

Groningen, 22 september 2021

Aan: De raadsleden van de gemeenteraad Groningen

CC: Leden van de 18 ondersteunende bewoners- en belangenorganisaties

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

Geachte raadsleden,

*Het Gerrit Krolbrug comité wordt gevormd door de bewonersorganisaties van de 3 meest naburige wijken en wordt ondersteund 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. Dat de wethouder ons comité meerdere keren heeft gevraagd om argumenten aan te leveren voor de 3 m variant deed daar in de praktijk niets aan af. Het is voor ons onbegrijpelijk waarom hij onze argumenten naast zich neer heeft gelegd. De verzoeken passen bij de aandacht die er binnen het project bestuurlijk is 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 Starckenborghkanaal 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, driewiel fietsen, 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.

Het gaat om bruggebruikers vanuit stad en ommeland, onder wie ook leerlingen van basisschool het Karrepad en het Wessel Gansfortcollege op hun 'gewone' fietsen, maar ook steeds meer berijders van spedalects, e-bikes, bakfietsen en scooters. Die 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.

COMPROMIS?

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.

## De 4 METER MOTIE

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.

Namens het Gerrit Krolbrug comité en de ondersteunende belangen- en bewonersorganisaties,

Met vriendelijke groet,

Chris van Malkenhorst, voorzitter