**INFORMATIESET**

**BIJLAGE BIJ DE OPROEP PETITIE VOOR EEN LAGE BRUG TE TEKENEN**

In het vormen van een mening spelen feiten een grote rol. Terecht. Maar wij, het Gerrit Krolbrug Comité, zien dat er met de feiten wordt gestuurd. Er worden cijfers aangedragen afkomstig uit theoretische modellen en er wordt gebruik gemaakt van op dubieuze wijze doorgerekende waarnemingen. De praktijk telt niet. Het resultaat is niets anders dan misleiding. Wij hebben daarom de noodklok geluid. De gemeenteraad wordt door Rijkswaterstaat, het college en zijn ambtelijke ondersteuning en door de scheepvaart vertegenwoordigers op het verkeerde been gezet.

We vragen met de petitie aan de raad om te voorkomen dat er gekozen wordt voor een hoge brug, een probleem dat niets oplost terwijl er een bruikbaar alternatief is.

LAGE BRUG

TEKEN VLUG

Scan deze QR code 

Of ga naar <https://www.openpetition.eu/petition/online/een-lage-gerrit-krolbrug-2>

**3 meter is beter**

Voorkom dat de gemeenteraad voor een hoge brug (4,5 m) stemt. Bijna twee keer zo hoog als de oude. Er is een goed alternatief: een brug van 3 meter. Samen met de bewoners ontworpen.

Zelfs Rijkswaterstaat vindt dat zo’n brug kan.



EEN LAGE BRUG: IK TEKEN ER VOOR!

**LAAT JE STEM HOREN VOOR EEN LAGE GERRIT KROLBRUG**

Teken de petitie

Ga naar <https://www.openpetition.eu/petition/online/een-lage-gerrit-krolbrug-2>

of gebruik deze QR code  *Geef deze oproep door aan je contacten!*

Burgemeester en wethouders stellen de gemeenteraad voor om de nieuwe Gerrit Krolbrug 4,5 meter hoog te maken. Het technisch volledig uitgewerkte en bruikbare alternatief van de bewoners, een lage brug van 3 meter hoog, wijzen ze af. Onbegrijpelijk. We moeten de raad op andere gedachten brengen, want een hoge brug is niet nodig en een lage geeft geen problemen.

De onnodig hoge brug zal de stedelijke omgeving waarin die komt te liggen domineren en voor naburige bewoners het uitzicht bederven. Met zijn steile helling en de dito taluds aan beide kanten wordt de hoge brug bovendien een obstakel voor het langzame verkeer: 16.000 fietsers en voetgangers die dagelijks over de brug moeten. Voor minder valide weggebruikers is de hoge brug ronduit een ramp. Ze hebben al moeite met zo’n helling maar hebben ook geen alternatief: ‘even’ omfietsen zit er voor hen niet in.

Een hoge brug is ook onveilig: verkeersdeelnemers maken met verschillende snelheden en vaardigheden gebruik van de smalle brug. Vooral in de afdaling kan dat gevaarlijk zijn, zeker als het regent of glad is of als het flink waait (en dat doet het straks vaak naast de nieuwe Lefierflat). De hoge brug is ook sociaal onveilig: kruisende fietsers en voetgangers moeten er via een tunnel onderdoor.

De hoge brug is niet nodig. Het is een probleem dat niets oplost. De lage brug, die met 3 meter doorvaarthoogte iets hoger is dan de brug die er tot voor kort lag, verstoort voor de beroepsscheepvaart de onderdoorgang niet en levert ook verder voor de schepen totaal geen nadeel op. En hij gaat in tegenstelling tot wat het college beweert niet vaker open dan een hoge brug. Hooguit in de zomermaanden een enkele keer per dag voor de recreatievaart. Dat hebben we aangetoond en bij herhaling ingebracht, maar het college blijft onjuiste cijfers gebruiken.

**LAAT DE LEDEN VAN GEMEENTERAAD HOREN WAT WE VAN ZE VERWACHTEN ALS ZE 13 OKTOBER EEN BESLUIT NEMEN. LAAT DAAROM NU WETEN DAT JE GEEN ONNODIGE EN ONVEILIGE HINDERNIS WILT: GEEN NIEUWE GERRIT KROLBRUG VAN 4,5 METER HOOG. TEKEN DE PETITIE VOOR EEN BRUG VAN 3 METER!**

**EEN LAGE BRUG: IK TEKEN ER VOOR!**

*Dank, namens het Gerrit Krolbrug comité. Dat comité bestaat uit de bewonersorganisaties van De Hunze/Van Starkenborgh, de Korrewegwijk en Beijum. Het spreekt in zijn pleidooi voor een lage brug ook namens 15 andere organisaties: de andere naburige bewonersorganisaties, de scholen in de buurt, de Fietsersbond Groningen en de Werkgroep Toegankelijk Groningen.*

Ga voor meer toelichting naar: <https://www.beijum.org/> <https://www.korrewegwijk.nl/> <https://www.dehunzevanstarkenborgh.nl/>

Groningen, 23 september 2021 INSPRAAAKREACTIE

**REACTIE VAN HET GERRIT KROLBRUG COMITÉ op het collegevoorstel inzake de nieuwe brug**

*Het Gerrit Krolbrug comité wordt gevormd door de bewonersorganisaties van de meest naburige wijken en wordt ondersteunend door 15 andere bewoners- en belangenorganisaties en scholen.*

PROCES EN PARTICIPATIE

Met de keuze voor een 4,5 meter brug voldoet het college aan de wens van Rijkswaterstaat. Die gaat onder alle omstandigheden voor zo hoog mogelijke bruggen. Dat streven wordt ingegeven door de bijdrage die een hoge brug zou leveren aan de zogeheten nautische veiligheid. In veel onderzoeken zien we echter dat de hoogte van een (beweegbare) brug voor de veiligheid op het water minder belangrijk is dan ook door de minister onderkende factoren zoals de kwaliteit van de bemanning, de bediening van de sluizen en de bruggen, een gebrekkige communicatie en signalering, een onvoldoende veiligheidsbewuste cultuur bij de scheepvaart en het niet benutten van beschikbare technische en technologische middelen en – heel belangrijk - een onvoldoende zorgvuldige reisvoorbereiding door de kapitein. De aanvaringen, die ondanks de media-aandacht die ze krijgen eigenlijk weinig voorkomen, vragen vooral om focus op al deze factoren, niet om hoge bruggen. Het college had dat wetende de zorg voor een hoge brug niet tot de zijne moeten maken.

In de focus op de hoge brug als oplossing, in samenhang met de beleden noodzaak van een uniforme inrichting van de vaarweg en het streven de doorvaart voor schepen te optimaliseren, zien we de beroepsmatige oriëntatie van de oorspronkelijke plannenmakers duidelijk terug. Die resulteert in een benadering die per definitie *oversized* is en zich slechts mondjesmaat rekenschap geeft van de noodzaak de omgeving en de lokale weggebruikers in de oplossingen te betrekken. Ook als er elders wellicht redenen zijn om te kiezen voor hoge bruggen dan geldt dat niet voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Een brug in de stad Groningen. Een brug ook met een ontsluitingsfunctie tussen stad en ommeland. Deze locatie en het enorme belang voor het talrijke wegverkeer vraagt om maatwerk. En niet om het toepassen van een blauwdruk. Het gaat om jaarlijks meer dan 7 miljoen weggebruikers tegenover 10.000 schepen (waarvoor ook een lage brug vanzelfsprekend opent voor een vlotte doorvaart). Voor deze invalshoek – de Gerrit Krolbrug vraagt in het belang van de stad en zijn bewoners om maatwerk - vonden de technisch georiënteerde plannenmakers binnen het project geen tegenwicht in de (vooral ambtelijke) inbreng van de zijde van gemeente en provincie.

In het uitgebreid gedocumenteerde proces dat tot de technische uitwerking van de hoge varianten heeft geleid, zien we die ‘ingenieurs’ gedreven insteek terug. Het is in dat licht niet verwonderlijk dat de ingebrachte bewonersvariant, die resulteerde in een ontwerp voor een 3 meter hoge brug, slechts met de grootste moeite een plaats kreeg, als achteraf toegevoegd addendum, in de afweegdocumenten. In de afwegingen en daaraan voorafgaande verkenningen werd wat de bewonersvariant is gaan heten niet integraal meegenomen. De race was daarmee feitelijk al gelopen voordat die begonnen was.

Bestuurlijk is in het project dat de voorkeursvariant heeft opgeleverd wel aandacht geweest voor de noodzaak bewoners te betrekken, maar als afspraken niet werden nagekomen hielden de bestuurders niet vast aan hun inzet waardoor de inbreng van de bewoners door het project feitelijk genegeerd kon worden of onvoldoende werd verwerkt.
Het is bijzonder dat desondanks is gebleken dat de 3 meter variant wel kan en realiseerbaar is. Wat overigens in de toelichting ook door de wethouder is bevestigd.

Het hiervoor geschetste proces, inclusief de rolvervulling, is van fundamenteel belang gebleken. Er zijn honderden pagina’s volgeschreven en ettelijke rapporten opgesteld. Met onze inbreng, vragen en argumenten ter zake van die stukken is weinig gedaan. We hebben fouten in rapporten benoemd. Ook al toonden we aan dat het fouten betrof, toch bleven ze staan. Het ging onder meer om interpretaties van de Richtlijnen Vaarwegen, een rammelend advies over de bochtverruiming (een plan met niet onaanzienlijke kosten: 12,9 miljoen euro), het aantal brugopeningen en om de vermeende toename van het aantal schepen.

We wijzen in dit verband ter aanvulling op onze opiniebijdrage in het Dagblad van het Noorden van 19 augustus 2021. Daarin geven we van die frustrerende gang van zaken concrete voorbeelden.

VAARVERKEER

Hiervoor hebben we al stilgestaan bij de vermeende relatie tussen veilig vaarverkeer en de hoogte van bruggen. Voor die veiligheid zijn andere factoren van belang dan de brughoogte, zo gaven we aan. We staven dat ook met het overzicht dat in onze presentatie van 22 september 2021 is opgenomen. De bruggen en sluizen in de HLD zijn daar in de volgorde van Lemmer naar Delfzijl gezet. In het staatje valt op dat er sprake is van een grote diversiteit aan brughoogtes en dat er geen enkele relatie is met het aantal aanvaringen.

Dit plaatje plaatst ook de uniformiteitseis van Rijkswaterstaat in een ander daglicht. Niet alleen de hoogte varieert maar ook de breedte: het is opvallend dat er op de hele vaarweg geen beweegbare bruggen van 54 meter voorkomen, behalve op de ruim 10 km vaarweg van Zuidhorn tot Groningen.

Naast nautische veiligheid is ook een ongehinderde doorvaart een argument dat genoemd wordt ten faveure van een hoge brug. Bedoeld wordt dat een lage brug in de toekomst steeds vaker open zal moeten vanwege een voorspelde groei van de binnenvaart. Die voorspelling is vooral ook gebaseerd op de verwachtingen voor de groei van Groningen Seaports. Hoewel een harde onderbouwing daarvoor ontbreekt, merken we op dat de groei van de binnenvaart vooral toe te schrijven zal zijn aan grotere schepen, met meer vracht, niet aan meer schepen. Ook de 4,5 meter brug zal voor die zogeheten klasse Va schepen altijd geopend moeten worden. Van een onbeheersbare groei (meer 4 laags vervoer) is overigens geen sprake: grotere vrachtvolumes kunnen ook via zee naar de Eemshaven worden vervoerd. Voor de recreatievaart geldt dat die niet meer groeit. Er is sprake van een dalende trend in de passages in onder meer de Oostersluis (bron “Waterrecreatie Advies 2016”, in opdracht van RWS, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving).

Wij wezen er eerder al op dat een brug van 4,5 meter voor de beroepsvaart vrijwel even vaak opengaat als een brug van 3 meter. Dat dat verschil bij de recreatievaart een fractie groter is, is van minder belang: het betreft maar een beperkt aantal vaarbewegingen, gedurende slechts een klein deel van het jaar. En voor de recreatieve vaarweggebruikers zijn aanvullende maatregelen mogelijk, zoals het advies voor een andere vaarroute en het voorschrift om het achter de beroepsvaart aan te varen bij een geopende brug. Overigens is het beleid van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en ook van Rijkswaterstaat om waar mogelijk de recreatievaart te scheiden van de beroepsvaart. Op dit gedeelte van het van Starkenborghkanaal is de recreatievaarroute via het Reitdiep hiervoor bij uitstek geschikt. Dat valt ook te lezen in de Vaarroutekaart van de provincie en gemeente Groningen.

Ook van belang: tot nu toe zijn er geen ongevallen en aanvaringen met de pleziervaart geregistreerd. Mede doordat de sluis al erg regulerend is en goed is ingericht (voldoende ligplaatsen). En het kanaal is 54 meter breed.

AFWEGINGEN

In onze presentatie aan de leden van de raad op 22 september 2021 zijn we meer inhoudelijk op de gemaakte afwegingen ingegaan. Die presentatie wordt geacht integraal onderdeel van onze zienswijze uit te maken.

In ons niet verwerkte commentaar op het afweegkader hebben we onder meer gesteld dat het kader niet geschikt is voor de integrale afweging van en besluitvorming over een nieuwe, intensief te gebruiken brug middenin de stad Groningen. Dat komt, zo stelden we, door de aard van het kader dat gericht is op een brug als onderdeel van de Hoofdvaarweg. Het kader is “*daarmee geen adequaat instrument om van een specifieke brug op een specifieke locatie iets te vinden. Belangrijke elementen als veiligheid voor fietser en voetganger en de gevolgen voor de woon- en leefomgeving zijn met het kader, dat veelal refereert aan landelijke normen, niet objectief en te weinig specifiek te wegen*”. Die kritiek geldt overigens onverkort ook voor het nieuwe kader dat onderwerp van consultatie was.

Onder meer de Fietsersbond en de Werkgroep Toegankelijk Groningen hebben duidelijk gemaakt dat het belang van de vaarweggebruikers bij een hoge brug in het niet valt bij dat van de bruggebruikers. Niet alleen het comfort en de veiligheid van de 16.000 veelal zelfredzame fietsers en voetgangers die de brug dagelijks gebruiken is in het geding, maar in het bijzonder ook *de belangen van de mensen en kinderen met ‘langzame wielen’, zoals rollators, driewielfietsen, handbewogen rolstoelen, handbikes, kinderwagens en buggy’s, mensen en vooral ouderen die slecht ter been zijn en / of beperkte energie hebben en blinden / slechtzienden. Dat zijn ook de mensen voor wie ‘even omrijden’ geen optie is.*

Frappant is dat het onderzoek dat werd gebruikt bij de brugkeuze expliciet wees op de voordelen van een 3-meter brug: voor de omgeving en de inpassing in het landschap én voor het fiets- en loopcomfort. Met een aantal argumenten suggereert het college dat het met die voordelen wel meevalt. De argumenten die daarvoor worden opgevoerd schieten echter stuk voor stuk te kort.

1. De fietser zou met een 3 meter brug slechter af zijn, omdat die vaker open moet (26 keer per dag). Rijkswaterstaat geeft echter aan dat de 3-meter brug minder vaak open zal hoeven dan de brug die nu kapot is. Met een hogere brug verander dat niet: ook de 4,5 meter bruggen bij Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd gaan 25 of 26 keer per dag open. Ook de recreatievaart maakt geen verschil. Het kleine aantal pleziervaartuigen dat een geopende brug nodig heeft kan achter de beroepsvaart aansluiten of de door stad en provincie aanbevolen alternatieve routes volgen. Het is daarom verbijsterend dat het college ons voorhoudt dat er met een hoge brug 30% minder voor de brug moet worden gewacht. Ook over het verschil in wachttijd (secondewerk) wordt de werkelijkheid geweld aan gedaan.

De Fietsbond en de Werkgroep Toegankelijk Groningen weerspreken overigens de suggestie dat bruggebruikers liever een wat steilere brug overgaan dan dat ze vaker en langer voor een lage brug zouden moeten wachten (waarvan overigens geen sprake is).

2. Het stadsbestuur claimt dat een hoge brug veiliger is voor de gebruikers. Het tegendeel is waar: hoe steiler de helling hoe gevaarlijker het wordt als het verkeer met ongelijke snelheden en vaardigheden de smalle brug af komt rijden: bruggebruikers vanuit stad en ommeland, onder wie ook leerlingen van basisschool het Karrepad en het Wessel Gansfortcollege op gewone fietsen, maar ook steeds meer spedalecs, e-bikes, bakfietsen en scooters moeten de smalle weg over de brug delen met elkaar en met soms ongeduldige automobilisten. Wind, die om de Lefierflat extra krachtig is, maar ook ijzel, sneeuw, regen en bladeren vergroten de onveiligheid.

De Werkgroep Toegankelijk Groningen wijst daar net als de Fietsersbond ook op.

Ook de sociale veiligheid wordt minder: wie als fietser of voetganger de brug wil kruisen moet gebruik maken van een tunnel die onder de 4,5 meter brug door gaat.

3. Triviaal is het argument dat moet aantonen dat de fietser bij een lage brug slechter af is wanneer de brug omhoog moet. Gebruik van de vaste fietsloopbrug, die voor de allergrootste schepen 9,7 meter hoog moet worden, zou minder aantrekkelijk zijn omdat je vanaf een lage brug verder omhoog moet dan vanaf een hoge brug. 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 in loopafstand verwaarloosbaar. Het verschil tussen de 4,5m en de 3m variant is een halve verdiepingstrap in huis. Dat verschil komt overigens terug in de fietsklim: die wordt langer.

4. Beweerd wordt ten slotte dat de helling voor de hoge brug overeenkomt met die over het Herewegviaduct. Die kent een helling van 2,2 %. De Krolbrug wordt met 2,5 % steiler. Interessant is dat in plannen over verhoging van de doorrijhoogte van het Herewegviaduct verhoging van de helling naar 2,5 % door het stadsbestuur is afgewezen vanwege het verminderde fietscomfort. Dus wat voor het Herewegviaduct niet acceptabel wordt geacht, is plotseling wel acceptabel voor de Gerrit Krolbrug.

Door het fors inkorten van het talud op de Korreweg tot 135 meter wordt het hellingspercentage bijna verdubbeld ten opzichte van de huidige situatie, tot 2,5%. Niet voor niets hebben de bruggen Aduard, Dorkwerd en Zuidhorn taluds van 200 tot ruim 300 meter lengte. Aan de Ommelanderkant (Heerdenpad) is er nog iets anders aan de hand. Daar wordt op ongeveer 100 meter van de brug een hoog liggende rotonde gemaakt op 3,10 meter NAP, terwijl de hoogte nu ongeveer 0,50 meter NAP is. Een ophoging in het landschap met 2,60 meter. Daardoor blijft de helling vanaf de brug tot de rotonde 'beperkt' tot 2,5%. Maar dat betekent dat vanaf de rotonde naar de Ulgersmaweg ook een talud komt van ongeveer 110 meter met een hellingspercentage van 2,5%.

Afgezien daarvan: het is een zwaktebod om een probleem niet als probleem te erkennen omdat elders hetzelfde probleem zou bestaan.

OVERIG

Het voorstel voor een brug met 4,5 meter doorvaarthoogte wordt als compromis gepresenteerd:

geen 5,70 meter hoge brug voort de scheepvaart zoals RWS wil en geen 3 meter hoge brug

zoals gebruikers van de brug willen. Geen slap compromis maar een echt compromis, zo stelt de wethouder. De 5,7 meter brug was niet realiseerbaar en geen serieus alternatief maar een bliksemafleider. Maar omdat een compromis altijd de geur van redelijkheid draagt, bleef de 5,7 variant tot op het laatst op de menukaart staan. Wie naar de in het recente verleden gebouwde bruggen in Dorkwerd, Aduard en Zuidhorn kijkt, ziet daar al bruggen met een doorvaarthoogte van 4,5 meter. De brug in Zuidhorn kent zelfs een 4,2 meter doorvaarthoogte. Tot zover het compromis.

Niet onvermeld mag blijven tot slot dat het college stelt dat de motie van de raad tegen een brug hoger dan 4 meter wordt uitgevoerd, want 4,5 m is eigenlijk 4 m gecorrigeerd voor bodemdaling, zo wordt geredeneerd. Dat is een wel heel lenig construct waarmee de raad en de bewoners van de stad niet serieus worden genomen, nog afgezien van het feit dat de opgevoerde bodemdaling flink gemaximaliseerd wordt en dat het in ons land geïntroduceerde beleid om het waterpeil mee te laten dalen met de bodem daarbij genegeerd wordt.

SAMENVATTEND

Het feit dat de Gerrit Krolbrug midden in de stad ligt, moet een reden zijn om te kiezen voor een lage brug. Veiligheid, comfort en toegankelijkheid voor iedereen vragen daarom. De fikse gevolgen van een 4,5 meter hoge brug voor de omgeving en het landschap vragen eveneens om een lage brug. **Het is goed om nog eens te constateren dat de lage brug het in het afweegonderzoek wint als het gaat om woongenot, landschappelijke inpassing en inpassing in de omgeving.** Willen we de omgeving geen geweld aan doen dan zijn dat ook terechte conclusies. Maar de fixatie op een hoge brug leidt er desondanks toe dat de 4,5 meter variant toch de voorkeur krijgt in wat nu voorligt. Ten onrechte. Doorslaggevend voor een verantwoorde afweging zouden de eisen moeten zijn die gesteld worden vanuit het gegeven dat het hier om een de binnenstedelijke locatie gaat en dat de Gerrit Krolbrug geldt als één van de belangrijkste levensaders voor de stad Groningen. De Gerrit Krolbrug maakt deel uit van de longen van onze stad en het gezond houden van die longen is een uiterst belangrijk afwegingselement. Dat past ook bij de ambitie om Fietsstad nummer 1 te zijn. Of geven we die ambitie op?

De belangrijkste nadelen van een hogere brug op deze binnenstedelijke locatie spreken voor zich:

* 16.000 fietsers, duizenden voetgangers en auto's per dag worden geconfronteerd met een hoge helling, veel gevaarlijker dan de huidige brug en voor nogal wat weggebruikers een niet of nauwelijks te nemen barrière op een belangrijke route waar geen goed alternatief voor is,
* de stedenbouwkundige inpassing heeft voor omwonenden vergaande consequenties en betekent een forse verslechtering van aan- en afrijroutes.

**AANVULLENDE Reactie nav andere inspraakreacties**

Geachte raadsleden,

Tijdens de raadsvergadering van 22 september jl. heeft u het Gerrit Krolbrug comité de gelegenheid geboden haar standpunt over het vervangen van de Gerrit Krolbrug toe te lichten. Aansluitend is er tijdens de inspraakronde door vier mensen een inspraakreactie gegeven. Omdat wij op deze inspraak niet meer konden reageren, bieden wij u met deze mail onze kanttekeningen daarbij aan, om het beeld te completeren. Ook geven we op een enkel soms onvolledig besproken onderdeel nog wat nadere informatie.

**De meeste aandacht ‘verdienen’ de even stellige als onjuiste uitspraken van de kant van Schuttevaer. Wij kunnen, mede aan de hand van een separaat voor u beschikbaar te maken filmopname, aantonen dat slechts 10% van de vloot onder de gesloten brug doorvaart. En niet 40 zoals de heer Schultz beweert. Met het steeds hoger worden van de vloot neemt het percentage van 10 alleen maar verder af. De 4,5 m brug is dus voor de scheepvaart niet nodig. Het is een probleem dat niets oplost.**

U kunt daar in uw besluitvorming niet om heen!

We weten dat het al met al veel informatie is waarmee u op dit dossier wordt geconfronteerd. Toch verstouten wij ons u het onderstaande onder de aandacht te brengen. In de informatievoorziening staan wij gezien de veelheid aan documenten van de kant van het project op achterstand. Zie ook onze kritiek op het participatieproces. Wij willen u desondanks goed en volledig informeren. Wij zijn afhankelijk van uw beslissing over de Voorkeursvariant op 13 oktober a.s. Mocht u nog vragen hebben, wij zijn te allen tijde bereid u te woord te staan.

Met vriendelijke groet,

Gerrit Krolbrug comité

De insprekers van de Fietsersbond Groningen en van de Werkgroep Toegankelijk Groningen waren zeer duidelijk. Zij onderschrijven het standpunt van het Gerrit Krolbrug comité: de brug op 3 meter doorvaarthoogte is voor het valide en minder valide langzame verkeer de beste variant.

De vreugde die de heer Klatter in zijn inspraakreactie toont, kunnen we ons voorstellen. Aanwonenden zijn blij met het verdwijnen van de ligplaatsen aan de Ulgersmakade. Die komen te echter niet te vervallen door de bochtverruiming: bij alle varianten vervallen ze. Omdat de huidige ligplaats teveel in de vaarweg ligt. Hierover geen misverstand.

De inspraakreactie van de heer Schultz van Schuttevaer, de belangenorganisatie van de schippers, was goed voor enkele, laten we ze zeggen opmerkelijke beweringen.

1. De heer Schultz gaf aan dat 40% van de binnenvaartvloot onder de brug van 4,5 meter doorvaarthoogte kan zonder opening. Deze 40% van de binnenvaartvloot vaart echter slechts bij uitzondering over de HLD. Deze ‘lage’ schepen varen hoofdzakelijk op kanalen zoals het kanaal Almelo - De Haandrik of het Van Harinxmakanaal.

Spreker gaf ook aan dat op de HLD tot nu toe traditioneel vooral 85 meter schepen varen, dit worden 110 meter schepen bij 11,45 meter. Deze schepen varen er nu ook al volop. Geen van deze schepen kan onder de brug van 4,5 meter door. De door hem voorspelde groei van de vloot, qua vervoersmassa, zal dat versterken.

Ten overvloede brengen we het eerder genoemde filmpje onder de aandacht. Het is een *time lapse* die Stephan Bauman van Stichting Brug t’rug heeft gemaakt. Daaruit blijkt klip en klaar dat minder dan 10 % van de schepen onder de gesloten brug doorvaart.

**Rijkswaterstaat en Schuttevaer zetten u – zacht gezegd - op het verkeerde been!**

2. Het aanvragen van een brugopening. Wie bepaalt of de brug wordt geopend, de Bedienpost of de schipper? De schipper bepaalt of de brug open moet. Maar natuurlijk bepaalt de Bedienpost wanneer dat kan. Dat wil zeggen: die zal bij incidenten uiteraard voorrang verlenen aan een ziekenauto of brandweer. Maar hij zal altijd de aanvraag van de schipper honoreren. Hij gaat niet beoordelen of het schip onder de 4,5 meter door zou kunnen.

3. Als je schip 4 meter is, vraag je geen opening aan als de brug 4,5 is. Ook deze stelling moet aantonen dat schepen op de HLD een brug van 4,5 meter hoog ongemoeid laten. Dat is evident onjuist. Zie hiervoor. Let wel, de brug bij Zuidhorn is 4,20 meter hoog. Dus als je 3,7 meter bent, vraag je al aan. Dit is de eerste brug die de schipper vanuit Gaarkeuken passeert. Met het oog op de uniforme bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd zal hij dus ook voor een GK brug op 4,5 meter altijd een opening aanvragen. Als de schipper vanuit Delfzijl aan komt varen heeft hij over het gehele traject van het Eemskanaal al enkele zeer lage bruggen gepasseerd. Ook de brug bij binnenkomst van de stad, de Borgbrug, is een lage brug voor de scheepvaart. Omdat toekomstige ontwikkelingen het onmogelijk maken bruggen steeds en overal maar aan te passen aan de hoger wordende vloot, is het argument dat op termijn alle bruggen op hoogte moeten worden gebracht een louter theoretisch argument, nog los van de lange termijn waarop verhoging van alle bestaande bruggen mogelijk is, gelet op het feit dat de meeste bruggen nog ver weg zijn van einde levensduur. En dan hebben we het nog niet over de beschikbare budgetten.

4. Een schipper zal niet voor niets een opening aanvragen en dat beperkt dus het aantal openingen. Deze stelling wordt weersproken door het gegeven dat een schipper geen nadeel heeft van het aanvragen van een brugopening. Kiezen tussen een marifoonbericht naar de Bedienpost of het moeten laten zakken van de stuurhut is geen moeilijke keuze, zoals in de praktijk blijkt. Duidelijk is wat dat betreft ook de uitspraak, even later, van de heer Schultz zelf: “Je gaat het niet proberen”.

5. Schuttevaer hecht grote waarde aan een goede inpassing van de brug, vanuit het belang van de schipper en enkel vanuit dat belang. De schipper moet de brug goed kunnen herkennen op zicht en radar. Dit zou nu moeilijk zijn door de combinatie van een lage brug en even daarboven gelegen fiets-loopbrug. Nog afgezien van het feit dat dit bij de GK brug niet tot incidenten heeft geleid (de botsing in mei jl. was uniek en lijkt primair andere oorzaken te hebben) gaat de afstand tussen brug en loopbrug toenemen, in beide gevallen: zowel bij een hoge als een lage brug.

De heer Schultz bevestigde overigens dat de schipper een goede reisvoorbereiding moet doen. Als de schipper de daarvoor beschikbare site raadpleegt is die niet afhankelijk van zicht, radar of een eigen inschatting. Rijkswaterstaat heeft een site waarin alle gegevens van de bruggen en sluizen van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl zijn opgenomen. Als voorbeeld onderstaande informatie over de, nu helaas niet meer beweegbare, Gerrit Krolbrug: <https://vaarweginformatie.nl/frp/main/#/geo/map?viewport=53.235334;6.574727;53.236818;6.581830&layers=BRIDGE&&term=>

6. Het is onwaarschijnlijk dat vracht met zeeschepen ‘buitenom’ gaat. Die stelling kan voor nu waar zijn, maar duidelijk is dat de groei in de massa van het vervoer over water grenzen kent. Dat geldt zeker voor binnenvaart. Dat geldt voor het aantal vaarbewegingen maar eerder nog voor de massa die per enkel schip vervoerd kan worden. Verwachtingen op lange termijn zijn uiteraard weinig hard, maar dat de schepen de hoogte in ‘groeien’ is een gegeven dat we nu al zien en dat zal, nog meer dan nu al, voor bruggen op 4,5 meter betekenen dat ze praktisch voor elk schip open moeten. Het nu al geringe verschil in brugopeningen van 3 en 4,5 meter zal nog verder minimaliseren.

**Hoe hard zijn de door Rijkswaterstaat gewenste ontwerpkaders?**

We nemen het nog maar een paar jaar geleden genomen besluit erbij van de gemeente Zuidhorn over de omgevingsvergunning voor de nieuwe tafelbrug. Dan vallen een aantal opmerkelijke stellingen op.

(1) De gekozen brughoogte (4,20 meter) voldoet aan de eisen voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Dit geldt eveneens voor de minimale doorvaarthoogte in geopende toestand van 9,10 meter.

(2) Er is een uitgebreid simulatieonderzoek uitgevoerd naar o.a. de effecten van verschillende brughoogtes op brugopeningen, het landverkeer en in relatie met de verwachtingen t.a.v. de ontwikkelingen van goederenvervoer per schip bij Zuidhorn. Dat heeft ertoe geleid dat er gekozen is voor een lagere brug van 4,00 meter in plaats van 5,25 meter. De impact op de omgeving van een hogere brug werd te groot gevonden voor de inwoners. Daarmee accepteert men in Zuidhorn zelfs een toename van 26 naar 29 brugopeningen. Nautische risico’s worden in deze afweging niet genoemd.

(3) Een simulatie naar brugopeningen bij verschillende brughoogtes voor alle voorkomende scheepstypes op de vaarweg leverde als resultaat dat een doorvaarthoogte van 4,00 meter alleen minder brugopeningen oplevert voor motorjachten en voor geladen schepen klasse M1. Deze komen bijna nooit voor. Voor containerschepen, zelfs voor 2-laags, is er geen enkel voordeel. De simulatie is gedaan met de werkelijke aantallen schepen in de drukste maand van het jaar (juli). Eveneens is te lezen dat de schepen die sluis Gaarkeuken passeren voor > 90% Zuidhorn en Oostersluis passeren. Dit onderstreept onze stelling dat de nieuwe Gerrit Krolbrug bij brughoogtes 3,00 meter en 4,5 meter vrijwel even vaak zal openen voor de beroepsvaart.

**Compromis? Niks compromis**

In de presentatie aan de raad sprak de heer de Ruig van Rijkswaterstaat over het Voorkeursbesluit, de brug op 4,5 meter doorvaarthoogte, als een compromis. Een compromis tussen de wens van de gebruikers en omwonenden, de bewonersvariant op 3,0 meter en de wens van de scheepvaart, een brug op 5,7 meter.

Hoezo compromis? Op nog geen 10 kilometer afstand van de Gerrit Krolbrug zijn door Rijkswaterstaat in de afgelopen jaren drie bruggen geplaatst. De tafelbrug Dorkwerd in 2016 en de brug Aduard in 2018 op 4,5 meter doorvaarthoogte en de tafelbrug Zuidhorn in 2018 zelfs op 4,2 meter doorvaarthoogte. Daar waar de mogelijkheden voor een brug op 5,7 meter doorvaarthoogte aanwezig waren (locatie van de bruggen Dorkwerd en Aduard in de vrije ruimte) is door Rijkswaterstaat ingestemd met bruggen op 4,2 en 4,5 meter doorvaarthoogte. Dus er is absoluut geen sprake van een compromis voor Rijkswaterstaat. De 5,7 was een bliksemafleider.

**De noodbrug**

De heer Schultz geeft op een vraag van de heer Leemhuis aan dat hij van (onder meer) Rijkswaterstaat gehoord heeft dat er een noodbrug zal worden gebouwd op dezelfde hoogte als de huidige fiets-loopbruggen. En dat de huidige fiets-loopbruggen zullen verdwijnen. Het gegeven zelf is verbijsterend, maar net zo bevreemdend is het dat Rijkswaterstaat (niet voor het eerst) wel overlegt met de gebruikers van de vaarweg, maar niet met de gebruikers van de verkeersweg. Het Gerrit Krolbrug comité heeft expliciet aangeboden mee te willen denken over een tijdelijke oplossing. Dat dit ook zou gebeuren is ook expliciet toegezegd door de wethouder. We kunnen niet accepteren dat wij straks weer geconfronteerd worden met een voorgekookte oplossing.

**Participatie maar geen inspraak**

Natuurlijk is inspraak niet pas goed als de mening van de inspreker wordt overgenomen. Maar inspraak moet ook geen schijnproces zijn. De heer Rik van Niejenhuis vroeg tijdens onze presentatie of we blij waren met de geboden mogelijkheden om te participeren. Dat zijn we, mede doordat de raad zich nadrukkelijk heeft geschaard achter de noodzaak de bewonersvariant uit te werken. We hebben toen en gedurende het gehele traject duizenden uren gestoken in het meedenken over een goede oplossing voor de stad. Daarin waren we niet halsstarrig en eenkennig. Als we verbeteringen zagen voor ons plan dan erkenden we die. Maar gedurende het traject kregen we wel steeds sterker de indruk dat dit niet voor het project gold. Onze participatie was van die kant een vorm van gedogen, een vorm van meebuigen die moest voorkomen dat de oorspronkelijke plannen schipbreuk leden.

**De afwegingskaders die al in een vroeg stadium gemaakt zijn voor de 4,5 en de 5,7 m brug zijn nooit aangepast. Onze bewonersvariant werd uiteindelijk gepresenteerd zonder dat onze aanpassingen werden meegenomen. En de variant eindigde als addendum.**

De complimenten voor ons meedenken in de infrastructurele oplossingen verhelen niet dat er met onze input niets gedaan is. Jaren geleden is de kogel al voor de kerk gelegd en hij is er nu doorheen: de brug moet 4,5 meter hoog worden. Participatie als het einde van echte inspraak. Het resultaat van onze participatie is nul, tenzij de raad ingrijpt.

**Opvallende zaken in het besluit van Zuidhorn over hun brug**

* Een tafelbrug is goedkoper dan een hefbrug;
* De gekozen brughoogte (4,20 meter) voldoet aan de eisen van de opwaardering van de vaarweg
* De minimale doorvaarthoogte geopend is 9,10 meter
* Er is in Zuidhorn gekozen voor vrij-liggende fietspaden op de brug zelf, m.n. van belang voor fietsende schoolkinderen
* “De nieuwe brug maakt deel uit van een serie van drie brugverbeteringen: die in Dorkwerd, Aduard en Zuidhorn. De oorspronkelijke opzet was om met deze bruggen een herkenbare “familie van bruggen” te realiseren. Dat is niet haalbaar gebleken binnen de financiële middelen.”
* Men heeft veel moeite gedaan om de brug zo laag mogelijk te houden en in te passen in de bestaande omgeving. Door optimalisaties in het ontwerpproces worden de (…) aansluitende wegen maximaal met 30 cm verhoogd. Het plan was oorspronkelijk 70 cm verhogen, de aanpassing is gedaan mede vanwege bezwaren van bewoners in het voortraject. Het advies op grond van de simulatie was 5,50 meter (liever nog 6,10 meter). Uiteindelijk is de aanbeveling om zowel Aduard als Zuidhorn op 4,00 meter te leggen, vooral voor de schaalvergroting in de recreatievaart. Voor een grotere brughoogte wordt aanbevolen om dan eerst een kosten-batenanalyse te maken voor de kosten voor een grotere brughoogte en de baten  voor weg- en scheepvaartverkeer (minder wachttijd).
* De wegen voor en na de brug hebben gemengde verkeersstromen met lage snelheid. Op de brug scheidt het verkeer zich, fietsers en voetgangers gaan over zijbalkons. Voor de veiligheid.
* Bij de brug Zuidhorn heeft men getracht om een goede afweging te maken tussen de gevolgen voor verkeer en scheepvaart, echter er bestaan geen goede beoordelingscriteria om die interactie tussen verkeer/scheepvaart te beschrijven. Denk aan wachttijden voor verkeer, overlast voor schepen a.g.v. de hersteltijd, enz. Toch heeft men deze interactie zo goed mogelijk uitgewerkt. Waarom is dit nooit voor de nieuwe GKB gedaan?
* De brugopeningen en de verwachte ontwikkelingen van de scheepvaart (volume, aantal schepen) zijn beschreven. In Zuidhorn vindt men een toename van 26 naar 29 brugopeningen acceptabel voor het wegverkeer en is daarom toch  voor een lage brug gekozen. Ondanks het feit dat er dagelijks meer dan 10.000 auto’s over deze brug gaan. Waarom zijn dit soort afwegingen niet in Groningen gemaakt?
* Opvallend is dat er veel aandacht is besteed aan de gevolgen voor het wegverkeer en dat dit in hoge mate de keuze voor de brughoogte heeft bepaald. Vrijwel nergens wordt gesproken over de gevolgen of hinder voor de scheepvaart of over nautische veiligheid (bijv. i.r.t. brughoogte). Waarom zijn bij de keuze in Groningen de scheepvaart en nautiek leidend?
* In de maanden juli en augustus passeert 50% van het jaartotaal aan recreatievaart de Gaarkeukensluis.
* Door een dubbel vaarwegprofiel zal de doorvaarttijd per brugopening afnemen.
* Er is een simulatie gedaan (gebaseerd op gemiddelde aantallen schepen in de drukste maand) van brugopeningen bij verschillende brughoogtes: (4,00, 5,25, 6,10 en 7,00 meter). **De 4,00 meter brug geeft alleen minder brugopeningen voor motorjachten én voor geladen schepen klasse M1! Voor containerschepen, zelfs 2-laags, is er geen voordeel.** Dit zal ook het effect bij de GKB zijn. De 4,50 meter brug gaat even vaak open voor beroepsvaart dan een lagere brug.

**STUURT DE STUURGROEP GRONINGER BRUGGEN OP DE UITKOMST DIE ZE KENNELIJK WENST: EEN HOGE GERRIT KROLBRUG?**

Binnenkort is het zover: dan kiest de stuurgroep Groninger Bruggen voor een hoge of een lage Gerrit Krolbrug: 4,5 of 3 meter. In de stuurgroep, en de projectgroep die de keuze voorbereidt, speelt Rijkswaterstaat (RWS) een hoofdrol. RWS wil een zo hoog mogelijke brug. Dat zou in het belang van de scheepvaart zijn (zo’n 30 schepen per dag). De gemeente Groningen is ook in de stuurgroep en de projectgroep vertegenwoordigd, maar van die kant zien we (nog) weinig dat ze opkomen voor het wegverkeer en de bewoners en voor de bedrijven in de buurt. Anders is het met de leden van de gemeenteraad: die hebben zich niet in slaap laten sussen door de stortvloed aan technische en ‘nautische’ informatie. Zij hebben net als de leden van de Tweede Kamer in het belang van de 16.000 fietsers die de brug dagelijks gebruiken, gevraagd om serieus te kijken naar een lage brug. Toch is er een reële kans dat die lage brug er niet komt. Oorzaak daarvan is het proces ter voorbereiding van de komende besluitvorming: dat was vanaf het begin eenzijdig gericht op de keuze voor een hoge brug.

In de door Rijkswaterstaat ontworpen procesgang moest ook ruimte zijn voor participatie door belanghebbenden, waaronder de bewoners- en belangenorganisaties die via het Gerrit Krolbrug comité hun inbreng proberen te leveren. Maar er was politieke druk nodig om werkelijk van participatie te kunnen spreken. Druk van de Groningse bestuurders in de stuurgroep bleek daarvoor nog niet voldoende. Pas na rechtstreekse bemoeienis door de Groninger gemeenteraad en de Tweede Kamer heeft die participatie serieuzer vorm kunnen krijgen en wel in de uitwerking van een nieuwe variant: de bewonersvariant.

Maar toen die variant het licht zag, was de voorbereiding en de uitwerking al ver gevorderd. Lijvige stukken waren er al geschreven. Daarbij ging het om hoge varianten. De brug die nu op 2,77 meter hoogte ligt, zou worden vervangen door een brug van 4,5 meter of zelfs 5,7 meter. De gedetailleerde beschrijving van beide mogelijkheden, met nog wat andere varianten van dezelfde hoogtes, beslaat een flink boekwerk. Daarin is ook het voortraject opgenomen, gevuld met verwijzingen naar bestuurlijke besluitvorming en vastgelegde uitgangspunten. In alle gevallen gaat het formeel slechts om inspanningen en keuzes op ambtelijk niveau. In dat kader is er in de stukken ook veel aandacht voor de ontwerpronden (*designloops*) die op de toen in beeld zijnde hoge varianten zijn losgelaten. Die worden daarna met elkaar vergeleken op een aantal facetten. De meeste hebben betrekking op de vaarweg. Minder aandacht is er voor de weg naar en over de brug en de inpassing daarvan.

Toen vervolgens na al dat stevige voorwerk de bewonersvariant ten tonele verscheen, moesten de stukken daarop worden aangepast. Dat is gedaan zonder echte verandering aan te brengen in het hoofdboekwerk. De bewonersvariant werd in een Addendum ondergebracht. Dat bleef zo, ook nadat het GKB-comité en de twee stuurgroep-leden uit stadsbestuur en provinciebestuur, om een nieuwe, geïntegreerde beschrijving hadden gevraagd.

Er was dus sprake van een lopend proces, qua insteek en uitgangspunten, waarin weinig ruimte was voor de andere inzichten die de bewonersvariant met zich meebracht. Illustratief is wat er gebeurde nadat de projectgroep en het GKB-comité zich samen over de uitwerking van de bewonersvariant hadden gebogen. De uitwerking werd vervolgens door de projectgroep op schrift gezet. Die beschrijving leidde op onderdelen tot commentaar en aanvullingen van het GKB-comité op de concept-uitwerking. De projectgroep deed dat af met een summiere, weinig inhoudelijke reactie. Soms werd aangegeven dat er een aanpassing zou volgen, maar pas na de consultatiefase. Dat betekende dus dat de andere belangrijke partijen en beslissers een nog niet door het comité goedgekeurde bewonersvariant werd voorgelegd. Ook als men over het gewicht van de nog aan te brengen wijzigingen van mening zou kunnen verschillen, past die werkwijze niet in een behoorlijke procesgang.

Het zogeheten afweegonderzoek waarop de stuurgroep zijn keuze voor een voorkeursvariant gaat baseren, draagt eveneens de overduidelijke sporen van het oorspronkelijke traject, gericht dus op de wens van een hoge brug. Eind juni gaf het GKB-comité in een brief aan de stuurgroep schriftelijk commentaar op de uitgangspunten en de afweegkaders voor het verdere onderzoek.

Om dat commentaar was door wethouder Broeksma als lid van de stuurgroep nadrukkelijk gevraagd. Hij deed dat tijdens een bijeenkomst op 17 juni van de stuurgroep met de bewoners- en belangenorganisaties. Op het uitgebreide commentaar dat het comité daarop instuurde, reageerde de projectgroep slechts met de constatering dat het comité zich had gericht op een oude versie van het afweegkader. Die versie was het comité echter, na enig aandringen, kort tevoren verstrekt door diezelfde projectgroep. Een nieuw kader, zo stelde de projectgroep, zou pas worden voorgelegd in de consultatiefase. Het vele werk dat op verzoek van de wethouder was verricht, ingebracht zodat het afweegkader zou aansluiten bij een 3 meter variant, werd dus terzijde gelegd.

In het niet verwerkte commentaar had het comité onder meer gesteld dat het kader niet geschikt is voor de integrale afweging van en besluitvorming over een nieuwe, intensief te gebruiken brug middenin de stad Groningen. Dat komt, zo stelde het brugcomité, door de aard van het kader dat gericht is op een brug als onderdeel van de Hoofdvaarweg.

Het kader is “*daarmee geen adequaat instrument om van een specifieke brug op een specifieke locatie iets te vinden. Belangrijke elementen als veiligheid voor fietser en voetganger en de gevolgen voor de woon- en leefomgeving zijn met het kader, dat veelal refereert aan landelijke normen, niet objectief en te weinig specifiek te wegen*”. Die kritiek geldt overigens onverkort ook voor het nieuwe kader dat nu onderwerp is van consultatie.

Dat het afwegingsonderzoek zich opzichtig in de richting beweegt van de keuze voor een hoge brug vindt zijn kennelijke rechtvaardiging in het veronderstelde belang daarvan voor een veilige scheepvaart. Die ‘nautische veiligheid’ vraagt, zo is de gedachte, om een vaarweg die overal even breed is en ook anderszins uniform is ingericht, ook wat de hoogte van de brug betreft: hoe hoger de brug, hoe minder hinder voor de scheepvaart.

In veel onderzoeken echter zien we dat de hoogte van een (beweegbare) brug voor de veiligheid op het water minder belangrijk is dan ook door de minister onderkende factoren zoals de kwaliteit van de bemanning, de bediening van de sluizen en de bruggen, een gebrekkige communicatie en signalering, een onvoldoende veiligheidsbewuste cultuur bij de scheepvaart en het niet benutten van beschikbare technische en technologische middelen en – heel belangrijk - een onvoldoende zorgvuldige reisvoorbereiding door de kapitein. De aanvaringen, die ondanks de media-aandacht die ze krijgen eigenlijk weinig voorkomen, vragen vooral om focus op al deze factoren, niet om hoge bruggen.

Het GKB-comité wijst er in zijn reactie op het onderzoek ook op dat een brug van 4,5 meter voor de beroepsvaart vrijwel even vaak opengaat als een brug van 3 meter. Dat dat verschil bij de recreatievaart groter is, is van minder belang: het betreft maar een beperkt aantal vaarbewegingen, gedurende slechts een klein deel van het jaar. En voor de recreatieve vaarweggebruikers zijn aanvullende maatregelen mogelijk, zoals het advies voor een andere vaarroute en het voorschrift om het achter de beroepsvaart aan te varen bij een geopende brug. Overigens is het beleid van het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat en ook van Rijkswaterstaat om met het oog op de nautische veiligheid waar mogelijk de recreatievaart te scheiden van de beroepsvaart. Op dit gedeelte van het van Starkenborghkanaal is de recreatievaarroute via het Reitdiep hiervoor bij uitstek geschikt. Dat valt ook te lezen in de Vaarroutekaart van de provincie en gemeente Groningen.

Onder meer de Fietsersbond en de Werkgroep Toegankelijk Groningen hebben duidelijk gemaakt, soms op indringende wijze, dat het belang van de vaarweggebruikers bij een hoge brug in het niet valt bij dat van de bruggebruikers. Niet alleen het comfort en de veiligheid van de 16.000 veelal zelfredzame fietsers die de brug dagelijks gebruiken is in het geding, maar in het bijzonder ook – zo citeren we de werkgroep – *“de belangen van de mensen en kinderen met ‘langzame wielen’, zoals rollators, driewielfietsen, handbewogen rolstoelen, handbikes, kinderwagens en buggy’s, mensen en vooral ouderen die slecht ter been zijn en/of beperkte energie hebben en blinden / slechtzienden. Dat zijn ook de mensen voor wie ‘even omrijden’ geen optie is.”*

De Werkgroep Toegankelijk Groningen wijst net als de Fietsersbond op bijzondere weersomstandigheden waardoor windhinder of gladheid kan ontstaan. Het GKB-comité wijst aanvullend ook op de ongelijke snelheden van de uiteenlopende bruggebruikers. Een steilere helling vormt een groter veiligheidsrisico.

Los van deze argumenten pleit er nog iets in het voordeel van een lage brug: nu de kapot gevaren brug niet of slechts tegen hoge kosten is te herstellen, is het van belang om te weten dat naar verwachting een lage brug veel sneller en goedkoper te bouwen is dan een hoge brug. Het is goed ook dat element in de afweging te betrekken. De 16.000 fietsers, de vele voetgangers en de duizenden auto’s hebben recht op een zo snel mogelijk herstel van een goede verbinding.

Het is goed om in het licht van het voorgaande te constateren dat de lage brug het in het afweegonderzoek wint als het gaat om woongenot, landschappelijke inpassing en inpassing in de omgeving. Willen we de omgeving geen geweld aan doen dan zijn dat ook terechte conclusies. Maar de fixatie op een hoge brug leidt er vervolgens toe dat de 4,5 en 5,7 meter hoge varianten toch de lucht in worden geprezen. Volgens ons ten onrechte dus. Doorslaggevend voor een verantwoorde afweging zouden de eisen moeten zijn die gesteld worden vanuit het gegeven dat het hier om een de binnenstedelijke locatie gaat en dat de Gerrit Krolbrug geldt als één van de belangrijkste levensaders voor de stad Groningen. De Gerrit Krolbrug maakt deel uit van de longen van onze stad en het gezond houden van die longen is een uiterst belangrijk afwegingselement. Dat past ook bij de ambitie om Fietsstad nummer 1 te zijn.

Het laatste woord is straks aan de minister. Dat vraagt van iedereen in stad en ommeland, bewoners en bestuurders, daadwerkelijke steun voor een lage brug.

**Verplaatsen kanaal bij de nieuwe Gerrit Krolbrug: een dubieus plan**

**De bochtverruiming die Rijkswaterstaat via het project voor de nieuwe Gerrit Krolbrug voorstelt is onnodig. Het verleggen van de vaarweg, waardoor de Gerrit Krolbrug 10 meter noordwaarts moet opschuiven, kost veel tijd en geld. Honderden meters oever moeten worden aangepast, grond moet verplaatst worden en diverse kabels en leidingen moeten worden omgelegd (waaronder een gasleiding). Het plan betekent ook een flinke ingreep in de omgeving. Aansluiten op de bestaande wegen wordt daardoor een stuk moeilijker.**

**Het adviesrapport van Royal Haskoning DHV waarop Rijkswaterstaat de ingrijpende aanpassing van het Van Starkenborghkanaal baseert, is onder de maat. De indruk ontstaat dat naar een bepaalde conclusie is toegewerkt: er zijn maar twee oplossingen onderzocht en bij het scoren van deze twee varianten zijn aantoonbaar fouten gemaakt.**

Aanleiding

Sinds eind 2019 is het Gerrit Krolbrug comité (GKBc) betrokken bij de plannen voor de toekomstige vervanging van de Gerrit Krolbrug in Groningen. Het comité bestaat uit een vertegenwoordiging van drie bewonersorganisatie en wordt gesteund door 15 andere belanghebbende organisaties.

Medio 2020 maakt het project Planuitwerking Vervangen Gerrit Krolbrug plotseling melding van een nieuwe eis: aanpassing van het Van Starkenborghkanaal voor het ruimer maken van de bocht grofweg tussen de Noordzeebrug en de Busbaanbrug. Als gevolg van deze bochtverruiming schuift de noordoever van de nieuwe Gerrit Krolbrug brug 10 meter ‘landinwaarts” en komt er aan de Korrewegzijde 10 meter grond bij. Dit heeft grote gevolgen voor de inpasbaarheid van de nieuwe brug aan de noordkant. Het GKBc heeft gevraagd naar de noodzaak en de onderbouwing van dit nieuwe uitgangspunt, dat ingebracht is door Rijkswaterstaat.

Na vragen naar nut en noodzaak ontving het comité het adviesrapport waarop deze grote ingreep is gebaseerd. Het GKBc heeft dit adviesrapport geanalyseerd. Naast de gegevens in het rapport is gebruik gemaakt van de Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW2020). De bevindingen zijn vorige maand gedeeld met de projectorganisatie bestaande uit Rijkswaterstaat en de Gemeente Groningen.

Analyse en bevindingen

Het adviesrapport is opgesteld door Royal Haskoning DHV in opdracht van Rijkswaterstaat.

Bij de specifieke uitgangspunten die zij beschrijven, valt een aantal punten op:

* De volgens het rapport vereiste doorvaartbreedte van de nieuwe Gerrit Krolbrug is veel groter (54 meter) dan de RVW2020 adviseert (19 meter).
* Er wordt gesteld dat door de bochtverruiming de ligplaatsen aan de Ulgersmakade moeten worden verplaatst. Maar dat is geen gevolg van de bochtverruiming, want ook bij een ongewijzigde vaarweg moeten volgens de RVW2020 de ligplaatsen verdwijnen, immers de vereiste breedte is daar anders niet realiseerbaar.
* De bocht tussen de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug begint ongeveer 150 meter oostelijk van de Krolbrug en eindigt ongeveer 150 meter voorbij de Busbaanbrug. Het rapport concludeert dat de huidige vaarweg daarmee niet voldoet aan de RVW2020. Uit de berekeningen in datzelfde rapport blijkt dat er een aantal opties is om dit op te lossen.
	1. Verbreden van de vaarweg in de bocht: daarvoor moet volgens RH DHV de bocht met 5,9 meter worden verbreed, een gevolg van zogenaamde breedtetoeslagen volgens de richtlijnen. Er is in werkelijkheid echter maar 3,9 meter verbreding nodig, aangezien de vaarweg in de bocht al 2 meter breder is dan de rest van het kanaal. Royal Haskoning DHV vergeet de extra 2 meter mee te tellen. Een rekenfout dus.
	2. Vergroten van de bochtstraal (flauwer maken van de bocht): de vereiste breedtetoeslag vervalt dan. Dit blijkt het geval te zijn bij een bochtstraal van 1116 meter. Dan is de toeslag namelijk kleiner dat de helft van het maatgevend schip (11,4/2=5,7m). Eveneens een regel uit de richtlijnen. De huidige bochtstraal is 1083 meter.

Er is dus een keuze: ofwel de vaarweg 3,9 meter verbreden in de bocht ongeveer ter hoogte van de losplaatsen van graanhandel Offeringa, ofwel door een kleine aanpassing van de vaarweg de bochtstraal met 33 meter verlengen.

De varianten

In het rapport worden slechts twee varianten uitgewerkt:

1. De eerste (Variant V1) gaat uit van een ongewijzigde bochtstraal en een bochtverbreding naar 60,7 meter (onnodig veel, zelfs als uitgegaan wordt van de noodzaak de bocht met 5,9 te verbreden: 54 + 5,9 = 59,9 meter). Deze variant gaat ook uit van behoud van de ligplaatsen aan de Ulgersmakade. Dat is in strijd met de richtlijnen.
2. De tweede variant (Variant V5a) is er één waarbij het kanaal 10 meter opschuift naar het noorden, met een bochtversmalling (van 56 naar 54 meter), opheffen van de ligplaatsen en een bochtstraal van 1350 meter. Een variant met bochtstraal 1116 meter is vreemd genoeg niet uitgewerkt.

De beoordeling

Op basis van verkeerde kenmerken en foute cijfers worden de twee varianten in het rapport beoordeeld op een zestal aspecten.

In de tabel met plussen en minnen scoort de bochtverruimingsvariant V5a vervolgens zeer goed in de ogen van de rapportschrijvers. Door uit te gaan van onjuiste kenmerken en argumenten komt variant V1 er daarentegen bijzonder slecht uit. Maar beide varianten scoren naar onze stellige overtuiging vanuit een oogpunt van noodzaak en nadelige effecten een flinke onvoldoende, V5a meer dan V1. Mogelijke alternatieven zijn niet onderzocht.

Conclusie

**Het verplaatsen van het Van Starkenborghkanaal met de waarschijnlijk kostbare bochtverruiming waarbij de Gerrit Krolbrug 10 meter noordwaarts schuift, is onnodig. Het enige voordeel is dat de inpassing van de hoge brugvarianten aan Korrewegzijde beter mogelijk is. Dit voordeel staat ook letterlijk zo in het rapport. Dat is een in sommige ogen wenselijk argument, maar het is niet valide.**

**Ten eerste is die inpasbaarheid geen nautisch aspect en ten tweede spreekt dit argument niet tegen een lage brugvariant aangezien er dan geen talud nodig is.**

Alle andere voordelen, zoals het onderzoeksbureau suggereert in de tabel met plussen en minnen, berusten op verkeerde vergelijkingen, verkeerde uitgangspunten (o.a. ligplaatsen) en onjuiste argumenten . Feitelijk scoren de beoordeelde varianten gelijk als het -niet valide- argument van de inpassing van de taluds buiten beschouwing wordt gelaten. Des te belangrijker is het dat er veel minder ingrijpende aanpassingen mogelijk zijn om te voldoen aan de Richtlijnen Vaarwegen 2020, deze zijn echter niet onderzocht. O.a. het aan de binnenbocht over een beperkte afstand verbreden van de vaarweg met 3,9 meter of het iets flauwer maken van de bocht tot een bochtstraal van 1116 meter, 33 meter meer dan die nu is.

Voorts worden de effecten van de bochtverruiming aan de noordzijde van de Gerrit Krolbrug volledig genegeerd. De aansluiting op de bestaande fiets-infrastructuur wordt door de verschuiving ernstig aangetast.

Tot slot wordt in het adviesrapport niet ingegaan op de ingewikkelde en kostbare verplaatsing van vele soorten leidingen in de noordoever en de noodzakelijke kap van volwassen bomen. Dat probleem is kennelijk zo ingewikkeld dat er een separate studie aan gewijd gaat worden.

Gelukkig acht ook de wethouder de bochtverruiming allesbehalve een gegeven.

Gezien onze bevindingen en zorgen is consultatie van een onafhankelijk deskundige dringend gewenst!

EERDERE KANTTEKENINGEN bij het collegevoorstel aan de gemeenteraad

Essentie: een brug van 4,5 meter hoogte is onnodig. Een lage brug op 3 meter doorvaarthoogte, vergelijkbaar met de oude brug, is prima mogelijk.

Burgemeester en wethouders voeren in hun voorstel aan de gemeenteraad allerlei argumenten aan om toch vooral voor een 4,5 meter hoge brug te kiezen. We lopen een paar recente na.

1. Wethouder Broeksma stelt dat “in de toekomst geheel andere ’boten’ over het van Starkenborghkanaal gaan varen.” Echter schepen van 110 meter lengte varen nu al volop over de vaarweg en passeren eenvoudig en zonder oponthoud. Het enige verschil in de toekomst kan zijn dat de schepen met 4 laags- in plaats met de huidige 3 laags containers gaan varen. In de stukken is te lezen dat in de periode 2014-2050 een groei van 1% beroepsvaart wordt verwacht. Niet het aantal schepen maar vooral de scheepsgrootte gaat toenemen: naast 3-laags ook 4-laags containervervoer. Maar ook voor deze “geheel ander boten” geldt dat zowel een 3 als 4,5 meter brug er voor moet worden geopend. Een niet ter zake doend argument dus wat de keuze voor de 4,5 meter hoge brug betreft.

2. “Minder brugopeningen omdat recreatievaart een brug op 4,5 meter doorvaarthoogte zonder opening kan passeren en daarom dus kiezen voor de 4,5 meter variant’, zeggen Burgemeester en wethouders. De recreatievaart kan echter gebruik maken van minimaal 30 brugopeningen per dag door na de beroepsvaart de brug te passeren. Dit was altijd de gang van zaken en heeft nog nooit tot problemen geleid. Zo nodig kunnen ter aanvulling enkele spertijden per dag toegevoegd worden. Recreatievaart is bovendien iets wat zich bijna uitsluitend tijdens een beperkt aantal zomermaanden voordoet en men kan verder gebruik maken van een daarvoor aangewezen route door de stad.

De recreatievaart hoeft dus niet of nauwelijks tot meer brugopeningen te leiden. Bovendien kennen de 4,5meter hoge bruggen bij Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd het zelfde aantal openingen als de oude Gerrit Krolbrug. De collegebewering dat er 30% minder brugopeningen zullen komen, klopt gewoon niet.

3. Een hogere brug zou de nautische veiligheid ten goede komen. De bediening van de Verkeersposten van Rijkswaterstaat biedt echter prima hulpmiddelen om het scheepvaart- en recreatieverkeer goed te begeleiden.

Ook hebben alle (beroeps) schippers (binnenkort nog verder te verbeteren) informatiesystemen ter

beschikking, die er ook voor de recreatievaart zijn, waarop zeer gedetailleerd de kenmerken van de bruggen en sluizen zijn weergegeven met ook dedoorvaarthoogte en – breedte van de sluizen. Om een brugopening aan te vragen is de schipper dus niet afhankelijk van radar of zicht. En voor de beroepsvaart moet in alle gevallen ook de 4,5 meter brug open. Opnieuw geen steekhoudend argument voor een 4,5 meter brug.

4. “Langer wachten bij openingen bij een lage brug” beweren Burgemeester en wethouders. Bij de brug Dorkwerd is echter te meten dat de 1,5 meter verschil enkele seconden extra bedientijd kost. Af en toe enkele seconden langer wachten als de brug open gaat versus altijd die hoge bult over moeten fietsen of lopen ? Geen moeilijke keuze lijkt ons.

5. De fiets-loopbruggen komen in alle varianten op 9,70 meter doorvaarthoogte. De voor de fietser te overwinnen hoogte is uiteraard in alle gevallen hetzelfde. De 3 meter brug zal een iets langere trap naar de loopbrug betekenen dan de 4,5 meter brug. In beide gevallen is het een hele klim als de brug open staat. Vanwege de (overigens weinig concreet gemaakte) groei van het aantal 4-laags containerschepen voorgeschreven hoogte van 9,7 meter.

Een iets langere trap (ongeveer 1,35 meter) als de brug open staat versus altijd die hoge bult over moeten fietsen of lopen is volgens het Gerrit Krolbrugcomité opnieuw geen moeilijke keuze. Ook het argument dat de fietser slechter af is bij een lage brug wanneer die omhoog moet deugt dus niet.

6. Het college beweert dat een hoge brug veiliger is voor gebruikers. Het tegendeel is waar: hoe steiler de helling hoe gevaarlijker het wordt als al dat verkeer van vrachtauto tot scootmobiel over dezelfde smalle rijbaan met ongelijke snelheden en vaardigheden ook bij wind, regen en gladheid moet klimmen en vooral dalen. Het is in dat verband merkwaardig dat er geen windonderzoek is gedaan, o.a. ook rekening houdend met het effect van de nieuw(hoog) bouw van Lefier in de directe nabijheid.

7. In het collegevoorstel wordt beweerd dat de helling voor de 4,5 meter variant overeenkomt met die over het Herewegviaduct. Die kent een helling van 2,2 % De door het college gewenste Krolbrug lijkt met 2,5 % echter juist steiler te worden. Eerder gaf het stadsbestuur aan dat een hoger helling, van 2,5 % om zo een hogere onderdoorgang voor het Herewegviaduct mogelijk te maken niet gewenst was vanwege de nadelen voor het langzame verkeer.

8. Ook de Werkgroep Toegankelijk Groningen laat er geen misverstand over bestaan: een keuze voor de 4,5 meter variant betekent voor mindervalide een fikse hindernis. Onbegrijpelijk dat daar in het collegevoorstel zo badinerend over wordt gedaan.

**Kort en goed: volgens ons kan de raad zich pas een goed oordeel vormen als er met de bovenstaandeen de eerdere inbreng van de kant van bewoners en andere betrokkenen echt rekening wordt gehouden, eerlijk en open en in een zuivere afweging van voors en tegens van de 3meter- en de 4,5metervariant.**

En dan nog dit

Het voorstel voor brug met 4,5 meter doorvaarthoogte wordt als compromis gepresenteerd:

geen 5,70 meter hoge brug voort de scheepvaart zoals RWS wil, en geen 3 meter hoge brug

zoals gebruikers van de brug willen. Echter in het nabije verleden zijn in Dorkwerd, Aduard en

Zuidhorn al nieuwe bruggen gebouwd met een doorvaarthoogte van 4,5 meter de brug in Zuidhorn

zelfs op 4,2 meter doorvaarthoogte. Daar waren toen dus goede redenen voor. Dit collegebesluit

is dus helemaal geen compromis maar wordt nu wel als een compromis gebracht.

Het feit dat de Gerrit Krolbrug midden in de stad ligt is voor Burgemeester en wethouders

echter blijkbaar geen reden om te kiezen voor een lagere brug dan die 4,2 meter in Zuidhorn.

De fikse gevolgen van een 4,5 meter hoge brug voor de omgeving en het landschap lijkt zelfs

geen echte rol te spelen. . Het college heeft volgens het Gerrit Krolbrugcomité ook hier het

belang van de stad niet zwaar genoeg laten wegen.

Verder werpt de manier waarop de keuze van BenW voor een 4,5 meter hoge brug tot stand is gekomen niet bepaald een gunstig licht op het participatiebeleid van de gemeente Groningen. De belangen van gebruikers en omwonenden zijn wel gehoord maar de visies van bijv. Schuttevaer en het bedrijfsleven wegen blijkbaar zwaarder dan de belangen van 16000 fietsers,4000 automobilisten en van minder mobiele bruggebruikers , waarbij velen van hen op het verkeerde beenworden gezet doordat onterecht wordt beloofd dat de 4,5 meter brug veel (30%!) minder open gaat.

Vragen van het Gerrit Krolbrugcomité en anderen bleven open staan, informatie werd niet of pas achteraf gedeeld, aanpassingen werden ondanksbeloftes niet doorgevoerd. Er is geen wind-onderzoek gedaan naar de risico’s van de hoge fietsbruggenwaar het Gerrit Krolbrugcomité al tijden om gevraagd heeft, Er is geen afweging gemaakt van de optie om eventueel wat minder hoge alleen voor extreem hoge schepen te openen fietsbruggen te maken.

Er is verder niet ingaan op door o.a. het Gerrit Krolbrugcomité al in een vroeg stadium aangegeven onjuistheden in de tussenpresentatie van de projectgroep en stuurgroep Groninger bruggen, iets wat feitelijk in het collegevoorstel opnieuw gebeurt. Stukken die aan het Gerrit Krolbrugcomité werden toegestuurd voor een reactie bleken verouderd. Vaak werden tijdens het ontwikkelingsproces zonder overleg en toelichting inbrengen tot dan toe voor bewoners en organisaties volstrekt onbekende ‘nieuwe’ ‘analyses’, ’uitgangspunten’ enz. ingebracht.

Het zijn tekenen van het feitelijk niet serieus nemen van burgers en hun organisaties die gedurende een lange periode veel tijd, moeite, deskundigheid en vaardigheid inbrengen De ooit met veel tamtam gepresenteerde ‘Klankbordgroep’ van bewoners en organisaties is daarbij feitelijk nauwelijks fysiek noch online serieus ingeschakeld.

Groningen presenteert zich als “Groningen Fietsstad” en dat lijkt erg moeilijk te rijmen met dit voorstel van Burgemeester en wethouders voor een hoge Gerrit Krolbrug.

Een onnodige en onveilige hindernis voor nu al dagelijks 16.000 fietsers en andere weggebruikers.

En dat voor enkele tientallen schepen per dag waarvoor ook een 3m brug altijd en tijdig open zal gaan.

Rijkswaterstaat is een machtige partij waar ook de gemeente en provincie Groningen heel wat zaken mee af te handelen hebben. Dat moet en dat mag. Maar wel in redelijkheid. En daar kan en mag een keuze voor een 4,5 meter hoge nieuwe Gerrit Krolbrug niet onder vallen. Gezien al de feiten en argumenten tegen die hoge brug en alle feiten en argumenten voor een brug van 3 meter hoog!