we die hebben gekregen is eenzijdig, en maakt gebruik van verkeerde uitgangspunten.

Even wat geschiedenis. De gemeenteraad heeft in 2016 besloten dat de Gerrit Krolbrug met gescheiden rijbanen zou worden gebouwd. In 2018, bij de uitvoering, bleek volgens de provincie dat die brug ‘niet maakbaar’ was. Niemand kan ons vertellen waarom. Ons Wobverzoek bij de provincie leverde dit op: het project van 21 miljoen euro is door één ambtelijk memo gestrand. Het memo stelt dat de brug ‘niet maakbaar’ is, maar geeft geen onderbouwing. Een diepere analyse is er volgens de provincie niet. Onvoorstelbaar.

Terug naar de beoordeling. Nieuwbouw van Lefier naast de Korrezoomflat: die zat wél in de opdracht. Opvallend, want de vergunning voor de bouw is kortgeleden aangevraagd, en de vergunning is nog niet eens verleend. En raad eens: de Bewonersvariant is in strijd met het bouwplan van Lefier, dat dus nog niet eens vergund is maar alvast wordt ingeboekt als harde voorwaarde. Zo krijgen we nooit een eerlijke beoordeling van de Bewonersvariant! De aanwezige bewonersorganisaties hebben duidelijk laten weten dat deze verandering van spelregels tijdens de wedstrijd onfatsoenlijk is en blijkt geeft van een zeer onevenwichtige belangenafweging.

De belangen van Lefier en van de toekomstige bewoners van de hoogbouw wegen dus nu al zwaarder dan de belangen van 45.000 omwonenden, vertegenwoordigd door de 12 bewonersorganisaties, en van 5,5 miljoen fietsers per jaar.

Verder erkende Rijkswaterstaat dat het aantal schepen de komende 30 jaar niet toeneemt, maar dat het om grotere schepen gaat. Onze vraag, of de 4 meter hoge brug dan wel het aantal brugopeningen vermindert, wordt nog uitgezocht. Uit openbare gegevens blijkt trouwens dat de brug bij Dorkwerd (4 m hoog) bijna net zo vaak opengaat als de Gerrit Krolbrug (2,3 m). Voor ons is het wel duidelijk dat een brug op 4 m geen voordelen biedt voor het scheepvaartverkeer. De hoogste variant (5,7 m) biedt die voordelen wel, maar heeft draconische gevolgen voor de Korreweg, Heerdenpad en Ulgersmaweg. De aanwonenden krijgen forse inkijk. En de kruising Korreweg/Oosterhamriklaan moet met 90 cm worden verhoogd!

Nogmaals een oproep aan onze politieke bestuurders. Schiet de Bewonersvariant nu niet af, maar laat die verder meelopen zodat er een goede vergelijking wordt gemaakt met de 4 en 5,7 m-varianten!