



Aan de leden van de Stuurgroep Groningse bruggen.

cc: Projectorganisatie vervanging Gerrit Krol brug; Griffie Gemeenteraad Groningen.

Geachte leden van de Stuurgroep,

Door de gezamenlijke Bewonersorganisaties, die ongeveer 45.000 inwoners van de stad Groningen en omgeving vertegenwoordigen, is er veel energie in gestoken om de Bewonersvariant onderdeel te maken van de planuitwerking voor een nieuwe Gerrit Krol brug. Door inzet van leden van de Stuurgroep is door Royal Haskoning DHV (RH DHV) alsnog een analyse gemaakt van de Bewonersvariant. Wij zijn hier zeer erkentelijk voor. De rapportage met de analyse is ons toegezonden en zal worden toegelicht op de Informatiebijeenkomst van 18 augustus 2020.

Helaas moeten wij concluderen dat de uitgebreide analyse en de daaruit getrokken conclusie over de haalbaarheid van de Bewonersvariant, in vergelijking met de beoordeling van beide andere varianten, naar onze mening volstrekt onevenwichtig is. In de vergelijking worden nadelen en twijfels bij de Bewonersvariant aangemerkt als onoverkomelijke bezwaren, terwijl bij de beide andere varianten de nadelen en twijfels worden aangemerkt als "oplosbaar" in de vervolgfase. De eindconclusie dat de Bewonersvariant geen realistische variant is voor nadere uitwerking in de MIRT planuitwerking, wordt door ons absoluut niet gedeeld. Hierbij merken wij op dat de Bewonersvariant een eerste schets is, die nader moet worden uitgewerkt. Uit de analyse blijkt dit niet. Wij betreuren het dat ook na een uitvoerig gesprek met RH DHV, waarin door leden van het Gerrit Krolbrug comité een toelichting op de variant is gegeven, en door RH DHV is aangegeven daar flexibel mee om te gaan, te moeten constateren dat dit niet in de analyse is verwerkt.

De Bewonersorganisaties De Hunze/Van Starckenborgh, Bewonersorganisatie Beyum en het Wijkoverleg Korreweg doen nogmaals een dringend beroep op u om naast de variant van een brug met een doorvaarthoogte van 4 meter ook de Bewonersvariant in de MIRT planuitwerking op te nemen. Uit de overige rapportages blijkt dat de variant van een brug met 5.50 meter doorvaarthoogte vele nadelen oplevert. Een nadere uitwerking van deze variant is door deze vele nadelen niet zinvol. Daarnaast willen wij nogmaals benadrukken dat de gemeenteraad Groningen een door alle partijen, op Student en Stad na, gesteunde motie heeft aangenomen over de maximale doorvaarthoogte van 4 meter van de nieuwe brug. De variant met een doorvaarthoogte van 5,50 meter is politiek gezien onhaalbaar. In plaats van deze variant kan, ook vanuit kostenaspect bezien, de Bewonersvariant worden uitgewerkt.

De uitwerking van deze varianten in het toegezegde participatietraject, waarin dan ook de financiële aspecten, de harde gegevens m.b.t. doorvaartopeningen en de geconstateerde nadelen en mogelijke oplossingen zijn verwerkt, geven de Stuurgroep een objectief beeld om in 2021 een afgewogen en daardoor eerder gedragen Voorkeursbesluit over de nieuwe Gerrit Krolbrug te nemen. Ook zijn op dat moment de resultaten en gevolgen van de uitwerking van de Mobiliteitsvisie naar alle waarschijnlijkheid veel beter in beeld dan op 3 september a.s.

Mocht worden besloten om op basis van deze, in onze ogen ondermaatse analyse en de daaruit getrokken conclusie, de Bewonersvariant toch niet mee te nemen in de verdere MIRT planuitwerking, zijn wij van mening dat het participatiebeleid van de gezamenlijke overheden enkel voor de Bühne wordt beleden.

SAMENVATTEND:

In de MIRT-planuitwerking voor de nieuwe Gerrit Krol brug moet de Bewonersvariant (brug op ongeveer de huidige doorvaarthoogte, uitgevoerd als Gebiedsontsluitingsweg met een scheiding tussen auto- en fietsverkeer) worden uitgewerkt om tot een optimaal en gedragen besluit voor de nieuwe brug te kunnen komen. Het enkel uitwerken van de twee door Rijkswaterstaat en Gemeente Groningen aangedragen varianten voor een nieuwe brug (uitgevoerd als Erftoegangsweg, zonder scheiding tussen auto- en fietsverkeer met een doorvaarthoogte van 4 meter danwel 5,50 meter) is niet acceptabel voor de gebruikers en de omwonenden en past niet in het na te streven participatiebeleid van de gezamenlijke overheden.

Ter onderbouwing van deze reactie gaan wij inhoudelijk in op de punten waarop de conclusie, zoals in het rapport "Analyse Bewonersvariant" op blz. 20 is getrokken, is gebaseerd:

1. De doorvaarthoogte van de Bewonersvariant voldoet niet aan de eisen die aan een dergelijke vaarweg worden gesteld. Aanleiding voor de vervanging van de Gerrit Krolbrug is de functionele opwaardering van de HLD zodat deze toegankelijk is voor klasse Va schepen. Dit heeft in het bijzonder betrekking op de te lage doorvaarthoogte van het beweegbare deel van de brug.

De Bewonersvariant staat de toegankelijkheid van klasse Va schepen niet in de weg. Ook wordt de beroepsvaart niet extra gehinderd door een brug met de huidige doorvaarthoogte. Ook de variant met een doorvaarthoogte van 4 meter heeft dezelfde consequenties. Op vragen gesteld aan de bediening van de Verkeersposten Gaarkeuken en Oostersluis Groningen is geantwoord dat de bruggen altijd worden geopend voor de beroepsvaart. Dit gebeurt ook bij de nieuwe bruggen Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd. De schippers moeten zich altijd per marifoon aanmelden bij de Verkeerspost als zij een brug willen passeren. Ook KSV Schuttevaer heeft aangegeven dat een brug met een doorvaarthoogte van 4 meter geen voordelen biedt t.o.v. een brug met de huidige doorvaarthoogte. Zij geven een minimale doorvaarthoogte van 5,50 meter aan, maar liever nog 7,20 meter. Bij de Bewonersvariant is gesteld dat de beroepsvaart altijd prioriteit geniet boven het kruisend verkeer. Deze kan ongestoord de brug passeren, ook op de huidige hoogte. Vanuit de beroepsvaart zijn er dus geen harde argumenten voor een hogere brug.

Doorvaarthoogte in relatie tot het aantal brugopeningen. Minder brugopeningen bij hogere doorvaarthoogte voor de beroepsvaart is niet aan de orde. Voordelen van

een brug met doorvaarthoogte van 4 of 4,5 meter t.o.v. een brug op de huidige doorvaarthoogte zijn er dus niet voor de fietsers en andere gebruikers van de brug. In de analyse wordt gesteld dat er geen actuele cijfers m.b.t. brugopeningen zijn, deze zijn pas later beschikbaar. De conclusie die in de analyse getrokken wordt dat het aantal brugopeningen afneemt met de een hogere doorvaarthoogte t.o.v. de Bewonersvariant is niet gefundeerd. Echter er zijn wel degelijk gegevens beschikbaar. Hieruit blijkt dat in de periode medio november 2019 t.e.m. januari 2020 de nieuwe brug bij Dorkwerd 2049 keer is geopend en de GK brug 2097 keer. De hogere doorvaarthoogte van de brug Dorkwerd leidt dus niet tot een vermindering van het aantal brugopeningen.

Recreatievaart. Het Van Starckenborghkanaal heeft, vanaf de kruising met het Reitdiep tot de Oostersluis, geen (belangrijke) functie als recreatievaarroute. De recreatievaarroute naar en van de stad Groningen loopt via het Reitdiep. Dit wordt ook op de Vaarkaart Groningen aangegeven. Vanuit veiligheid is het overheidsbeleid de recreatievaart zoveel mogelijk te scheiden van de beroepsvaart en dus te weren van een hoofdvaarweg. Dit beleid kan ook ingezet worden op dit deel van het Van Starckenborghkanaal en daarmee voor de passage van de Gerrit Krol brug. Indien noodzakelijk kan het recreatievaartuig meeliften met de passages van de beroepsvaart, de brug gaat vele keren per dag open. Het belang en voordeel van een enkel recreatievaartuig bij een brug met een hogere doorvaarthoogte weegt in geen enkel opzicht op tegen de nadelen die dit oplevert voor de fietsers en andere gebruikers van de brug.

2. De Bewonersvariant heeft negatieve verkeerskundige, toekomstbestendige, veiligheids- en nautische effecten t.o.v. de varianten uit de variantenstudie. Deze negatieve effecten zijn vrijwel allemaal het gevolg van de doorvaarthoogte van het beweegbare deel en de gescheiden afwikkeling van gemotoriseerd en fietsverkeer. Aangegeven wordt dat het ontwerpproces voor de varianten van 4 meter en 5,50 meter nog voldoende ruimte biedt om passende oplossingen te bedenken voor de gesignaleerde problemen. T.a.v. de Bewonersvariant is dit niet mogelijk omdat die rechtstreeks volgen uit de uitgangspunten van die variant.

De Bewonersvariant is een eerste schets en nog nader moet worden uitgewerkt. Het ontwerpproces biedt hiervoor ook voldoende ruimte. Dit is ook aangegeven in het nader toelichtende overleg met RH DHV, maar komt helaas niet terug in het rapport.

M.b.t. de verkeerskundige- en veiligheidsaspecten. De onveiligheid van de Bewonersvariant wordt vooral veroorzaakt door de fietsoversteek bij de aanleg van één fiets-/loopbrug. Deze is nodig bij de inrichting van de brug als Gebiedsontsluitingsweg. De locatie van de oversteek, bijv. een rotonde bij de Oosterhamriklaan, maar ook de vraag van één of twee fiets-loopbruggen, moet in het ontwerpproces aan de orde komen. De onveiligheid van de menging van het autoverkeer en fietsverkeer bij beide andere varianten blijft helaas sterk onderbelicht.

Als uitgangspunt voor de inrichting van de Gerrit Krolbrug als erftoegangsweg is

genomen dat de Korreweg als Fietsstraat wordt ingericht. Er is evenwel nog geen onherroepelijk besluit door de gemeente Groningen genomen dat de Korreweg wordt ingericht als Fietsstraat. In de analyse wordt daarmee dus een voorschot op de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen genomen. In de Bewonersvariant worden juist alle opties t.a.v. de uitkomsten van de Mobiliteitsvisie open gelaten. Als de Korreweg wordt ingericht als Fietsstraat, en daarmee het autoverkeer zoveel mogelijk wordt geweerd van de Gerrit Krolbrug en de Korreweg, ontstaat er een andere situatie. Dit zal echter verkeerskundige gevolgen hebben voor de uitwerking van alle varianten.

M.b.t. de nautische aspecten. Hierop is ingegaan bij het punt doorvaarthoogte. Andere aspecten zijn ons niet duidelijk geworden.

M.b.t. de toekomstbestendige aspecten. Ons is ook niet duidelijk wat hiermee wordt bedoeld.

3. Fietscomfort. Uit de analyse blijkt dat het fietscomfort bij de Bewonersvariant aanmerkelijk groter is dan bij een brug op hogere doorvaarthoogte. Het gebruik van de brug door veel basisschoolkinderen, ook ouders met bakfietsen en scootmobiel wordt in zijn geheel niet genoemd. Duidelijk mag zijn dat deze extra problemen ondervinden boven het normale fietsverkeer bij een hogere brug. Zij kunnen sowieso geen gebruik maken van de fiets-/loopbruggen. Dit is in strijd met het door de gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijk gevoerd fietsbeleid. In dit beleid wordt er juist naar gestreefd het fietsverkeer te stimuleren en niet te ontmoedigen.

4. Ruimtelijke en landschappelijke inpassing. Uit de analyse blijkt dat de Bewonersvariant veel voordelen oplevert t.o.v. beide andere varianten voor de ruimtelijke en landschappelijke inpassing en de toeleidende infrastructuur. Deze voordelen blijven in de conclusie onderbelicht. De opmerking t.a.v. de doorsnijding van de brugwachterswoning is voorbarig. Dit is o.a. een punt dat in het ontwerpproces aan de orde komt.

5. Financiën. Deze zijn helaas pm en dus niet uitgewerkt. Wij durven de conclusie te trekken dat de bouw van de Bewonersvariant financiële voordelen oplevert t.o.v. beide andere varianten. Omdat er o.a. geen noodzaak is om taluds aan te leggen en weinig aanpassingen nodig zijn voor de aanlandingen/infrastructuur aan beide zijden van de brug. Omdat het budget voor de Groningse bruggen is vastgelegd en de toekenning van extra budget, gezien de lopende financiële discussie over de actuele infrastructuurprojecten, kansloos wordt geacht is de financiële uitwerking van varianten een belangrijk punt bij de definitieve besluitvorming over een nieuwe brug.