

Groningen, 5 juni 2021

Aan het college van Burgemeester en Wethouders en de raad van de gemeente Groningen

Onderwerp: Inspraakreactie Gerrit Krolbrug comité (GKc) op de concept-Mobiliteitsvisie

De Gerrit Krolbrug is de belangrijkste verbinding over het van Starckenborghkanaal voor de bewoners van de stadswijken De Hunze, van Starckenborgh en Beijum naar de binnenstad van Groningen en naar de belangrijkste werk- en opleidingslocaties. Dit geldt ook voor de fietsende inwoners van het Ommeland ten noordoosten van de stad en in zekere zin ook voor (een deel van) de inwoners van Lewenborg, Oosterhoogebrug/Ulgersmaborg en Noorderhoogebrug.. Het van Starckenborghkanaal is een barrière voor de fietsers. Er zijn weinig veilige oversteken over het kanaal voor fietsers. De fietsverbinding via de Paddepoelsterbrug kan al geruime tijd niet meer gebruikt worden. De Walfridusbrug en de Noordzeebrug zijn hoog met redelijk steile hellingen, voor veel fietsers geen aantrekkelijke route. De Busbaanbrug is voor fietsers niet toegankelijk, blijven enkel nog de Oostersluis bruggen over. De verbinding via de Gerrit Krolbrug is dus een essentiële schakel in het fietsnetwerk van de gemeente Groningen en het Ommeland. Dagelijks maken 15.000 fietsers gebruik van de brug naast ongeveer 3500 auto's. Ook is de Gerrit Krolbrug de belangrijkste verbinding voor de minder mobiele weggebruikers omdat deze brug, tot voor de aanvaring op 15 mei 2021, zonder hellingen kan worden gebruikt. Tot slot wordt de brug veel gebruikt voor de inwoners van Groningen die naar Sportcentrum Karding gaan.

Door de aanvaring is de beweegbare brug buiten gebruik. Of herstel mogelijk is, is nog niet duidelijk. Het GKc dringt aan op zo snel mogelijk herstel van de beweegbare brug en anders op een tijdelijke vervangende brug voor in elk geval voetgangers en fietsers. Mochten beide opties niet mogelijk zijn, dan moeten de voorbereiding en realisatie van de nieuwe Gerrit Krolbrug, na een gedegen onderzoek en besluitvormingsproces, in een zo kort mogelijk tijdsbestek worden uitgevoerd.

Wij hopen dat de Mobiliteitsvisie "Groningen goed op weg" in elf punten, ook leidend is bij de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Met name betreft dit de volgende 4 punten.

Nummer 1. Autosnelheid op de brug maximaal 30 km/uur.

Nummer 2. Verkeersveilige brug, de huidige brug wordt als zeer verkeersonveilig ervaren. Dat betekent in onze ogen: zo weinig mogelijk auto's over de brug. Auto's horen bijvoorbeeld niet thuis in de directe omgeving van scholen. Het Karrepad en het Wessel Gansfort zijn scholen in de onmiddellijke nabijheid van de brug. Van de brug wordt ook veel gebruik gemaakt door bakfietsers en fietsende (kleine) kinderen, en ouderen.

Nummer 3. Voetgangers meer ruimte geven, de Gerrit Krolbrug moet goed toegankelijk zijn voor voetgangers en de minder mobiele weggebruikers (rollators, scootmobiels),

Nummer 4. "050 Fietsstad", de Gerrit Krolbrug is een zeer belangrijke schakel in één van de belangrijkste routes in het fietsnetwerk van de gemeente Groningen en onderdeel van de

doorfietsroute naar Ommeland

Op basis van de uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie pleiten wij ervoor om de beweegbare Gerrit Krolbrug te vervangen door een lage brug, ontworpen op de huidige doorvaarthoogte en de brug onderdeel te maken van de fietsstraat Korreweg, doorgetrokken op de Ulgersmaweg tot minimaal het fietspad Hunzeboord.

Uitvoering als fietsstraat, betekent "auto te gast". Wij dringen aan op het zoveel mogelijk weren van het (vracht-)autoverkeer. Hiervoor is een breed instrumentarium inzetbaar zoals drempels en bloembakken. Ook een goede visualisering en verlichting is essentieel voor de uitvoering als Fietsstraat. Duidelijke routing en bebording kunnen automobilisten ertoe verleiden gebruik te maken van routes die aansluiten op de Ring Groningen en meer geschikt zijn voor auto's. Het meest effectief achten wij dat de toegestane snelheid van 30 km/uur stringent wordt gehandhaafd. Hiervoor kunnen camera's worden benut.

Wat ontbreekt in de Mobiliteitsvisie is de positie van de scheepvaart. Het van Starckenborghkanaal is een belangrijke (inter-)nationale vaarwegroute voor de binnenvaart, wij onderschrijven dit. De bewonersvariant is gestoeld op een beweegbare brug op de huidige doorvaarthoogte. Over de gesuggereerde beweegbare brugvariant op 5,70 meter is een motie aangenomen door de gemeenteraad, die uitvoering van deze variant blokkeert. De variant met een doorvaarthoogte van 4,5 meter levert voor de binnenvaart geen voordelen op. Deze brug moet voor alle binnenvaartschepen worden geopend, net als een brug op de huidige hoogte. Dit is inmiddels ook onderkend door de projectorganisatie (Rijkswaterstaat en gemeente Groningen).

Wij beraden ons nog op de noodzaak van de bochtverruiming. De bochtverruiming is een onderdeel dat pas in een later stadium is toegevoegd aan de planuitwerking. De bochtverruiming heeft naar onze mening veel implicaties op het project. De kosten van de bochtverruiming zullen aanzienlijk zijn, niet alleen vanwege het wijzigen van de beide oevers over enkele honderden meters maar ook omdat er in de noordoever enkele belangrijke leidingen (o.a. hogedrukgasleiding) voor verplaatst moeten worden. Voor zover ons bekend is voor de bochtverruiming nog geen apart budget gereserveerd. De bochtverruiming zal naar onze mening gezien de uitvoering en nodige planuitwerking een vertragende factor kunnen zijn voor het vervangen van de op dit moment onbruikbare Gerrit Krolbrug. Voordat de werkzaamheden kunnen beginnen zal een alternatieve ligplaats voor de beroepsvaart gevonden moeten worden voor zover zij in de weg liggen van de werkzaamheden. U begrijpt dat gezien de huidige situatie het geen goed vooruitzicht is voor de vele gebruikers. Feit is daarbij dat volgens ons de voorgestelde bochtverruiming onnodig en ongewenst is. Zo nodig zijn aan de oever aan de stadskant doeltreffender, eenvoudiger en veel goedkopere maatregelen mogelijk.

Dat de nautische veiligheid bij een lage brug in het geding zou zijn doordat recreatiebootjes en beroepsvaart dan gezamenlijk de brug moeten passeren stellen wij zeer ter discussie.

Deze situatie doet zich al jaren voor en heeft, voor zover ons bekend, nog nooit geleid tot aanvaringen. Over de jaren 2015 tot en met 2020 heeft zich slechts één aanvaring voorgedaan bij de Gerrit Krolbrug (een schip-brug aanvaring) van de in totaal 132 aanvaringen die in deze periode op de gehele Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl hebben plaatsgevonden. Professionalisering van de bediening van de Verkeersposten Oostersluis en Gaarkeuken, het verder verbeteren van de nautische veiligheidssystemen en het verder doorvoeren van Automatische Industrialisering, zullen in de nabije toekomst zorgen voor een nog veiliger vaarsituatie op de hoofdvaarweg. De recreatievaart kan gestimuleerd worden meer gebruik te gaan maken van de route door de stad, waar ophoud voor het wegverkeer voorkomen wordt door tijdsloten te gaan gebruiken. Bovendien is de recreatievaart geconcentreerd in enkele maanden per jaar. Ook kan desgewenst de brug extra geopend worden om meerdere recreatieboten tegelijkertijd los van de beroepsvaart door te laten. Daarbij: als de recreatiebootjes, die richting de Oostersluis varen, niet hoeven te wachten vanwege een hogere brug, zullen zij alsnog moeten wachten voor de Oostersluis. Op beide plekken kan de nautische veiligheid met goede begeleiding vanuit de Verkeersposten worden gewaarborgd, net als nu.

Conclusie: met een brug op een doorvaarthoogte van 4,5 meter worden de belangen van de fietsers en voetgangers geschaad. De verkeersonveiligheid op een brug met een helling wordt vergroot door het ontstaan van grotere snelheidsverschillen in het op- en afrijden van de brug. En met een hogere brug wordt een barrière opgeworpen die het fietscomfort en het comfort van de voetgangers en minder mobiele weggebruikers schaadt. De situatie met betrekking tot recreatievaart rechtvaardigt dat absoluut niet.

De uitgangspunten van de Mobiliteitsvisie delen wij, het is nu aan het College van B&W en aan de Gemeenteraad om ervoor te zorgen dat deze uitgangspunten ook worden toegepast bij de vervanging van de Gerrit Krolbrug!

Maak van de nieuwe Gerrit Krolbrug een voorbeeld hoe de nieuwe Mobiliteitsvisie wordt gerealiseerd: een lage beweegbare brug, geen onnodige barrière, verkeersveilig ontworpen en ruimtelijk en stedelijk goed ingepast in de aanwezige openbare ruimte. Een schakel in het fietsnetwerk Groningen om trots op te zijn!

Met betrekking tot de relatie Gerrit Krolbrug en de Oosterhamrikzone (OHZ) en het Oosterhamriktracé (OHT) het volgende.

Tijdens de bespreking van de concept-Mobiliteitsvisie in de gemeenteraad van 26 mei jl. gaf de wethouder aan dat het uitgangspunt van de Mobiliteitsvisie is te komen tot minder autokilometers binnen de Ring Groningen. In concreto door zoveel mogelijk het autoverkeer tussen de wijken te voorkomen. In de Mobiliteitsvisie krijgt elke wijk een eigen wijkaansluiting op de Ring, een zogenaamde inprikker. Het Oosterhamriktracé is bedoeld als wijkontsluiting voor een deel van de wijken tussen de Bedumerweg en het Damsterdiep.

Vrijwel alle partijen in de gemeenteraad hebben vraagtekens gezet bij de plannen rond de Oosterhamrikzone en de nut en noodzaak van het OHT. Het Burgerinitiatief Oosterhamrikzone verdient een nadere uitwerking. De wethouder heeft toegezegd met een nader voorstel over de OHZ te komen, waarin een nadere uitwerking is opgenomen onderbouwd met verkeersgegevens, zodat op basis van dit voorstel een heldere en complete afweging kan worden gemaakt.

Ook het Gerrit Krolbrug comité vindt die nadere uitwerking noodzakelijk. Omdat ook het autoverkeer via de Fietsstraat Korreweg en over de Gerrit Krolbrug via de Kardingeweg een indirecte verbinding met de Ring heeft, is het noodzakelijk ook de effecten van het wel of niet realiseren van een autoverbinding via het OHT in het voorstel te verwerken. Uit de visie wordt niet duidelijk welke wijk nu precies via welke 'inprikker' wordt ontsloten. Wordt de Gerrit Krolbrug als 'inprikker' gezien of niet? Concreet willen we weten welke verbinding de Korrewegwijk met de Ringweg heeft in deze plannen. Als beoogd wordt om autoverkeer tussen wijken te voorkomen dan ligt een auto-ontsluiting van de Korrewegwijk via het Oosterhamriktracé en via de Noordzeebrug/Bedumerweg het meest voor de hand.

Hierbij is het voor ons van uitdrukkelijk belang ook de maatregelen in de tijd te zetten in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie. Indien de autoverbinding via het OHT niet wordt gerealiseerd moet helder zijn wat de effecten zijn op de uitvoering van "Fietsstraat Korreweg" en daarmee de aansluiting op de Ring via de Gerrit Krolbrug. Hoe dan ook dient vastgehouden te worden aan eerdere afspraken dat wat de nieuwe Gerrit Krolbrug betreft er sprake zal zijn van beduidend minder autoverkeer dan tot nu toe het geval is. De verwachting is duidelijk uitgesproken dat autoverkeer ontmoedigd zal worden de Gerrit Krolbrug te gebruiken. In de concept Mobiliteitsvisie wordt d.m.v. een groene stip op de brug deze belofte nog eens herhaald: minder autoverkeer!

Daarbij is het ons duidelijk geworden dat zolang de bussen van het OV over de Korreweg rijden de maximumsnelheid 50 km/uur blijft. Daarmee komt de uitvoering als fietsstraat in het geding. Hoe de fietsstraat wordt ontworpen is ook niet duidelijk, dit wacht op het verschijnen van de "Leidraad openbare ruimte" na de zomer. Belangrijke vraag is hoe de veiligheid van de fietser wordt gegarandeerd op de "Fietsstraat Korreweg" en ook op de Gerrit Krolbrug.

Het Gerrit Krolbrug comité sluit zich daarom aan bij de wensen van de Raad tot nadere uitwerking en de gedane toezegging door de wethouder.

Er moet een integraal voorstel komen voor hoe het (vracht-) autoverkeer vanuit de wijken, (zo mogelijk op straatniveau), tussen de Bedumerweg en het Damsterdiep naar en van de Ring kan komen. Zo'n voorstel moet er eveneens komen voor de fietsers, de voetgangers en de minder mobiele weggebruikers van en naar de wijken gelegen buiten het van Starckenborghkanaal en buiten de Ring, naar de daar gelegen voorzieningen en naar het Ommeland. Het voorstel moet een concreet antwoord geven op de vraag: wie moet gebruik

maken van welke verbinding via welke brug. Alle bruggen over het van Starckenborghkanaal zijn barrières voor fietsers waarmee terdege rekening moet worden gehouden. De Walfridusbrug (fietsverbinding vanuit het Ommeland), de Noordzeebrug en de Fiets-loopbrug van de Gerrit Krolbrug zijn hoge bruggen voor de fietser. De uitvoering van de nieuwe Busbaanbrug als multimodale brug (als onderdeel van de OHZ) staat door de toezegging van de wethouder n.a.v. de vragen van de raadsleden nog ter discussie. De beweegbare Gerrit Krolbrug, is door de brugopeningen voor de scheepvaart, al een barrière voor de fietsers, maar een acceptabel en begrijpbaar oponthoud van gemiddeld zo'n 30 keer per etmaal. Voor een deel van de gebruikers is dan de fiets-loopbrug een alternatief. Als deze brug niet als lage variant wordt uitgevoerd vormt de hoge beweegbare brug voor de komende 80 jaar (tot ongeveer 2200, de Mobiliteitsvisie loopt tot 2140) daarnaast een extra barrière voor de fietsers, voetgangers en de minder mobiele weggebruikers, een onnodige barrière naar onze mening. Het belang van de fietsers dient in dit geval voorop te staan. Dit vanuit de basisgedachte van de Mobiliteitsvisie: niet het autoverkeer dominant maar goede ruimte en infrastructuur creëren voor mobiliteit die minder ruimte in beslag neemt: het OV, de voetganger maar vooral de fiets!

Wij wachten met belangstelling het integraal voorstel van het College voor de verkeersstromen en de aansluiting van de wijken tussen de Bedumerweg en het Damsterdiep over de bruggen van het van Starckenborghkanaal af!

Namens het Gerrit Krolbrug Comité,

Met vriendelijke groeten,

Chris van Malkenhorst