**Hoge Gerrit Krolbrug: stadsbestuur neemt een loopje met de werkelijkheid**

De nieuwe Gerrit Krolbrug wordt 4,5 meter hoog. Dat zou niet alleen goed zijn voor de scheepvaart maar ook – en dat is nieuw - voor de weggebruikers die de brug over moeten. Nieuw is ook dat dat geluid nu eens niet van Rijkswaterstaat komt maar van burgemeester en wethouders van Groningen. Die pakken flink uit in hun ijver de hoge brug te verheffen tot een zegen voor de 16.000 valide en minder valide langzame bruggebruikers. Met een ronkende tekst in de gemeentelijke nieuwsbrief wordt de brug, met zinnen die zo uit een reclamefolder lijken te komen, aangeprezen als voor iedereen de beste oplossing.

De door de bewonersorganisaties en anderen aangevoerde bezwaren tegen een hoge brug worden gebagatelliseerd terwijl de voordelen voor de scheepvaart worden uitvergroot. Frappant is dat het onderzoek dat aan de keuze voor een hoge brug vooraf ging wel wijst op de voordelen van een 3 meter brug voor het fietscomfort, de omgeving en de inpassing in het landschap. Maar het stadsbestuur ziet reden om de nadruk te leggen op de vermeende nadelen van zo’n brug. Daarvoor gebruikt het college argumenten die een loopje nemen met de werkelijkheid. We lichten dat toe.

Allereerst is er de bewering dat de helling voor een 4,5 meter brug overeenkomt met die over het Herewegviaduct. Die kent een helling van 2,2 % en niet van 2,5, zoals de Krolbrug krijgt. Bijzonder is dat een helling van 2,5 % voor het Herewegviaduct wel is overwogen in de plannen om in de nabije toekomst de doorrijhoogte voor de treinen te verhogen. Dit zou een toename van het hellingspercentage van 2.2 % naar 2,5 % vragen. Het collegebestuur vond dat uiteindelijk met het oog op het fietscomfort geen goed idee. Dus wat voor het Herewegviaduct niet acceptabel wordt geacht, is plotseling wel acceptabel voor de Gerrit Krolbrug. Afgezien daarvan: het is een zwaktebod om een probleem niet als probleem te erkennen omdat elders hetzelfde probleem zou bestaan.

Dan is er het argument dat moet aantonen dat de fietser slechter af is als de brug omhoog moet. Dan moet gebruik worden gemaakt van de vaste fietsloopbrug. Die wordt 9,7 meter hoog, voor de allergrootste schepen. De redenering dat je vanaf een brug van 3 meter verder omhoog moet dan vanaf een brug van 4,5 meter is misleidend. Als je met de lift van de begane grond naar de tiende verdieping moet, maakt het niet uit of je onderweg even uitstapt op de derde of op de vierde: je moet tien verdiepingen omhoog. Ook als we er vanuit gaan dat een deel van de klim nog fietsend kan worden afgelegd is het verschil verwaarloosbaar.

De fietser zou met een 3 meter brug ook slechter af zijn, omdat die vaker open moet (26 keer per dag). Die bewering is in strijd met de werkelijkheid. Rijkswaterstaat zelf geeft aan dat de brug die er nu uit is gevaren (2,3 m hoog) vaker open gaat (27,7 keer). Dus een lage brug laat al een verbetering zien. Een hogere brug voegt daar in de praktijk nauwelijks wat aan toe: de 4,5 meter bruggen bij Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd gaan 26,4, 25,1 en 24,7 per dag open. Het is verbijsterend dat de gemeente ons voorhoudt dat er 30% minder voor de brug moet worden gewacht als die naar 4,5 meter gaat. Ook over het verschil in wachttijd (hooguit enkele seconden) wordt de werkelijkheid geweld aan gedaan.

Uiteraard mag het stadsbestuur om wat voor reden dan ook de kant van Rijkswaterstaat kiezen. Maar het is niet acceptabel als dat gebeurt met een mix van bagatellisering en doelredenering. Ze zijn een stomp in de maag van al die betrokken burgers die zich uit de naad hebben gewerkt om voor de stad een goed alternatief te vinden. Burgerparticipatie vraagt niet alleen wat van de burger, maar ook van het bestuur: geen verkooppraatjes maar eerlijke afwegingen.