

POLITIEKE WOENSDAG VAN WOENSDAG 22 SEPTEMBER 2021 20.00 UUR

Voorzitter: T. van Zoelen (PvdD)

Namens de raad: W. Leemhuis (GroenLinks), R. van Niejenhuis (PvdA), I. Venhuizen (D66), W. Koks (SP), I. Jacobs (VVD), T. Moorlag (ChristenUnie), K. de Wrede (PvdD), L. van de Giessen (CDA), D. Mellies (100%Groningen), R. Staijen (Stadspartij), T. van Kesteren (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: W. Meijer

Bewonersvariant Gerrit Krolbrug

00:17:38

Voorzitter: Goedenavond allemaal, we gaan beginnen. Welkom bij deze beeldvormende sessie over het collegevoorstel met betrekking tot de Gerrit Krolbrug. Vorige week hebt u daarover een toelichtende sessie gehad van het college en Rijkswaterstaat. Vandaag staan de reacties van de betrokkenen centraal. De avond bestaat uit twee delen. Het eerste uur hebben we een gesprek met het Gerrit Krolbrug comité dat de bewoners alternatief zal presenteren en daarbij uiteraard ook zal vertellen wat ze van het collegevoorstel vinden, daarna is ruimte voor de rest van de inspraak en beginnen we met de eerste sessie. Namens het Gerrit Krolbrug-comité zijn hier aanwezig: De heer Van Malkenhorst en mevrouw Hintzbergen. Hartelijk welkom. Aanvankelijk zou u bij de Raad langskomen maar we hebben in overleg besloten om aan deze sessie inspraak te koppelen. Gezien de achtergrond is bij wijze van uitzondering goed gevonden dat u hier fysiek aanwezig bent, want dat zijn de coronamaatregelen. Dan geef ik u nu graag de gelegenheid voor uw presentatie.

00:18:52

Mevrouw Hintzbergen: Ja, dank u wel. Omdat ik anders niet de stad in kom met mijn beperkingen, veel te hoog, niet te doen voor gehandicapten en ouders met kinderfietsen. Omdat ik er onderdoor vaar en zo min mogelijk overlast wil veroorzaken. Ik fietste dagelijks met twee jonge kinderen over de Gerrit Krolbrug heen. Nu noodgedwongen een elektrische bakfiets moeten aanschaffen omdat ik anders de Zeebrug niet met ze over kom. De oudste zou deze zomer eindelijk zelf naar school mogen fietsen, maar dat kan niet omdat de Zeebrug zo hoog is. Een viereneenhalve meter hoge brug is voor mij niet fatsoenlijk te berijden. De brug moet net zo vaak open als een brug van drie meter. Daarom, gewoon de drie meter variant doen. Dit zijn een aantal opmerkingen van mensen die onze petitie online hebben getekend. Zoals gezegd: We zijn hier namens het Gerrit Krolbrug comité, Chris van Malkenhorst en ik. Ik ga een presentatie voor jullie houden. Als er behoefte is aan vragen tussendoor, geef dat dan even aan. Ik zal halverwege ook wel even checken, maar ik vind het wel zo prettig om de presentatie in één keer te houden om een beetje in het verhaal te blijven. Ik las even pauzes in, maar mocht je te veel vragen op moeten sparen, geef dan even een seintje, dan maken we daar even gelegenheid voor.

00:20:14

Voorzitter: Ja, laten we afspreken dat we dan de vragen achteraf stellen. Dat is handiger denk ik, voor de voortgang.

00:20:22

Mevrouw Hintzbergen: Goed, waar ga ik het over hebben? We gaan inderdaad iets zeggen over de door het college gepresenteerde voordelen van de voorkeursvariant van viereneenhalve meter. Waarom de variant van drie meter een betere keuze is? Ik ga ook nog wat zeggen over het ontwerpproces, de uitgangspunten, het afweegkader en nog een aantal overige punten. Het goede nieuws is natuurlijk: Het kan, en dat is fantastisch. Mede door de u vrijwel unaniem gesteunde moties is de drie meter brug uitgewerkt en niet langer een schetsje van een actiecomité. We hebben zelf veel geleerd van het ontwerpproces en hebben in de beperkte tijd die beschikbaar was, een goed plan kunnen neerzetten. Het is een ontwerp geworden met een tafelbrug en met de bochtverruiming, die zien jullie op dit plaatje. We hadden niet een sterke voorkeur voor een type brug, een tafelbrug of een hefbrug, maar misschien heeft u als Raad dat wel qua aanzien of ruimtelijke kwaliteit. We hadden ook nog wel een variant zonder bochtverruiming uitgewerkt willen hebben en ook nog wel een variant als hefbrug, maar daar was geen mogelijkheid voor. Er zijn honderden pagina's volgeschreven en rapporten opgesteld. We kunnen niet anders dan concluderen, dat er naar een hoge brug is toegewerkt. Met onze inbreng, vragen en argumenten is erg weinig gedaan. We hebben fouten uit rapporten gehaald en aangetoond, toch bleven en blijven ze gewoon staan. Interpretaties van de richtlijnen vaarwegen, een rammelend advies voor een bochtverruiming van twaalf komma negen miljoen, het aantal brugopeningen, de vermeende toename van het aantal schepen, enzovoort, enzovoort. Dit zijn enkele voorbeelden van zaken waar weinig tot niets mee is gedaan en wij ons maar liever niet mee moesten bemoeien, als leken. Nu ligt er een raadsvoorstel voor een viereneenhalve meter brug, een ontzettend slecht voorstel voor veel stadjes waarmee we de komende tachtig jaar opgescheept zitten, als dit plan doorgaat, terwijl er een brug van drie meter mogelijk is, zonder beduidende problemen. In de presentatie van het voorstel door het college van B&W van Groningen leek het haast te mooi om waar te zijn. De viereneenhalve meter brug blijkt volgens de wethouder voor iedereen de beste oplossing. Vooral deze vijf voordelen worden benadrukt en breed uitgemeten. Hierna ga ik op deze punten in. In werkelijkheid is het allemaal niet zo mooi. Er klopt namelijk niet zo veel van deze voorbeelden. Een overzichtsplaatje van de viereneenhalve meter hefbrug. Straks zoom ik nog wat verder in. Dan denk je bij dit alles: Nou, dit is best een redelijk verhaal. Nou, dat is het dus niet. Totaal niet. Ik ga wat dieper in op de vijf belangrijkste voordelen die het college u presenteert. De nautische veiligheid, een belangrijk punt, een staartje van Rijkswaterstaat dat sommige wel kennen. Probeer het maar niet te lezen. Op de horizontale as staan drieëndertig bruggen en sluisen van de Vaarweg, Lemmer, Delfzijl, in volgorde van het aantal aanvaringen. Dit zijn best veel aanvaringen, er moet dus iets aan worden gedaan. Er staan hele hoge vaste bruggen tussen aan de linkerkant, die worden niet zo snel angevaren. Wat zegt dit plaatje verder over de veiligheid, in relatie tot brughogtes? Daarvoor heb ik deze grafiek een beetje aangepast. De gele pijl die wijst naar de Gerrit Krolbrug, dat was, moet ik eerlijkheidshalve zeggen, voordat de Bodensee de brug ramde. Ik heb de bruggen en sluisen even in volgorde gezet van Lemmer naar Delfzijl. Op de linker verticale as staat de brughogte, die zijn blauw. Het aantal aanvaringen uit het vorige plaatje, die staan op de

rechter as, dat is de oranje lijn in de grafiek. De rode pijlen die wijzen naar de bruggen tot en met drie meter hoogte. Wat valt er op? Er is een grote diversiteit aan brugwachters en er is geen enkele relatie met het aantal aanvaringen. Dit plaatst trouwens de veel genoemde uniformiteitseis in een ander daglicht. Niet alleen wat betreft de hoogte, maar ook wat betreft de breedte. Het is opvallend dat er op de hele vaarweg geen beweegbare bruggen van vierenvijftig meter zijn. Behalve op de tien kilometer vaarweg van Zuidhorn tot Groningen. Ik herhaal: Behalve op die tien kilometer van Zuidhorn tot Groningen. Vorige week heeft u een toelichting gehad vanuit het project. Door de aanvaring met brug Aduard wordt het binnenvaartschip, een cabrio schip, zo vertelde Rijkswaterstaat. Wat zou er zijn gebeurd als deze brug drie meter was geweest, vroeg de heer De Ruig zich af. Nou, wij weten het antwoord wel: Helemaal niets. De schipper had daar namelijk gewoon een brugopening aangevraagd. Na meerdere aanvaringen van de Tafelbrug Dorkwerd, gaf Schuttevaer aan dat schippers zich verkeken op die brughoogte van viereneenhalve meter. Zij maken een verkeerde inschatting, en dat zal niet gebeuren met een brug die drie meter hoog is. Volgens het afweegonderzoek blijft de nautische veiligheid bij de drie meter brug gelijk en wordt niet slechter. Het argument van minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart wanneer de recreatievaart kan doorvaren is nogal gezocht. Ze noemen dat: Ontmengen. Dit gaf bij de lage Gerrit Krolbrug overigens nooit problemen, zelfs niet bij de even verder opgelegde Oostersluis waar helemaal niemand kan doorvaren en al het vaarverkeer maximaal mengt en soms zelfs stilligt. Dit gaat bij adequaat verkeersmanagement gewoon goed. We hebben de pech dat de Bodensee op vijftien mei de Gerrit Krolbrug heeft geramd. We kennen de uitslag van het onderzoek naar de oorzaak niet, maar het lijkt erop dat met de aangekondigde investeringen en maatregelen om de veiligheid te vergroten, deze aanvaring voorkomen had kunnen worden. Ook de rapporten over nautische veiligheid benadrukken dat het vooral vaardigheden, uitrusting en reisvoorbereiding zijn, die voor veiligheid zorgen. De minister erkent dat zelf ook. Ik laat hier de grafiek uit het voorstel zien. Rijkswaterstaat heeft met een sensor de hoogte van passerende schepen gemeten. In de grafiek heb ik twee rode lijnen gezet, eentje bij drie meter en eentje bij viereneenhalve meter. Per hoogte wordt het aantal schepen weergegeven. Aldus wordt de conclusie getrokken dat op basis van de huidige vlootsamenstelling alle kansrijke varianten leiden tot een afname van het aantal brugopeningen. Viereneenhalve meter brug, zelfs dertig procent minder openingen dan drie meter variant. Dit is een strikt theoretische benadering. Laten we ook eens kijken naar de praktijk. De belofte dat de viereneenhalve meter brug dertig procent minder open zal gaan, kan en zal niet worden waargemaakt. Een groot deel van de argumenten waarom de viereneenhalve meter brug zo een goed idee is, is echter wel hierop gebaseerd. In dit tabelletje daar ziet u de openbare gegevens van het nationale dataportaal wegverkeer, dat zijn ook de cijfers van Rijkswaterstaat met het werkelijke aantal brugopeningen van een tiental bruggen rondom de stad Groningen. In de blauw gemarkeerde balk ziet u de viereneenhalve meter hoge brug van Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd. Die dertig procent is dus slechts theorie en afgeleid van de gemeten scheepshoogtes. Bedenk, dat het de verantwoordelijkheid en de keuze van de schipper is, of hij een brug open wil. Voor de bruggen bij Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd, bevestigend, zowel de schippers als de bedienpost: De brug gaat vrijwel altijd open voor beroepsvaart. De schepen worden in de toekomst alleen maar groter en dit zal in de praktijk zo blijven. En dan nog een puntje over

de praktijk, daar kom ik verder nog op terug. De bewering dat daarom de hoge brug een zegen zal zijn voor fietsers, namelijk: Dertig procent minder openingen, die steekt ons. Ook de voetgangers en de mobiele medemens wordt genoemd. Niet alleen omdat het niet de werkelijkheid is, maar ook omdat heel veel gebruikers liever een enkele keer extra wachten, desnoods voor een plezierjachtje, dan altijd over een hogere en steilere brug te moeten fietsen. Dit is eveneens het standpunt van de Fietsersbond, en voor sommigen onder andere volgens de werkgroep Toegankelijk Groningen, zal de viereneenhalve meter brug trouwens, nauwelijks of helemaal niet toegankelijk zijn. Het zogenaamde voordeel van minder brugopeningen gaat voor hen niet op bij een hoge brug. Ik denk dat het nu een goed moment is, om even een checkvraag te doen, of er nog behoefte is aan vragen, of zal ik doorgaan?

00:29:57

Voorzitter: Zijn er vragen?

00:30:04

De heer 1: Dank je wel. Fijn dit, die argumenten op één rij. Ook de manier waarop u dat weerlegt. Voor mij is het heel overzichtelijk aangeboden. Over de grafiek, u zegt: "Dit is eigenlijk de enige brug die én vierenvijftig meter breed is, en straks ook wat hoger wordt." Wij horen de directeur van Rijkswaterstaat zeggen: "ja, maar op termijn zullen alle bruggen aan deze eisen moeten gaan voldoen. Je kunt wel persisteren in een fout, maar je kunt ook nu een nieuwe eis laten gelden. Wat is uw reactie daarop?"

00:30:37

Mevrouw Hintzbergen: De opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl, die loopt al flink wat jaren. Er zijn ook in Friesland al een aantal bruggen vernieuwd. Daar zie je gewoon een veelheid aan hoogtes en doorvaartbreedtes, met name. Dat het beweegbare deel bijvoorbeeld twintig, vijfentwintig meter breed is. 54 meter komt alleen maar voor Aduard, Dorkwerd en Zuidhorn.

00:31:02

De heer 1: Ik hoop en denk dan dat die andere bruggen als zij aan vervanging toe zijn, ook die breedte zullen krijgen in die hoogte. Maar goed, dat moeten we dan maar even afwachten. Misschien maken we dat nog mee, als ze er tachtig jaar liggen, dat weet ik niet.

00:31:14

Voorzitter: De heer Leemhuis.

00:31:17

De heer: Leemhuis: Ja, dank je wel. Het punt van de viereneenhalve meter brug, daar stelt Rijkswaterstaat: Die zal minder vaak opengaan, dertig procent minder. Jullie hebben onderzoek gedaan naar resultaten uit het verleden. Dat eigenlijk alle bruggen, of ze nu drie of viereneenhalve meter zijn, altijd opengaan. Dat het ook bevestigd wordt door brugwachters. Nu zei Joost de Ruig vorige week, directeur van Rijkswaterstaat: "Dat beeld klopt, dat dat tot nu toe het geval is, en we vinden dat dat ook anders moet. Dat ook de brugwachters geïnstrueerd gaan worden, dat ze dat vaker moeten doen." Met andere woorden: "Wij hebben geen kennis van de toekomst." Het lijkt erop dat Rijkswaterstaat van zin is, om minder vaak die brug open te doen als dat niet nodig is. Wat is jullie reactie daarop?

00:32:07

Mevrouw Hintzbergen: Ik wijs erop, en daarom noemde ik dat net ook even, dat dat écht de verantwoordelijkheid en de keuze van de schipper is, en niet van de brugwachter. Zo ligt de verantwoordelijkheid. Het is een nobel streven van Rijkswaterstaat, maar ik ben wel heel benieuwd hoe ze dat gaan doen. Gaan ze dan een brugopening weigeren als een schipper dat vraagt, zo van: Doe je stuurhut maar een stukje omlaag.

00:32:30

De heer: Malkenhorst: Misschien ter toevoeging: De viereneenhalve meter brug is zodanig laag, dat zij zeggen dat ze het gewoon heel slecht kunnen inschatten. Helemaal als je dus ook in het landelijk gebied ertussen zit. Daarmee zeggen ze op een gegeven moment: "Dat willen we, dus die cabrio aanvaringen dus voorkomen." Dat zal in de stad zeker niet anders zijn.

00:33:09

Voorzitter: Een korte vervolgvraag?

00:33:12

De heer 3: Het is geen vervolgvraag, het is één ander punt, dus als iemand hierover nog een vraag wil stellen dan wacht ik even.

00:33:20

Voorzitter: Ik zag mevrouw Jacobs al een hele tijd met de vinger omhoog.

00:33:24

Mevrouw: Jacobs: Dank u wel Voorzitter. Vorige week heb ik ook aan Rijkswaterstaat gevraagd hoe het zit met de brugopening en waar die reductie inzit. Volgens mij was het antwoord dat de reductie vooral in de pleziervaart zit die er een aantal maanden per jaar doorheen gaat. Dat die zorgen tot een vermindering van de brugopening. Volgens mij heb ik toen gezegd dat dat vier tot vijf maanden is. Hij deed net alsof er acht maanden recreatievaart lag. Erkent u dat ook, of ziet u dat anders?

00:33:54

Mevrouw Hintzbergen: Ik kan me voorstellen dat je niet meteen al die cijfers in de vorige grafiek ziet, maar dat zijn vier maanden per jaar. De maand juli is dan een topmaand wat pleziervaart betreft, en dan heb je het over vijf tot zeven per dag. Je komt op de drukste maand niet eens op dertig procent verschil, dus die dertig procent klopt sowieso niet. Je kunt natuurlijk nog van alles vinden van pleziervaart. Als je daar echt langs moet kun je denken aan spertijden of vaar mee met een beroepsschip. Zo kun je het aantal brugopeningen misschien zelfs wel een beetje omlaag krijgen.

00:34:28

Voorzitter: De heer Koks.

00:34:32

De heer: Koks: Even in navolging van de vraag van Rik: Wat is eigenlijk het bezwaar tegen die vierenvijftig meter? Wat maakt dat uit?

00:34:45

Mevrouw Hintzbergen: Als je de brug doorvaartbreedte smaller zou maken, dan zou je sowieso minder inbreuk op de omgeving hoeven te doen met taluds. Dan kan ook

bijvoorbeeld een veel langere aanloop naar die hoge loopbruggen genomen worden. Nu moet je dus de volledige hoogte over vierenvijftig meter overspanning maken, en dan krijg je een enorme impact aan de landkant om op die brug te komen. Je moet sowieso omhoog. Je zou later kunnen beginnen met de hellingen naar de brug, of die nu drie meter of viereneenhalf wordt. Bijvoorbeeld aan de Hunzekant zou je dan gewoon links afslaan, vlak over de brug richting Van Starckenborgh gewoon nog in stand kunnen houden, om maar eens wat te noemen.

00:35:34

De heer: Venhuizen: De heer Venhuizen.

00:35:37

Voorzitter: Ja, dank u wel. Jullie stelden net dat die hogere bruggen ontoegankelijk zou zijn voor veel mensen. Dat werd net aangehaald met de helling, maar bij de presentatie vorige week leerden wij wel, dat er ook eigenlijk veel meer plekken in de stad zijn waar vergelijkbare hellingen en bruggen zijn, die kennen we allemaal. Dat daar ook heel veel mensen overheen gegaan, hoe kijken jullie daarnaar?

00:35:57

Mevrouw Hintzbergen: Ik heb daar zometeen nog een dia over. Vindt u het goed als ik dan eventueel nog terugkom, als u dan nog vragen hebt?

00:36:07

Voorzitter: Ja, mevrouw Moorlag.

00:36:11

Mevrouw: Moorlag: Ik snap eigenlijk nog steeds niet hoe dat zit met die inschatting van een schipper. Want het gaat toch gewoon om een hoogte, hoezo zou je dat verkeerd kunnen inschatten? Dat snap ik niet.

00:36:27

Mevrouw Hintzbergen: Dat is iets wat wij hebben gehoord van Schuttevaer, de vereniging van schippers. Dat de viereneenhalve halve meter bruggen lastig zijn om in te schatten qua hoogte. Ik zou denken: Als schipper weet je natuurlijk wel hoog schip is, maar wat letje net noemde, eigenlijk gaan die dertig procent alleen maar over plezierjachtjes in de zomermaanden want voor beroepsschepen gaat die brug altijd open. Er zijn maar heel weinig vrachtschepen die onder die viereneenhalve meter brug door zullen gaan. Dat is puur iets wat we hebben gehoord van de schippers, want er zijn opvallend veel aanvaringen bij de nieuwe brug in het dorp geweest. Dan zeggen ze: "Die brug ligt zodanig in het landschap en de verhouding breedte en doorvaarhoogte maakt dat ze hem dan kennelijk hoger inschatten dan dat hij is." Meer kan ik er niet over vertellen.

00:37:34

Voorzitter: Duidelijk.

00:37:41

De heer 4: Het is misschien inderdaad goed om eens zo een vaart mee te maken. Ik vaar zelf ook, en wat vooral de beroepsvaart heeft is een verschil van waterstanden en een verschil van vracht. Dat betekent dat ze van tevoren natuurlijk al redelijk moeten inschatten: Hoe diep zit ik en hoe zitten die waterstanden? Dan komen ze bij een brug en komen ze letterlijk

en figuurlijk in de situatie van: Laat hem alsjeblieft maar opengaan, want dat kan misschien maar net. Dat is de voor de schipper, en ik ervaar hetzelfde als pleziervaarder. Ik ga hem altijd opengooien.

00:38:23

Voorzitter: Zijn er verder nog vragen? De heer Leemhuis.

00:38:28

De heer: Leemhuis: Ja, bedankt. We waren al een stukje verder met het aantal mensen dat wacht voor de brug en dat ze zeggen: "Even wachten, is prima." Nou begrepen wij dat vóór vijftien mei, was het zo dat de mensen ongeveer twee derde over de loopbrug hingen en ongeveer een derde bleef staan. Dat is wat wij uit de presentatie begrepen. Zien jullie dat ook zo is? Kunnen jullie dat ongeveer inschatten en bevestigen? En wat is jullie verwachting hoe dat zou zijn bij een drie meter brug waar je naar negen meter zeventig moet, of bij een viereneenhalve meter brug waar je als je daar al bent, minder omhoog moet?

00:39:07

Mevrouw Hintzbergen: Ik kom straks nog even terug op die verschillende hoogtes die je moet overbruggen. Die getallen twee derde neemt de loopbrug en een derde niet, die kennen wij niet.

00:39:21

Voorzitter: Als er geen vragen meer zijn, dan graag doorgaan.

00:39:26

Mevrouw Hintzbergen: Dan komen we bij het derde argument: Kortere wachttijd voor een open brug. Om precies te zijn: Dertig seconden op een brugopeningsduur van vijf minuten. Laten we eerlijk zijn, dat is nogal wat. Dat voor ons als gebruikers wordt bepaald dat wij liever altijd over een hoge brug fietsen of lopen, voor dertig seconden tijdswinst, in het geval de brug ligt is, omdat er een schip door moet. Ons is die vraag nooit gesteld. Wel hebben we meermaals aangegeven hoe wij daarover denken. De reacties van de ondertekenaars van de petitie bevestigen ons dat. De meeste mensen zullen het geen probleem vinden om, als de brug open is, dertig seconden langer te wachten, dan altijd over een viereneenhalve meter hoge brug fietsen, zo is de vergelijking. En dan Benny: De kortere klim naar de fiets loopbrug. De wethouder beweert dat we ruim zeven en een halve meter moeten klimmen naar de loopbrug bij de drie meter variant. Meer dan twee meter meer, dan bij de viereneenhalve meter brug. Wij weten niet hoe de wethouder hieraan komt. Op grond van het ontwerpboek van de drie meter brug is de juiste hoogte van de trap naar de fiets loopbrug zes komma acht meter, tegenover vijf en een halve meter bij de hoge brug van viereneenhalve meter. Er is een verschil van één meter dertig, een halve verdiepingstrap in je huis. Die negen komma zeven meter hoge loopbrug is een gegeven bij alle varianten. Iemand die af en toe voor een dichte brug staat gaat liever een iets langere trap nemen, dan altijd over een hoge steile brug te moeten fietsen. Dan het vijfde punt: Nog zo een vermeend voordeel, dat eenzijdig door de wethouder is bedacht, maar niet aansluit bij wat gebruikers van de brug vinden. In dit geval, de minder mobiele gebruikers. Wij hebben hierover contact gehad met de werkgroep Toegankelijk Groningen. Zij vinden met ons, dat een lage brug vele malen toegankelijker is en dat daarom de lage brug de voorkeur heeft, boven af en toe iets langer, namelijk dertig seconden wachten, als de lage brug open staat. Dan kom ik bij de

beoordeling van de drie meter brug volgens het raadsvoorstel. De drie meter brug heeft de best de situatie voor het wegverkeer, zo staat in het raadsvoorstel. Minder steile en kortere hellingen is vergelijkbaar met de huidige situatie. Geen omleidingen, geen tunnel richting Van Starckenborgh, geen hoge taluds, damwanden of wegafsluitingen. Maar geopend, zou het heel slecht voor ons zijn. De lage brug staat vaker en langer open, daar heb ik al het nodige over gezegd. De fiets loopbruggen zijn minder aantrekkelijk. Laten we eerlijk zijn, die worden sowieso onaantrekkelijk. Het hoogteverschil met de beweegbare brug is nu eenmaal groot bij beide varianten. De passeerbaarheid van de brug voor schepen is in alle varianten uitstekend. Hij gaat namelijk altijd open, laag of hoog. De ontmenging van de beroeps- en recreatievaart hebben bij nautische veiligheid al een flinke kanttekening geplaatst. Kortom, de drie meter brug voldoet in ieder opzicht. De bewoners variant, daar zou ik ook iets over vertellen. Ik ga met een aantal dia's juist iets verder inzoomen op de bewonersvariant, de drie meter brug en op het ontwerpproces. Rechts ziet u een schetsje van de bewonersvariant dat we vorig jaar februari als alternatief presenteerde voor de verstrekkende en schrikbarende plannen van Rijkswaterstaat. Een intensief proces, drie moties, vele gesprekken volgde totdat we de gelegenheid kregen om onze lage brug uit te werken. U ziet hier een aantal tussenvarianten. Zoals ik aan het begin al zei: "Het goede nieuws is, dat er wel degelijk een lage brug mogelijk is. Er valt nu dus iets te kiezen." De voordelen heb ik hier op een rijtje gezet. De verkeersveiligheid voor weggebruikers, maar ook sociale veiligheid voor alle fietsers en voetgangers, toegankelijk voor alle voetgangers, en zoals Toegankelijk Groningen noemt: De langzame wielen. De drie meter brug past nu eenmaal veel beter bij Groningen fietsstad. Jullie krijgen ook allemaal de presentatie nog na die tijd. De verkeersveiligheid is voor ons een belangrijk punt. Wat ik misschien nog even noemen is met name: Steilere hellingen. Ook de snelheidsverschillen groter zijn tussen de verschillende weggebruikers. Dus: Fietsers, kinderen, ouderen, maar ook de auto's die over de fietsstraat gaan uiteraard, die allemaal die helling op, maar ook die helling weer af gaan, aan beide kanten. Wij denken dat dan een lagere brug en een minder steile helling toch een stuk veiliger is. Sociale veiligheid slaat op die omleiding bij de hoge brug. Ik laat er straks een tekening van zien. De rest heb ik eigenlijk wel genoemd. De Mobiliteitsvisie en de Hunzevisie geven ook aan, het staat ook in het rapport: Geen blokkades daarvoor. Eigenlijk is er nergens zo een blokkade die opgeworpen wordt. Ook niet voor de keuzes elders in de stad, voor de bruggen. En belangrijk: Wij zien geen nadelen voor de scheepvaart. In die route die je bij de hoge brug moet nemen als je naar de Ulgersmakade wil, ik heb daar een plaatje van zometeen. Ik heb een paar plaatjes, ik weet eigenlijk niet eens of de raad ook over alle tekeningen van de beide varianten beschikt. Dus ik dacht: Ik laat toch een aantal verschillen zien. Dit is een zicht vanuit de Sint Eustatiusstraat naar de Korreweg. De aansluitingen zie je. Boven staat steeds het plaatje van de drie meter variant, een onderaan van de viereneenhalve meter variant. Je ziet een behoorlijk hoogteverschil. Op de plek van de Sint Eustatiusstraat is het wegdek al zo een zestig centimeter hoger, en zal in ieder geval, auto-ontsluiting niet meer mogelijk zijn, als je dat zou willen. Ik heb dat ook even van boven, een plaatje in vogelvlucht. Daarboven weer de lage brug onder de viereneenhalve meter variant. De viereneenhalve meter variant betekent ook een hoge steile damwand langs het talud. Langs beide kanten een hekwerk op de brug. Vanaf vijftientig centimeter hoogteverschil is een hekwerk langs de trottoirs namelijk verplicht. Het talud doorsnijdt daarmee onvermijdelijk de omgeving van de Korreweg. Bij de drie meter brug sluit de Sint

Eustatusstraat nog aan qua hoogte, zal ook zeker voor fietsers nog bereikbaar zijn, en als je wilt voor auto's en bij de vier en een halve meter is dat niet meer mogelijk. Daar heb ik nog een voorbeeld van de andere kant van de brug. Helaas zijn de tekeningen een beetje vaag, dat kon ik niet duidelijker krijgen. Deze komen uit de ontwerpboeken. Het huis wat je daar ziet staan, is de brugwachterswoning aan de Hunzekant van de brug. Wat ik wil laten zien is de enorme hoge damwanden die je krijgt aan beide zijden van de fietsstraat en verderop natuurlijk het Heerdenpad totdat het op het normale niveau is teruggekeerd. Dat wordt een behoorlijk hoog liggende fietsstraat, ik denk echt, op het hoogste punt aan drie meter. Dit is vanaf de Ulgersmaweg richting de brugwachterswoning. Dit is waar ik doel op sociale onveiligheid. Bij de drie meter brug blijft een rechtstreekse verbinding tussen Heerdenpad en Ulgersmakade bestaan en alle hellingen kennen een maximaal hellingspercentage van één komma vijfenzeventig procent. Bij de viereneenhalve meter brug komt een forse omrijroute van en naar de Ulgersmakade. Veel opmerkingen van bewoners gaan hier ook over, en over de sociale onveiligheid van deze oplossing. Als je dan aankomt bij de Ulgersmaweg, dan is de helling van tweeënhalf procent daar al gestart. Ik heb daar voor de duidelijkheid nog even een plaatje gemaakt. Deze blauwe pijlen geven de route aan als je vanuit van Starckenborgh naar de stad wil, en andersom natuurlijk ook. Ik heb linksboven even de plattegrond erbij gedaan. Dáár begint de helling, bij de viereneenhalve halve meter brug. Boven en onder staan de startpunten van de hellingen niet eens op de tekening. Deze route gaat onder met een tunneltje, onder de fietsstraat door.

00:48:54

Voorzitter: Zijn er misschien mensen? Er zijn veel plaatjes, misschien zijn daar ook vragen over. De heer Leemhuis.

00:49:00

De heer: Leemhuis: Ik had nog wel een vraag die een flinke eind teruggaat, maar ik dacht: Ik wacht even tot ik kan. Klopt mijn beeld goed, dat bij een viereneenhalve meter brug, als je al bij de viereneenhalve meter bent, het verschil tussen dan naar de fiets loopbrug gaan ongeveer gelijk is naar de huidige situatie, ongeveer vier, viereneenhalf meter?

00:49:26

Mevrouw Hintzbergen: Nee, de huidige situatie is een stuk lager. Nu moet ik heel diep in mijn geheugen graven. Ik dacht iets van drie en een halve meter. De bruggen zijn zes meter tachtig, dacht ik.

00:49:37

De heer: Leemhuis: En de huidige is twee dertig toch?

00:49:38

Mevrouw Hintzbergen: Ja, de onderdoorvaarthoogte, maar de brug is vrij dik.

00:49:42

De heer: Leemhuis: Ja, precies. Dan had ik nog een andere vraag. Aan de ene kant zegt het comité: "die één meter dertig extra omhooggaan dat is eigenlijk niet zoveel, dat is wel verwaarloosbaar," maar dat is ook ongeveer het verschil tussen een drie meter hoge brug en een viereneenhalve meter hoge brug op fietsen. Hoe kan het, dat het ene verwaarloosbaar en het andere echt veel te veel is, kun je dat toelichten? Het ene is lopend met drie-en-een-half, één komma drie meter met de fiets aan de hand vaak. Dat lijkt me zwaarder dan met

een helling van twee procent, tweeëneenhalf procent, naar boven te fietsen, voor dat stuk. Snapt u wat ik bedoel, de vraag?

00:50:28

Mevrouw Hintzbergen: Ik snap de vraag heel goed. Het grootste verschil is natuurlijk dat de brug meestal niet dicht is. Dat je dan altijd verplicht die anderhalve-meter verschil met een steilere helling moet fietsen om naar de overkant te komen. En een deel van de mensen, die zal nooit die loopbrug nemen. Denk aan de kinderwagens, denk aan bakfietsen en de mensen die slecht ter been zijn, die wel goed kunnen fietsen maar niet goed kunnen traplopen. Het is maar in een klein aantal gevallen en ook nog voor een kleinere groep gebruikers, het verschil van die één meter dertig. Het is toch een groot verschil, of het nou vijf en een halve meter is, of zes meter tachtig, het is gewoon heel hoog. Het is geen fijne trap. Ik zeg niet: "Die één meter dertig is verwaarloosbaar," maar ik denk dat je die liever af en toe in die trap kunt doen, dan altijd fietsend op een hogere helling. Dat is het verschil.

00:51:30

De heer 5: Daarnaast moeten we ons ook realiseren dat bij die viereneenhalve meter variant, dat dan de hellingen al beginnen bij heel ver al in het Heerdenpad. Bij van Eesterenlaan gaat het helemaal aan de andere kant door naar de Oosterhamriklaan die al negentig centimeter wordt verhoogd. Dus eigenlijk loopt u nog veel verder in de Korreweg. En dan heeft Maria net ook al laten zien waar het al begint in de Ulgersmaweg, en dat is allemaal naar de brug toe twee en een half procent. Dus het gaat om een hele lange afstand die tweeënhalf genomen moet worden met de aanvulling die ook gedaan is. Diezelfde tweeëneenhalf procent wordt dan ook naar beneden gesuisd met ijs, regen, bladeren en alles. Dat veroorzaakt ook natuurlijk nog een veiligheidsprobleem.

00:52:22

Voorzitter: De heer Niejenhuis eerst.

00:52:25

De heer: Niejenhuis: Dank u wel, Voorzitter. Twee vragen. Om bij het laatste punt te beginnen: Ik snap wat u zegt, en tegelijkertijd vind ik die twee en een halve procent dat voldoet aan die CORW-normen, dat is met de reden, die hebben ook rekening gehouden met winter, herfstbladeren, ijs, et cetera. Anders zou die norm anders zijn toch? Die norm wordt overal in Nederland toegepast, waarom zou dat hier dan opeens een probleem zijn? Hoe zit dat?

00:52:52

Mevrouw Hintzbergen: We hebben veel overleg gehad met de Fietsersbond en eigenlijk hoorde ik de Fietsersbond zeggen: Het hangt natuurlijk wel van de situatie en van de drukte af wanneer een bepaald percentage nog prettig is of niet. En ook over, dat staat ook in de CROW-normen overigens, hoelang de afstand is dat je zo een helling moet doen. En dan kun je wel zeggen: "U kunt alles toetsen en het valt net binnen de normen die daarvoor zijn," maar u moet ook kijken naar de situatie ter plekke.

00:53:23

De heer: Niejenhuis: Misschien heb ik dat gemist in de stukken, maar is bij jullie al volledig bekend hoe die kader wordt ingericht? Want je kan dus onder de brug door straks. Moet,

misschien is dat het woord dat jullie zullen gebruiken. Hoe ziet dat gebied eruit? Dan komt er tien meter stad bij aan de stadskant?

00:53:40

Mevrouw Hintzbergen: De tien meter komt aan de stadskant erbij. We hebben geen idee hoe dat wordt ingericht. Ik heb daar geen plannen van.

00:53:47

De heer: Niejenhuis: Dat zou nog verschil kunnen maken voor de sociale veiligheid natuurlijk.

00:53:51

Mevrouw Hintzbergen: Mijn punt gaat over de overkant. Dat gaat over dit stuk. Volgens mij gaat uw vraag over dit stuk. Hier komt namelijk tien meter bij en hier gaat tien meter af. Wat wij begrepen hebben in het ontwerpproces is dat dit soort invulling allemaal in een volgende fase gebeurt. Ik denk ook niet dat er al iets over bekend is.

00:54:16

Voorzitter: De heer Koks.

00:54:24

De heer: Koks: Wat Chris zei over die start van de helling, dat begrijp ik niet helemaal. Het college zegt, als ik het goed begrijp, dat halverwege het stuk tussen

00:54:35

Mevrouw Hintzbergen: Oosterhamriklaan.

00:54:37

De heer: Koks: en de brug, dat daar de stijging begint.

00:54:43

Mevrouw Hintzbergen: Die negentig centimeter gaat over de vijf komma zeven meter variant, niet over de viereneenhalve meter variant. Ik denk dat je dat door elkaar haalt. Nog even iets over de hellingspercentages. Door het fors inkorten van het talud op de Korreweg tot honderdvijfendertig meter, verdubbelt het hellingspercentage bijna ten opzichte van de huidige situatie tot tweeëneenhalf procent. Niet voor niets hebben de bruggen Aduard, Dorkwerd en Zuidhorn taluds van tweehonderd tot ruim driehonderd meter. Dat is wat ik bedoelde met die lengte. Aan de Ommen aan de kant is iets bijzonders aan de hand. Daar wordt op ongeveer honderd meter van de brug een hoog liggende rotonde gemaakt van drie meter tien hoogte NAP, terwijl de huidige hoogte vijftig centimeter is. Een ophoging in het landschap van twee meter zestig. Daardoor blijft de helling vanaf de brug dat de rotonde beperkt tot tweeënhalf procent. Dat betekent dat vanaf de rotonde naar de Ulgersmaweg ook een talud komt van ongeveer honderd en tien meter met een helling van twee en één half procent. Los van die hellingspercentages, die gemiddelden zijn, en voor fietsers en andere gebruikers echt veel steiler zijn dan één komma vijfenzeventig procent, is de ingreep in het landschap en de infrastructuur van de viereneenhalve meter brug, heel groot. Een fietsstraat en fietspad met damwanden een hekwerk langs de kant wat hoog en niet geïntegreerd boven het landschap loopt.

00:56:32

De heer: Koks: Even over die tweeëneenhalve procent, het percentage. Het college zegt ook in de overzichten dat dat overeenkomt met het Herewegviaduct, met de overgangen over

de oostelijke ringweg, dat het allemaal zo rond die tweeënhalve procent zit en dat er veel meer stijgingen zijn in de stad die hoger dan die tweeënhalve procent zit. Op zich vind ik dat mooi, want dan kan ik daarin gaan vergelijken, want ik fiets ook over de Herewegviaduct. Vinden jullie dat een correcte vergelijking?

00:57:19

Mevrouw Hintzbergen: Nee, dat vinden we niet. Overigens is het Herewegviaduct helemaal geen twee en één half procent maar twee komma twee procent. En we hebben in stukken gevonden dat er kennelijk gesprekken zijn geweest over of die doorgang voor het treinverkeer hoger kon worden en dat juist om reden van het minder comfortabel zijn voor fietsverkeer, voorlopig die twee en één half procent wel vraagtekens bij zijn. Wij vinden het wel een beetje raar dat wat elders in de stad wel als een probleem wordt gezien, eigenlijk bij de Gerrit Krolbrug geen probleem is. Dus het Herewegviaduct is twee komma twee procent, geen twee en één half procent.

00:57:57

De heer 6: Voorzitter, mag ik daarop aanhaken?

00:57:59

Voorzitter: Gaat u gang.

00:57:59

De heer 6: Ik ben heel benieuwd naar dat stuk. Ik heb daar een tijdje op zitten zoeken en een partijgenoot van mij heeft ook wat stukken opgediend, maar ik kan eigenlijk niet vinden, dat stuk waar dat in zou staan. Wel een stuk waarin staat dat die tweeënhalve procent zou leiden tot een langere weg, waardoor dat zou uitkomen op de Herebrug. Daarmee zou het niet passen qua lengte, maar ik heb nergens kunnen vinden dat de gemeente heeft beargumenteerd dat die twee en een half procent niet acceptabel zou zijn. Dus ik ben heel benieuwd naar dat stuk.

00:58:29

Mevrouw Hintzbergen: Dan gaan we dat na de tijd sturen.

00:58:31

De heer 6: Top!

00:58:35

Voorzitter: Okay, de commissie krijgt dan een stuk. Tenminste ik neem aan dat u het naar iedereen stuurt.

00:58:42

De heer: Koks: Het college zegt dat aan de zuidkant het tweeëneenhalve is bij de Herewegviaduct, dus dat neem ik als maat, maar dat klopt ook niet volgens jullie, dat is ook twee komma twee procent?

00:58:53

Mevrouw Hintzbergen: Ik ben me er niet van bewust dat de zuidkant en de noordkant van het Herewegviaduct verschillend zijn. Nee, ik weet het ook niet.

00:59:02

Voorzitter: Maar gaat u verder.

00:59:06

Mevrouw Hintzbergen: Het conceptontwerp van de drie meter brug is zonder onze aanvullingen en wijzigingen naar de stakeholders gegaan. Zoals de voorgaande plaatjes laten zien, is het nuttig om de brugvarianten naast elkaar te zien. Doordat de drie meter brug in een addendum staat, zijn de verschillen namelijk nogal moeilijk te ontdekken. Op het afweegkader is veel af te dingen. Ondanks de nadrukkelijke uitnodiging van de wethouder om hierover mee te denken, is er niets gedaan met onze inbreng. Desondanks, ligt er wel een goed vertrekpunt voor verdere uitwerking van de drie meter brug in de volgende projectfase. Nog even dit: We vinden het onze plicht om u te wijzen op de bochtverruiming. Ons advies: Laat die bochtverruiming nader onderzoeken door een onafhankelijk bureau, twaalf komma negen miljoen euro is niet niks. Volgens ons is deze ingreep echt niet nodig. In het adviesrapport blijft één argument overeind, namelijk dat het opschuiven van de brug het talud aan de Korrewegkant beter inpasbaar maakt. De conclusie: De voorkeursvariant van het college van B&W, een brug op viereneenhalve meter wordt een probleem dat niets oplost. De bewonersvariant, een brug op drie meter is een oplossing zonder problemen. Raad, het is tijd om op te staan. Een viereneenhalve meter hoge Gerrit Krolbrug is een ontzettend slecht voorstel, het is onbegrijpelijk. Er worden beloftes gedaan die niet waargemaakt kunnen worden. Er worden keuzes gemaakt: Dit en dit is beter voor jullie, die wij niet maken en ook niet willen. Stem tegen dit voorstel. Ga voor een drie meter hoge Gerrit Krolbrug.

01:01:00

Voorzitter: Dat was een hele mooie presentatie, dat roept misschien nog afsluitende vragen op? Ik zie de heer Koks.

01:01:11

De heer: Koks: We hebben inderdaad een aantal moties in de raad gehad de afgelopen tijd, ook in de Tweede Kamer. Een van die moties was appels en peren waarin het college opgeroepen werd bij Rijkswaterstaat, om jullie gelijkwaardig mee te nemen in het hele verhaal. Als jullie nou alles tegen elkaar afwegen en kijken of jullie tevreden zijn over de manier waarop die motie is uitgevoerd, zou je daar wat over kunnen zeggen? Vinden jullie dat jullie goed gehoord zijn en dat er met jullie inbreng serieus is omgaan, en alle steun hebben gehad want dat is ook een onderdeel ervan.

01:01:51

Mevrouw Hintzbergen: Wij zijn goed ondersteund. De aanloop was wat moeizaam want die hoge bruggen zat wel heel erg in de hoofden van de mensen die ons gingen helpen. Maar uiteindelijk zijn we echt goed aan de slag gegaan en de drie meter variant kunnen uitwerken. Er zijn veel discussies geweest, bijvoorbeeld over de breedte van de brug en waarom dat fietsverkeer en autoverkeer niet gescheiden kon worden. Uiteindelijk heeft het geresulteerd dat als je het echt goed wilt doen, dat je dan een brug van achttien meter moet maken. Dat kan niet. Wij vonden dat zestien meter misschien ook wel kon maar dan komen er allerlei richtlijnen aan te pas. Het was uiteindelijk toch wel de beste keuze om te zeggen: Dan moeten we voor de fietsstraat gaan. Er zijn wel onderwerpen waar we lang over hebben gehad. Wat betreft de nautische veiligheid hebben we veel discussie gehad en zijn we lang niet op alle punten bij elkaar gekomen, dat zal duidelijk zijn, maar dat heeft op zich voor het ontwerp van de brug niet zoveel effect gehad. Als je zegt: Ligt er nu een goed uitgewerkte

variant, dan denk ik dat het zeker zo is. Ik was nog wel nieuwsgierig geweest naar een uitwerking zonder die bochtverruiming want dat geeft weer hele andere mogelijkheden aan hun kant. Maar daar kregen we ze niet in mee. Is nu wel van onze brug, alleen een tafelbrug uitgewerkt, dat moet ik nog wel even zeggen, dat zie je ook op de plaatjes. Een beetje tot onze verrassing is er nu toch een hefbrug uitgekomen. Ik heb begrepen dat de gemeente daar niet echt een voorkeur in heeft. Het is misschien een beetje wat je mooi en wat je niet mooi vind.

01:03:37

Voorzitter: Ik zie de heer Van Kesteren al een tijdje.

01:03:41

De heer: Van Kesteren: Hartelijk dank voor de zeer professionele presentatie. Ik zie dat u daar heel serieus onderzoek en werk van heeft gemaakt, ook veel expertise heeft en de drie meter variant heeft de afgezet tegen de andere varianten. Wat mij heel nieuwsgierig maakt is: Er is heel vaak kritiek geweest op het college. Dat de burgerparticipatie, dat daar weinig van terecht komt, vooral in de ontwerpfase waar u het ook over heeft. En dan uiteindelijk, op het einde van de rit, mogen de raad en inwoners nog wat tegensputteren, terwijl de indruk bestaat dat het besluit al vastligt. Vindt u nu dat dat ook in dit geval zo is? Want het college wil beterschap tonen, die wil het ook anders gaan doen. Wat mij interesseert is: Gebeurt dat ook? Heeft u dat ook zo ervaren, of zegt u: Nee, dat is totaal nog de situatie als toen.

01:04:45

Mevrouw Hintzbergen: Het participatieproces dat begon in oktober 2019 waarin we eigenlijk als bewoners en belangstellenden te horen kregen dat de vorige Gerrit Krolbrug zoals die bedacht was, met de wokkel noem ik dat altijd, helemaal niet doorging. Het was een totale verrassing, voor iedereen. "Hoezo, waarom zijn we nog niet begonnen met bouwen?" Eigenlijk vanaf dat moment is ons wel voorgespiegeld van: We gaan een participatie regelen, er komt een participatiegroep. Natuurlijk, er kwam ook corona, maar eerlijk gezegd, het was niet participatie, het was aanhoren van wat er allemaal bedacht was, en daar vonden we dan iets van, of hadden daar goede argumenten tegen. Er is niet zoveel mee gedaan. Het feit ook dat allerlei beslissingen in het bestuurlijk overleg plaatsvonden zonder dat u als raad daar een betrokkenheid bij had. Het baarde ons ook wel een beetje zorgen. Ik wil nog even één aanvulling geven. Later, toen we de drie meter variant mochten uitwerken, wat natuurlijk fantastisch was dat die mogelijkheid is gekomen, is het ons wat rauw op het dak gevallen dat we uiteindelijk toch onze opmerkingen, met name op het afweegonderzoek, het afweegkader, dat die niet zijn meegenomen, terwijl gewoon in de stukken staat, in de ontwerpboeken: Dat afweegkader is al bedacht bij het ontwerp van de hoge bruggen en gaat daar ook vanuit en is geen aanpassing geweest toen ook een drie meter brug is uitgewerkt. Maar laten we eerlijk zijn: Heel lang heeft het harde uitgangspunt gegolden dat een brug minstens viereenhalf meter hoog moet zijn. Wij begrepen helemaal niet waarom, dat kun je niet uit de richtlijnen halen. Ik heb tweehonderd pagina's richtlijnen vaarwegen twintig twintig inmiddels uit mijn hoofd geleerd. Dan kun je het toetsen en dan klopt het niet.

01:06:47

Voorzitter: Was dat helder? Oké. Ik kies de heer Koks.

01:06:54

De heer: Koks: Een verstandige keus. Wat je zegt is dat in het afweegkader zeg maar, dat een aantal elementen die jullie in het afweegkader gehad zouden willen hebben, dat die uiteindelijk er niet in terechtgekomen zijn. Kun je daar wat voorbeelden over geven? Welke elementen jullie in het afwegingskader gehad zouden willen hebben?

01:07:20

Mevrouw Hintzbergen: Als je gaat toetsen aan richtlijnen en aan kaders die gedurende de afgelopen anderhalf, twee jaar zijn vastgesteld, dan kom je als drie meter brug er nooit doorheen natuurlijk. Als je puur gaan kijken naar afwegingen wat betreft de scheepvaart of de nautiek, dan kijk je wat ons betreft toch te weinig naar de impact van zo een brug voor de stad. Dat vind ik moeilijk om dat nu zo op te lepelen, Wim.

01:08:05

De heer: Malkenhorst: Ja, we hebben dat inderdaad in de inspraaknotitie die we op hebben gestuurd wel aangegeven welke onderwerpen we mistten. Als je nu even zegt: Welke zijn dat, zet dat even op een rij? Als we iets zeggen, willen we het namelijk ook gelijk goed zeggen.

01:08:26

Mevrouw Hintzbergen: Als ik daarop mag aanvullen naar Wim? We hebben uitgebreid gereageerd ook in de consultatieronde zoals dat heette op de ontwerpboeken en dergelijke. We hebben eerlijk gezegd nog geen reactie teruggezien naar ons toe. Er schijnt wel iets in de stukken over te staan, wat ermee gedaan is. Ik kan niet eens helemaal die vraag beantwoorden.

01:08:52

Voorzitter: De heer Niejenhuis.

01:08:55

De heer: Niejenhuis: Ik moest even nadenken wat de vraag was. Mocht die brug viereneenhalve meter hoog worden, is er dan wat jullie betreft nog een hele grote zorg ten aanzien van verkeersveiligheid met name van fietsers? Want daar hebben jullie steeds aandacht voor gevraagd. Gaat er dan echt iets mis in die weginrichting? Zo ja, wat is dat dan?

01:09:18

Mevrouw Hintzbergen: Wat ik al noemde, de snelheidsverschillen die zullen echt wel voor meer onveiligheid gaan zorgen. Er is met betrekking tot de nieuwe Rivierenflat ook wel zorgen over de effecten van de wind die daar op de helling ontstaan, en met name natuurlijk als de brug open heeft gestaan, als al het verkeer op een helling moet optrekken met al die verschillende snelheden, dan kan je maar beter zo een weinig steil, flauwere helling hebben, wil je dat een beetje veilig maken. Wat betreft de weginrichting: Bij de ontwerpssessies hebben wij een beeld gekregen van hoe een fietsstraat eruit moet zien. Door de Fietsersbond is ons uitgelegd: Een fietsstraat werkt het beste als auto's de fietsers niet kunnen inhalen. Dat is natuurlijk op een steilere helling, daar vind je dan wel iets van. Ik moet zeggen toen we de laatste tekeningen zagen kregen we ineens de indruk dat er wél een mogelijkheid zou komen dat auto's fietsers kunnen inhalen, wat absoluut niet de bedoeling is. Dat zal natuurlijk in de verdere uitwerking duidelijk moeten worden en ik neem

aan dat daar ook de Fietzersbond bij betrokken is. Maar dat zijn wel een aantal zorgpunten die we hebben bij de verdere uitwerking, als je de brug zo hoog maakt.

01:10:32

Voorzitter: Eén korte vervolgvraag.

01:10:35

De heer 7: Jullie zijn in reactie op wat de heer Van Kesteren vroeg. Over het participatieproces zeg je: "Ik maak me er niet super tevreden over," even mijn samenvatting. Ik heb wel het gevoel dat jullie best wel invloed hebben gehad op de uiteindelijke uitkomst, in ieder geval qua weginrichting, want er is veel gesproken over die symmetrie, asymmetrie positie van een fietser. Ik heb het idee dat jullie inbreng wel heeft geleid tot aanpassing, toch?

01:11:00

Mevrouw Hintzbergen: Ja, dat klopt. De goede dingen zijn overgenomen in de viereneenhalve meter variant.

01:11:07

De heer 7: In de viereneenhalve meter variant.

01:11:08

Mevrouw Hintzbergen: Ja.

01:11:08

Voorzitter: Ik zag de heer Venhuizen ook een hele tijd met een vraag.

01:11:13

De heer: Venhuizen: Er is nog één ding volgens mij onderbelicht gebleven, misschien ook wel begrijpelijk. We hadden het in het begin even over die upgrade, hoe kijken jullie eigenlijk naar de positie van scheepvaart als duurzaam alternatief voor wegvervoer, en dat dat met een bredere brug en een hogere brug, dat dat goed zou zijn voor de regio en de economische activiteit. Is dat iets waar jullie eigenlijk naar gekeken hebben?

01:11:39

Mevrouw Hintzbergen: Ja, natuurlijk. Wij vinden de scheepvaart en zeker het transport over water superbelangrijk. Maar als er gewoon geen enkel voordeel is om die brug viereneenhalve meter hoog te maken omdat ongeacht drie of vierenhalf meter, die brug altijd opengaat, dan is er wat ons betreft geen verschil. Laten we eerlijk zijn, die brug ging tot vijftien mei altijd open voor beroepsvaart. Die hoeven nooit te wachten bij die brug, en dat zal altijd zo blijven. Met alle respect voor inderdaad duurzame goederentransport. We zijn helemaal niet tegen scheepvaart, tuurlijk niet. We denken dat een hogere brug gewoon niet nodig is.

01:12:15

De heer: Malkenhorst: Mag ik daar een aanvulling op geven?

01:12:20

Voorzitter: Jazeker.

01:12:24

De heer: Malkenhorst: Daarnaast hebben wij ook aangegeven als er een toename is van

scheepvaart op van tonnages, dat juist de scheepvaart de weg via de Noordzee gaat zoeken, helemaal als ze wat grotere schepen gaan gebruiken. De toename juichen wij toe, maar er zijn meerdere vaarwegen om uiteindelijk naar Delfzijl en de Eemshaven toe te komen, daar gaan ze ook dankbaar gebruik van maken.

01:12:56

Voorzitter: De heer Van Kesteren heeft ook nog een vraag.

01:12:59

De heer: Van Kesteren: Ik vind bij uw presentatie dat er geen enkel argument is om voor die viereneenhalve meter te kiezen, dat heeft u goed overgebracht. Kunt u ook aangeven of er ook wellicht een kostenaspect een rol speelt in de viereneenhalve meter of drie meter? Daar ben ik ook benieuwd naar.

01:13:19

Mevrouw Hintzbergen: Dat is een hele goede vraag. In alle afwegingen naar het besluit van het college toe is steeds gezegd dat er op een aantal punten die bruggen vergeleken zouden worden waaronder financiën. Tot het collegevoorstel toe is dat altijd een pm-punt gebleven. We hebben nooit inzicht gehad in de kostenverschillen. We zien nu in het voorstel die miljoenen staan. Tot onze verbazing is dan drie meter brug duurder dan een viereneenhalve meter brug, dat kunnen wij helemaal niet verklaren, maar dan moet je echt in de details duiken. We denken: Dat scheelt toch talud en allerlei wegomleidingen en aanpassingen. Door het duurder worden van de extra anderhalve meter, dat zou dan de verklaring zijn waarom de lagere brug duurder wordt. Zo heb ik het begrepen, maar wij hebben daar eigenlijk geen informatie over gekregen.

01:14:17

Voorzitter: Mevrouw Moorlag.

01:14:21

Mevrouw: Moorlag: Heel lang geleden in een prestatie hadden we het hier over de pleziervaart, dat je daar ook alternatieven voor zou kunnen voorzien zoals samen met de grote schepen bijvoorbeeld meegaan. Ik heb begrepen dat dát ook juist wel voor onveilige situaties kan zorgen voor de pleziervaart. Ik ben benieuwd hoe jullie daarnaar kijken.

01:14:42

Mevrouw Hintzbergen: We hebben natuurlijk de argumenten ook heel goed gehoord. Het is best wel verbazingwekkend dat er, voor zover wij weten, eigenlijk nog nooit aanvaringen zijn geweest tussen pleziervaart en beroepsvaart bij de Gerrit Krolbrug. Ik weet niet of er heel veel gebeurt bij de Oostersluis waar alles stilligt. Ik bedoel, daar kun je het helemaal niet scheiden van elkaar. Daar gaan maar één of twee schepen tegelijk die sluis in. Dus het is nogal gezocht, er zijn op dit moment opstelplaatsen aan de zijkant van de vaarweg waar de pleziervaart ook wacht vaak, tot er een groot schip langskomt om dan mee te varen. Ik heb die verhalen ook gehoord over die enorme dode hoek van tweehonderd meter en noem maar op. Dat is allemaal theorie en misschien ook wel voor een deel waar. Wat je wel in het overzichtje met het aantal aanvaringen ziet is dat, en ook kunt lezen, is dat de meeste aanvaringen tussen pleziervaart en beroepsvaart in Friesland plaatsvindt wat heel logisch is, want die vaarweg gaat recht over die grote meren heen. Op dit stuk van de vaarweg herkennen we dat eigenlijk niet.

01:15:49

Voorzitter: De heer Koks.

01:15:55

De heer: Koks: Hebben jullie ook een soort balans gemaakt toen jullie begonnen? Met die variantendiscussie hadden jullie de wens dat het een hele brede brug zou worden met gescheiden rijbanen. Dat hebben jullie ingeleverd, laat ik het zo maar even zeggen. Met enthousiasme, of met pijn in het hart?

01:16:15

Mevrouw Hintzbergen: Een beetje wel.

01:16:17

De heer: Koks: Met pijn in het hart?

01:16:17

Mevrouw Hintzbergen: Ja.

01:16:19

De heer: Koks: De winst die jullie hebben gemaakt, is dat die hoge variant, dat die in ieder geval van tafel is, want dat dreigde in het begin naar die vijf meter nog wat te gaan.

01:16:32

Mevrouw Hintzbergen: Die was al vrij snel van tafel. Er is vrij snel tegen ons gezegd: "Die vijf komma zeven meter die past er sowieso nooit in." Dan zeiden we: "Werk hem dan niet uit, want dat scheelt je drie uitwerkingen, dat kun je mooi gebruiken voor een paar meer uitwerkingen van de drie meter variant," maar dat was niet de bedoeling. De vijf komma zeven meter variant die moest uitgewerkt worden, maar dat was nooit een serieuze optie om te bouwen.

01:16:56

De heer: Koks: Hebben jullie nog meer winstpunten die je aan die kant van het weegschaaltje neer kunt leggen?

01:17:02

Mevrouw Hintzbergen: Winstpunten?

01:17:03

De heer: Koks: Ja, in vergelijking met de oude toestand.

01:17:06

Mevrouw Hintzbergen: De hoogte is het allerbelangrijkste.

01:17:08

De heer: Koks: Ja, precies. Dan heb ik nog een vraag, als dat mag.

01:17:13

Voorzitter: Dat mag wel, maar we zijn bijna aan het eind van de sessie. Als er hele prangende vragen zijn, dan een hele korte vraag nog. Ik zie de heer Leemhuis ook nog een vraag hebben, dus als het allemaal heel kort kan, dan is dat oké.

01:17:28

De heer: Koks: Als ik iets tegenkom waarvan ik niet begrijp waarom mijn tegenstander, laat ik het zo maar zeggen, dat doet, dan ga ik proberen motivaties te achterhalen. Hebben jullie

een idee waarom Rijkswaterstaat ondanks alle argumenten die jullie ter tafel brengen zo stringent vasthouden aan die viereneenhalve meter variant, eigenlijk de vijf komma nog wat variant?

01:17:47

Mevrouw Hintzbergen: Dat is moeilijk. In het begin van het proces heeft de projectleider tegen ons gezegd: "We kijken al af van de richtlijnen door viereneenhalve meter bruggen te bouwen bij Dorkwerd, Zuidhorn en Aduard. Als we nog lager willen, moeten we met een heel goed verhaal bij de minister komen." Dat was een beetje het verhaal van dat willen we eigenlijk liever niet, want dan komt toch die eis op tafel van zoveel mogelijk dezelfde bruggen, want het is veiliger en dat soort argumenten. Eerlijk gezegd, kan ik die vraag niet goed beantwoorden. Waarom, ja?

01:18:24

Voorzitter: Dat was helder, denk ik, of niet helder, maar in ieder geval, de heer Leemhuis heeft ook een vraag.

01:18:35

De heer: Leemhuis: Ik had nog een vraag over de snelheden op de vaarweg, want als ik het goed begrijp moet er langzamer gevaren worden omdat je net van de sluis komt en omdat op het Boterdiep die woonschepen liggen. Hebben jullie daar al iets over begrepen, hoe dat op dit moment is, dat schepen misschien andere snelheden varen? Zal ik meteen de volgende vraag er achteraan doen, want ik denk dat je een antwoord hebt. Hebben. Horen jullie als comité van Rijkswaterstaat iets over de stand van zaken, over de komst van een tijdelijke brug? Worden jullie daarover geïnformeerd?

01:19:06

Mevrouw Hintzbergen: Ik zal met die laatste beginnen. Nee, daar horen we eigenlijk helemaal niets van. Dat is best wel bijzonder, want we hebben meerdere keren te horen gekregen dat er tegen Rijkswaterstaat is gezegd dat de bewoners ook betrokken gaan worden bij alternatieve studie van die tijdelijke brug. Tot op vandaag hebben wij nog niets gehoord. Dan op je eerste vraag: Wij krijgen via social media en op andere manieren erg veel reacties, met name van de woonbootbewoners in het Boterdiep. Dat er nu toch echt aanzienlijk sneller gevaren wordt door de vrachtschepen die natuurlijk ongehinderd gewoon door kunnen varen en kennelijk later beginnen met remmen. Misschien omdat ze toch normaal een beetje af remmen, om te wachten tot de Gerrit Krolbrug opening. Dat ze er heel veel last van hebben. Dat echt letterlijk, de kopjes uit de kast vallen, veel meer golfslag, de touwen breken, en noem maar op. Het is zorgwekkend.

01:20:08

Voorzitter: Ik denk dat hier nu de meeste vragen zijn beantwoord. De heer Niejenhuis had nog iets gevraagd over een document van tweeëneenhalf centimeter.

01:20:21

Mevrouw Hintzbergen: De twee komma twee procent van het Herewegviaduct.

01:20:24

Voorzitter: Ja, kan doorgestuurd worden aan de hele commissie. Ik wil u echt heel erg hartelijk bedanken voor deze zeer informatieve presentatie. Mooi en helder, lijkt mij. Ik denk

dat de raadsleden dat ook zeker zullen meenemen bij de meningsvormende, besluitvormende sessie volgende week. Dan komen er straks nog, om tien over negen andere insprekers, en dan beëindig ik nu de eerste sessie.