

POLITIEKE WOENSDAG VAN WOENSDAG 22 SEPTEMBER 2021 21.10 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

Inspraak Gerrit Krolbrug

00:01:12

De heer Klatter: Hallo, ik stel even een vraag om te testen of mijn microfoon werkt. Is er iemand die mij hoort?

00:01:31

Voorzitter: Goedenavond, de heer Klatter. U bent te horen in de zaal, dus dat wilde ik even zeggen. De insprekers moeten misschien even op mute, als u -

00:01:41

De heer Klatter: Dat zal ik nu doen.

00:03:11

Voorzitter: Ja.

00:03:12

Voorzitter: Goedenavond nogmaals. We gaan weer beginnen met het tweede deel van de inspraaksessies over het voorstel met betrekking tot de Gerrit Krolbrug. Zojuist hebben we hier gesproken met het Gerrit Krolbrug Comité over hun bewonersvariant en nu is het de beurt aan de andere insprekers. We hebben ruim de tijd. Als u het niet al te gek maakt, doe ik niet moeilijk over de spreektijden, dus u kunt los. Er zijn vier insprekers: de heer Schultz namens de Koninklijke BLN-Schuttevaer, de heer In 't Veen namens Werkgroep Toegankelijk Groningen, mevrouw Maria van Winkel, namens Fietsersbond Groningen en de heer Berdjan Klatter. Ik geef dan eerst het woord aan de heer Schultz, namens de Koninklijke BLN-Schuttevaer. U kunt de commissie toespreken.

00:04:21

Voorzitter: Ik hoor nog niets. Even zien. Meneer Schultz, we horen u nog niet.

00:04:30

De heer Schultz: Gaat het nu beter?

00:04:32

Voorzitter: Ja, nu horen we u luid en duidelijk.

00:04:34

De heer Schultz: Dank u wel, met excuus. Dank u voor de gelegenheid om in te spreken. Ik ga niet de brief die ik gisteren gestuurd heb helemaal voorlezen en herhalen. Ik wil met name

aangeven dat wij als Koninklijke Schuttevaer, de woordvoerders namens de de binnenvaartbranche, uitgebreid deelgenomen hebben aan de discussie en de raadplegingen en deze ook als zodanig als zeer professioneel hebben ervaren. We hebben voldoende informatie gekregen om een beeld te vormen over hetgeen de gemeente en Rijkswaterstaat van plan is met de brug. Ik heb het dan met name over de Gerrit Krolbrug. Wij hebben een goede toelichting kunnen geven – in mijn optiek – over datgene wat wij belangrijk vinden en waar wij zeker aandacht voor vragen bij vervanging van de brug in welke vorm dan ook. Zoals opgeschreven, maakt het ons niet uit welke kleur of welke vorm. Voor ons is de doorvaarthoogte het meest belangrijke en de manier hoe die zichtbaar is onder alle weersomstandigheden. Met name daarin is deze brug met de twee loop-fietsbruggen aan beide kanten, die ook in de toekomst gepland zijn, wel een hele belangrijke om daar voldoende aandacht aan te geven. Wij gebruiken ook het boek wat Rijkswaterstaat gebruikt, de Richtlijn Vaarwegen, de laatste versie 2020. Dat is een uitgebreid boek, waarin allerlei zaken zijn omschreven betreffende de inrichting van vaarwegen en de kunstwerken op dat vaarwegennetwerk en daar valt dus ook het Van Starckenborghkanaal en deze brug onder. De binnenvaart heeft de veiligheid hoog in haar vaandel staan. We moeten altijd bedenken dat we met mensen werken en dat mensen ook op basis van ervaring – bij de één is dat wat meer dan bij de ander – en met name ook op de informatie die de gebruikers tot zich krijgen en kunnen gebruiken – op basis van bijvoorbeeld het radarbeeld, de verlichting, de achtergrondinformatie – vervolgen zij hun weg over dit vaarwater. Laat duidelijk zijn, de scheepvaart heeft natuurlijk het liefst een hoge brug, waar we zonder enige moeite en zonder bediening door kunnen, maar we kunnen heel goed leven met datgene wat is voorgesteld; de vierehalve meter doorvaarthoogte. Dan heb ik het over de doorvaarthoogte natuurlijk vanuit de scheepvaart gezien, dus vanuit het water gerekend. We krijgen daar nog weleens wat verkeerde beelden, omdat we af en toe de indruk krijgen, dat men rekent vanaf het wegdek. Als scheepvaart praten wij altijd over doorvaarthoogte. Wij verwachten dat de scheepvaart toeneemt. Daar zijn alle signalen van. Als ik verwijs naar datgene wat ook Europa plant over de verplaatsing van transportmiddelen van weg naar water en spoor. Wij gaan over het water, wij gaan met het water. Wij zien een groei in scheepvaart, zowel in scheepsbewegingen – en dan heb ik het over het aantal schepen – maar ook in scheepsgrootte. Waar traditioneel een 86 meter voor een schip in het noorden gangbaar was, is dat nu al 110 meter bij 11.45 breedte en op sommige stukken zien we ook de 135 meter lengte al komen. Al met al betekent dat, dat we meer aandacht moeten hebben voor veiligheid en het ontmoeten van andere schepen of dat groot of klein is. Ook daarin zien we dat daar met deze voorstellen, die gemaakt zijn, duidelijk rekening gehouden is. Wel heel belangrijk, want we hebben begrepen dat er ook plannen zijn om een tijdelijke of een noodbrug – hoe ik het ook mag noemen – neer te leggen naast de oude situatie. Die gaat dan op hoogte van de huidige fiets-loopbruggen. Dat is ook prima voor ons op dit moment, maar wel heel belangrijk is dat dan wel ook gelijk actie genomen wordt om de bestaande brughoofden, de twee stenen betonwerken die er nu staan – ik heb ook begrepen dat de fiets-loopbruggen dan weggaan – en dat die activiteiten op zo kort mogelijke termijn gaan plaatsvinden. Belangrijk is dat, omdat dit eigenlijk een versmalling is in de vaarweg en dus ook een obstakel vormt – we noemen dat maar een soort tunnelvorming – in de vaarweg. Daarnaast staat gepland dat de bocht verbeterd gaat worden, dat wil zeggen dat die een meter of tien vanuit de stad gezien verder verplaatst gaat worden richting de

Ulgersmakade. Die ligplaats komt dan voor de binnenvaart te vervallen. Dat zal dus ook betekenen dat er ruimer vaarwater is en dus ook veiliger vaarwater en daar pleiten wij voor. We hebben een aantal aandachtspunten nog even samenvattend in de brief gezet. Wij kunnen instemmen met het voorstel dat nu is neergelegd. Wij vinden het heel belangrijk dat er ook een tijdelijke brug komt, maar dat de huidige locatie dan in feite opgeruimd wordt, als ik dat zo mag zeggen. Wij kunnen instemmen met de bochtverbetering en we hechten ook heel erg aan de waarde van inpassing van de brug in het stadsbeeld. Dat wil zeggen, gezien vanuit dat water, dat ook de schipper die daarnaartoe vaart, ook de brug herkent als een brug en niet als een mooi in de achtergrond weg geschilderde, gebouwde en uitgevoerde vorm en dus slecht zichtbaar is bij mindere weersomstandigheden. Datzelfde geldt ook voor het radarbeeld. Wij hebben al van heel veel schippers gehoord dat met name deze brug, de twee loopbruggen met daartussenin een laag donker object, met name in het radarbeeld altijd heel erg moeilijk zichtbaar was. Dat geven wij u mee en ik wilde het hierbij laten. Als er vragen zijn, dan hoor ik het graag.

00:11:05

Voorzitter: Hartelijk dank. Dan is de vraag: zijn er vragen? De heer Koks zie ik gelijk zijn vinger opsteken.

00:11:14

De heer Koks: Ja, dank u wel. Ik heb er een paar vragen. Eerste vraag: heeft u de hieraan voorafgaande uitzending gezien?

00:11:21

De heer Schultz: Nee.

00:11:22

De heer Koks: Oké.

00:11:23

De heer Schultz: U bedoelt die u van het afgelopen half uur?

00:11:25

De heer Koks: Uur, ja. Daarin heeft namelijk het Gerrit Krolbrug Comité gezegd dat het juist in het belang van de scheepvaart zou zijn, als de brug laag zou zijn, dus die drie meter variant. Als het een vier en een halve meter variant is, dan is die vierehalve meter variant tegen de voetgangersbrug aan veel lastiger te zien, is hun stelling. Dat is vraag één: wat vindt u daarvan? Ik hoor u namelijk het omgekeerde zeggen.

00:11:58

De heer Schultz: Ja.

00:11:58

De heer Koks: Vraag twee is: er wordt gesteld dat de professionaliteit van de schippers ook verhoogd zou moeten worden. Je kunt veiligheidsmaatregelen treffen wat je wil, maar als de professionaliteit van de schippers niet omhoog zou gaan, en ik denk ik aan met name de buitenlandse schippers, want hier heeft natuurlijk iedereen op de Hogere Zeevaartschool gezeten. Bent u het daar ook mee eens? Heeft u een idee hoe dat aangepakt moet gaan worden en in wat voor termijn dat effect voor de veiligheid op zal leveren? Ik heb nog een derde vraag. Mag ik het hele rijtje even afmaken, Voorzitter?

00:12:41

Voorzitter: Dat mag. Als de heer Schultz ze allemaal kan onthouden, dan vind ik het prima.

00:12:45

De heer Koks: Wat zou u vinden van het idee dat er met tijdsloten gewerkt gaat worden? Oftewel de drukte op die fietsbruggen varieert natuurlijk gedurende de dag en met name in de spitsuren komen er heel veel fietsen langs. Wat zou u ervan vinden als bijvoorbeeld van half acht tot half negen er geen brugopeningen zouden plaatsvinden of alleen voor het vrachtverkeer? Dat is vraag drie.

00:13:09

Voorzitter: Laten we eerst even deze vragen doen. Ik weet de eerste vraag zelf niet meer. Meneer Schultz, wilt u reageren?

00:13:17

De heer Schultz: Ja, ik heb ze paraat. Dank je wel. De heer Koks, graag beantwoord ik deze vragen natuurlijk. Ik verwonder mij helemaal over uw vraag één. Voor de luisteraar die het niet helemaal weet, de vraag is of wij een betere brug op drie meter hoogte zien zitten? Dat is absoluut niet het geval, want één van de dingen die we met name ook opgemerkt hebben en dat zult u ook in de stukken terugvinden, is dat we op de minimale hoogte van viereenhalf meter veel minder last hebben van kruisend, samen oplopend verkeer vanuit de recreatievaart. Heel veel kleinere schepen kunnen onder die viereenhalf meter door. Daar hoeven we als beroepsschipper dan niet op te wachten. U moet ook bedenken, als u daar aan het kanaal staat, ziet u best veel schepen die containers vervoeren, dat is met name ook iets wat er gaat groeien vanuit en naar Delfzijl en dat betekent dus dat je wat minder zicht hebt. We werken met spiegels en met camera's, dus we doen wel heel veel, maar je hebt liever niet een kruisend schip dat niet zo ervaren is op het kanaal. Als wij dus kijken naar minimale hoogte, dan zeggen wij viereenhalf meter. Dat zeggen we ook nog om een andere reden, namelijk: over het hele traject in Groningen zie je bijna alle bruggen op die viereenhalf meter liggen en dus niet één lage. De Gerrit Krolbrug was met name de lage en de laatste in de serie of de eerste in de serie, als ik vanuit Delfzijl kom. Dat is dus een afwijking en een afwijking is altijd lastig voor iemand die daar niet vaak komt. Natuurlijk moet je je vaartvoorbereiding doen en natuurlijk vind je hem, maar – zoals ik ook al zei – we werken met mensen en mensen maken fouten en daar moet je rekening mee houden. Dat brengt mij dus op uw tweede vraag: de professionaliteit verhogen. Het is zo dat wij te maken hebben met schippers die allemaal hun patent moeten hebben. Er zit er geen tussen die geen papieren heeft. Ze hebben allemaal papieren. Waar we mee te maken krijgen, is dat de opleidingen in de verschillende landen grote verschillen kennen. Met name Europa heeft bijna drie jaar geleden een wet aangenomen of een regeling aangenomen dat die opleidingen geharmoniseerd gaan worden. Geharmoniseerd wil zeggen, dat je het niet alleen vanuit het papieren boekje doet, maar dat je ook kennis moet hebben van de bevaarwegen waar je vaart. Op 17 januari 2022, oftewel over een maand of vier, gaat die regelgeving in heel Europa in. Dat wil zeggen dat alle scheepvaartopleidingen en excuses dat ik u corrigeer dat u zegt, Hogere Zeevaartschool. De zeevaartschool is voor zeevarenden. In Friesland, IJmuiden, Urk en Rotterdam zijn er allemaal opleidingen voor de binnenvaart, maar ook in Roemenië en ook in Polen. Dan heb ik echt over grote scholen die vaak nog werkten – u hoort de verleden tijd – met oude middelen en oude radarbeelden en

dergelijke. Daar wordt nu behoorlijk in geïnvesteerd. Er wordt geïnvesteerd in simulatoren – als u ooit in de gelegenheid bent en als u het echt wil zien, dan kan ik het voor u organiseren. In Harlingen staat een prachtige hoeveelheid simulatoren, waar studenten leren in een simulator te varen, alsof ze in feite gewoon aan boord in een kanaal varen. Ja, dus aan die opleidingen wordt al heel veel gedaan, maar we hebben ook te maken met mensen die al die papieren hebben en die we moeten bijspijkeren. Daar werken wij als brancheorganisatie en overheid aan en met name in Europa aan de harmonisatie van al die opleidingen, dus wij zijn er al volop mee bezig. Ja, en af en toe hebben we dan iemand erbij die even niet oplet en dan gebeurt er wat er gebeurd is. Ik wil met name ook aangegeven: als ik de hoeveelheid scheepsbewegingen zie die wij kennen en ik zet dat af tegen de hoeveelheid vrachtwagens die wel eens omvallen, dan is dat in binnenvaartland echt peanuts in vergelijking met wat er op de weg gebeurt. Ook die hebben allemaal een opleiding en die hebben allemaal hun rijbewijs en ze weten allemaal waar ze mee bezig zijn, maar ook daar gebeurt het helaas. Laatste vraag, u noemt het tijdsloten. Wij kennen dat als spitsuursluitingen – een vreselijk woord – waar wij als binnenvaart echt heel veel last van hebben. We hebben ook met allerlei studies aangetoond dat met name die spitsuursluiting niet helpt. Als een schip klaarligt om of aanvaart op een brug, in de zin van ik ben er in de buurt, dan kan de bedienaar zien, hij komt er doorheen en hij kan de brug gelijk weer sluiten. Die snelheid, die opening en sluiting, dat hoeft geen tien minuten te duren. Dat gaat bij een vlotte vaart binnen een paar minuten. Er zijn in Nederland echt heel veel voorbeelden waar spitsuursluitingen zijn geweest en uiteindelijk zegt men: bij een heel druk verkeer helpt je dat helemaal niet. De scheepvaart helpt het ook niet, want we verplaatsen daarmee een konvooi die achter elkaar vaart naar een latere periode, waardoor we vervolgens weer een veel langere brugopening krijgen. Ook daar zit de stad niet op te wachten om een kwartier lang de Oostersluisbrug dicht te hebben, want daarmee hebben we weer een ander probleem. Spitsuursluiting, wij horen het veel voorbijkomen, maar aan het eind van de rit helpt het je helemaal niet, dus alstublieft: weg ermee. Het is geen goed idee. Heb ik daarmee uw vragen beantwoord, meneer Koks?

00:19:23

De heer Koks: Ja, ik heb er nog twee, maar ik weet niet of dat mag van de voorzitter.

00:19:26

Voorzitter: Dat mag later.

00:19:27

De heer Koks: Oké.

00:19:27

Voorzitter: Mevrouw Jacobs wil ook heel graag een vraag stellen.

00:19:36

Mevrouw Jacobs: Misschien was dit ook wel de vraag die meneer Koks wilde stellen, je weet het niet. Dank u wel, Voorzitter. Dank u wel, meneer Schultz. Ik heb een vraag. U had het over de nautische veiligheid en dat die bij vier en halve meter een heel stuk hoger is. U heeft net ook uitgelegd waarom. Ik heb een verduidelijkende vraag daarover. Klopt het dat bij een drie meter en bij een vier en een halve meter brug beide bruggen voor al het beroepsverkeer open moeten, dus dat de veiligheid vooral verhoogd wordt doordat de

pleziervaart er rechtstreeks onder door kan gaan? Dat de nautische veiligheid dus verhoogd wordt op het moment dat er pleziervaart is en dat het anders niets uitmaakt?

00:20:16

Voorzitter: De heer Schultz.

00:20:18

De heer Schultz: Dank u wel, mevrouw Jacobs. Ik kan uw vraag een beetje gemixt beantwoorden. Bij een drie meter doorvaarthoogte moet bijna iedereen wachten op een opening, dus recreatie en – ik zou bijna zeggen – 110 procent van de binnenvaart. Bij een vierehalve meter gaat de meeste recreatie er onderdoor. Het enkele zeilbootje die de mast niet gestreken heeft, die moet wel eventjes wachten totdat die er wel onderdoor kan, maar zoveel hebben we er niet. Qua beroepsvaart ... Als een beladen binnenschip en dan heb ik het niet over een schip met containers, maar bijvoorbeeld een droge lading schip die in heel veel gevallen ook het stuurhuis kan laten zakken, als die onder de brug doorgaat, dan kunnen ze die vierehalve meter zo nemen. De wat hogere schepen en dan heb ik het over de lege schepen, droge lading tankers, maar ook de schepen beladen met containers, die zullen een opening moeten hebben. Ik verwacht, als ik kijk naar de beroepsvaart heen en weer – het ligt een beetje aan het seizoen, als er veel vanuit Delfzijl komt, dan heb je een wat ander beeld dan andersom – dan zou ik zou zeggen dat van beroepsvaart 40 procent er onderdoor kan en 60 procent heeft een brugopening nodig.

00:21:43

Mevrouw Jacobs: Vragen ze dan ook, als ze er onderdoor zouden kunnen, ook nooit een brugopening aan? Of vragen ze juist voor de veiligheid, in verband met de hoge waterstanden of in verband met het al dan niet willen laten zakken van het stuurhuis, toch nog een brugopening aan?

00:21:58

De heer Schultz: Het is zo dat we min of meer een vaste waterstand hebben. Het is een gekanaliseerd vaarwater, dus als – tenzij er wat harde wind is en er wat opstuwning is – een schip onder één brug van vierehalve meter kan, kan die vijf bruggen verder ook onder vier en halve meter door. Het is wel zo dat, als je niet helemaal zeker bent of er een verhoging is of dat je echt wel vier meter 39 bent of 4 meter 40 bent, dan vraag je uit veiligheid een brugopening aan. We gaan het niet proberen om te kijken of we er net onderdoor komen. Als ik met acht kilometer aan kom, is dat geen goed idee. Ben ik dus vier meter, dan zie ik in de praktijk geen brugopening gevraagd worden. Echter, ben ik rond die 4.45 of 4.50, dan zal in de praktijk een brugopening gevraagd worden om te voorkomen dat we wat krassen aan de onderkant van de brug krijgen, respectievelijk de lamp op de stuurhut uit het gangpad moeten vissen.

00:23:09

Voorzitter: Oké, dank. Ik wil nog één vraag nu doen en ook naar de volgende insprekers, want we zitten wel ruim in de tijd, maar ik wil ook zorgen dat -

00:23:19

Voorzitter: Ja, nog één vraag van de heer Van Kesteren.

00:23:22

De heer Van Kesteren: Ja, Voorzitter, de heer Schultz zegt dat 40 procent van de beroepsvaart er sowieso onderdoor kan. Dat zegt u dan met grote stelligheid, maar kan het ook zo zijn dat in die 40 procent nog best wel heel veel beroepsschippers zeggen, laat ik toch maar voor zekerheid kiezen en die brug toch maar open laten gaan of is dat niet aan de orde wat u betreft?

00:23:46

De heer Schultz: Dank u wel, meneer Van Kesteren. Laat ik even duidelijk zeggen: het is 40 procent van de schepen bij die vier en halve meter doorvaarthoogte en dat varieert een beetje met het seizoen. Waarom varieert dat? Omdat in bepaalde perioden van het jaar er veel lege schepen naar Delfzijl gaan om te laden en die komen weer terug. Hetzelfde geldt ook in de doorvaart naar Duitsland, dus het is ongeveer een gemiddelde in een jaar. Zoals ik net ook aangaf, als ik vier meter ben, dan weet ik dat als ik die serie bruggen passeer en ze zijn allemaal vierehalve op dat traject – als ze op dat traject bekend zijn – dan ga ik geen brugopening vragen, als ik vier meter ben, want dan weet ik dat ik bij brug één onderdoor kan en bij brug zeven ook. Ben ik 4.45, dus het zou net kunnen, dan zie ik dat de schipper het veiligste kiest en zegt: ik weet het niet helemaal, misschien is er ook wat opstuwing in dit stuk van kanaal, ik ga dat niet gokken, want het is mijn materieel. Het is eigendom van de schipper. Hij heeft te maken, als hij de brug aanvaart, met een hele hoop papier, met stil liggen en dat gaat hij niet gokken en dan gaat hij dus om een brugopening vragen. Echter, de verwachting is, en dat is ook de ervaring die wij zien, een schip wat rond de vier meter doorvaarthoogte nodig heeft, gaat echt niet op vier en een halve meter varen.

00:25:24

Voorzitter: Oké, dank. Ik stel nog één korte vraag voor van de heer Leemhuis en dan gaan we naar de andere insprekers en ik hoop dat de heer Schultz, dan wil blijven hangen, zodat als we aan het eind van de sessie nog tijd over hebben nog aanvullende vragen gesteld kunnen worden. Als de heer Leemhuis nu nog even een korte vraag kan stellen?

00:25:40

De heer Leemhuis: Bedankt. Ja, ik zei tegen de voorzitter, wij spreken niet dagelijks iemand van Schuttevaer en andere groepen wel wat vaker. Bedankt. De vraag is: op dit moment gaan de bruggen van vier en halve meter ongeveer even vaak open als de Gerrit Krolbrug van drie meter, horen wij van het Gerrit Krolbrug Comité. De verwachting van het college en van Rijkswaterstaat is, dat als de brug vier en een halve meter wordt, dat 30 procent minder vaak de brug opengaat, maar dan is de repliek weer: ja, maar in de praktijk zien we dat het verschil tussen die drie meter brug en die vier en een halve meter brug. Op dit moment is het dus duidelijkbaar zo dat een schipper toch ook bij die vier en een halve meter brug ongeveer even vaak vraagt om de brug open te doen als bij de drie meter, dus zou je denken dat de conclusie is, dat het niet veel uitmaakt. Wat is uw reactie daarop?

00:26:32

De heer Schultz: Ik vind het ook een hele logische reactie die ik geef, meneer Leemhuis. Deze Gerrit Krolbrug is de laagste in een heel traject van vier en halve meter bruggen. Als ik onderweg ben en onderweg spreek ik via de marifoon met de bedienaar, dan vraag ik brugopeningen af en dan vraagt de man welke wilt u hebben. Ja, ik ga door naar Delfzijl, geef ze allemaal maar. De man gaat dus niet kijken, die vierehalve meter kan ik niet hebben,

maar die drieëneenhalve heb ik in ieder geval wel nodig. Hij vraagt ze allemaal. Als ze dus allemaal vier en een halve meter zijn, dan hoeft het schip wat vier meter hoogte is, het niet meer te vragen en die weet dus ook dat er geen 'addertje' in dat traject zit van een te lage brug, die hij vergeet.

00:27:28

Voorzitter: Helder, duidelijk. Ja, heldere antwoorden. Ik hoop dat u ook even blijft, want misschien zijn er daarna nog meer vragen. De heer In 't Veen namens de Werkgroep Toegankelijk Groningen wil ook graag inspreken. Ja, de heer In 't Veen gaat uw gang.

00:27:50

De heer In 't Veen: Ja, hoort u mij?

00:27:52

Voorzitter: Wij horen u.

00:27:53

De heer In 't Veen: Gewaardeerde raadsleden, de heer Gerrit Krolbrug is voor veel Groningers een belangrijke route naar Beijum, De Hunze, Karding en het Ganshof College. De bewoners van de wijken aan weerszijde van het Rijtdiep – op die hoogte – zijn de belangrijkste passanten. Deze mensen nemen wij als werkgroep als uitgangspunt. Zij moeten elke dag meerdere keren van de brug gebruikmaken en dat hoort zelfstandig mogelijk te zijn. Voor mensen en kinderen met langzame wielen – zoals rollators, driewiel fietsen, handbewogen rolstoelen, kinderwagens en buggies – mensen en vooral ouderen die slecht ter been zijn en/of beperkte energie hebben en blinden en slechtzienden is even omrijden geen optie. Bij comfort en toegankelijkheid wordt gekeken naar het CROW en gemeentebestuur, waarbij alle varianten voldoen aan de richtlijnen. Als vergelijking wordt het Herewegviaduct-zuidzijde van tweeënhalf procent genoemd. Zelf woon ik in de Rivierenbuurt, maar gebruik ik een elektrische ondersteunde handbike om deze hindernis te nemen. Dagelijks met alleen mijn rolstoel over dat viaduct, dat trek ik niet. Wie meerdere keren over de brug moet, is gebaat bij een verbinding die de minste energie kost en dat is de verbinding met het laagste hellingspercentage. Die heeft bovendien het voordeel dat omrijden naar Ulgersmakade niet nodig is. Wij kijken daarbij niet alleen naar de helling van de brug, maar ook naar die van de toevoerwegen, de zijwegen van de Korreweg. Hellingbanen zijn per definitie een barrière voor veel langzame wielen en bij vorst een risico vanwege gladheid. Van de varianten kost de bewonersvariant, dus de drie meter hoge brug, in alle opzichten de minste energie en is daarom vanuit onze optiek het meest toegankelijk. Inderdaad een drie meter hoge brug gaat wat vaker lopen voor pleziervaart. Dat wordt extra lasten voor de brug, voor passanten te water en op het droge. Die op het droge zijn met veel meer en hebben als Groningse burgers ook meer rechten. Voor mensen en kinderen met een handicap en iedereen die iets minder mobiel en of vitaal is, weegt energievriendelijke en daadwerkelijk haalbare toegankelijkheid van de brug veel zwaarder, dan af en toe even moeten wachten. Kortom, laat u zich niet verblinden door richtlijnen, maar kies voor de energievriendelijke variant van drie meter. Dank u wel.

00:30:39

Voorzitter: Ik dank u ook. U heeft ook vast nog vragen. Ja, ik zie de heer Koks.

00:30:50

De heer Koks: Ik hoor de heer In 't Veen zeggen, dat mensen die rolstoelafhankelijk zijn liever wat vaker voor de gesloten brug wachten, dan op een steilere helling terechtkomen. Nu zegt het college dat met die vier en een halve meter variant, in vergelijking met nu, de brug een derde minder opengaat. Dat is wel een groot verschil in vergelijking met de huidige toestand. Dan nog blijft het volgens u zo, dat u liever een derde meer openingen heeft, dan een hellingspercentage vergelijkbaar met het Herenwegviaduct?

00:31:33

De heer In 't Veen: Dat klopt, inderdaad. Of die brug opengaat en dat het een derde meer is, daar is nog wat discussie over, maar even wachten is minder erg, dan ... Kijk, we hebben het ook echt over mensen die daar vaak overheen moeten. Als je misschien één keer in de week er overheen moet, dan denk je het kost een beetje energie, maar dan doen we dat. Als je er iedere dag overheen moet, dan is het iets anders.

00:32:00

Voorzitter: Is dat helder? Zijn er nog aanvullende vragen vanuit de commissie? Oké, het is duidelijk. Dan gaan we door naar de volgende spreker: mevrouw Maria van Winkel, namens de Fietsersbond Groningen. Gaat uw gang.

00:32:26

Mevrouw Van Winkel: Ik moet even mijn tekst erbij pakken. Ja, even rechtzetten; het is Marja van Winkel.

00:32:32

Voorzitter: Excuus.

00:32:32

Mevrouw Van Winkel: Ik ben goed te verstaan? Goed. Beste raadsleden, allereerst sluit de Fietsersbond Groningen zich aan bij de presentatie van het Gerrit Krolbrug Comité. Verder is ons vooraf niet over de brug verteld. In de variantenstudie komt er aan de ene zijde een fietsstraatrotone, dus met fiets en autoverkeer achter elkaar. Op die rotonde mogen de auto's alleen tussen brug en Ulgersmaweg rijden, terwijl de fietsers alle afslagen mogen nemen. In de themasessie verkeersveiligheid heb ik geen bezwaar gemaakt tegen deze rotonde, maar bij nader inzien betwijfel ik of dat veilig wordt zo een gecompliceerde rotonde op een fietsstraat. Daar wil ik bij het voorlopig ontwerp nog op terugkomen. Nu is de hoogte van de brug het belangrijkste punt. Kent u de helling naar de huidige Gerrit Krolbrug op de fiets? Op het eind van de Korreweg is het nu al een beste klim, maar dat is 'slechts' 1,75 procent. Bij een brug van vier en halve meter hoogte wordt die helling waarschijnlijk bijna tweeënhalf procent. Deze norm wordt vergeleken met die van het Herewegviaduct-zuidzijde. In 2013 wilde het college die helling niet steiler maken dan de bestaande 2,2 procent, omdat er 12.000 fietsers overheen gingen. Ik zal nog een link sturen naar het stuk, waar dit instaat. Voor de 12.000 fietsers was tweeënhalf procent dus te stijl, maar over de Gerrit Krolbrug gaan 16.000 fietsers. Is voor hen een steilere helling wel goed genoeg? Bij de Gerrit Krolbrug gaat het ook over het aantal brugopeningen. Ik denk dat daarbij een brughoogte van vierenhalf of drie meter weinig verschil maakt. Het grootste deel van de tijd is een brug echter niet open en moet je bij de hogere brug dus altijd tegen die flinke helling omhoog fietsen. Dan is er nog ongerustheid over de verkeersveiligheid na

brugopening. Bij een lagere brug zouden minder fietsers over de nogal hoge loopbruggen gaan en daardoor zouden er meer fietsers wachten en de brug over willen, direct na opening. Dat zou een onrustig verkeersbeeld geven en daardoor onveilig zijn. Echter, de meeste fietsers die zien dat de brug dicht gaat, die gaan sowieso niet meer over de loopbruggen. Zorg er dus voor dat wachtende fietsers voldoende plaats hebben en zorg ervoor dat zij het eerst over de brug kunnen en auto's pas na hen. Dat is ook in overeenstemming met de fietsstraatgedachte: auto te gast. Dit soort veiligheidsmaatregelen voor de fiets moeten er eigenlijk altijd zijn en kunnen bij elke brughoogte. Kies dus de brug van drie meter. Dank u wel voor uw aandacht. Zijn er misschien nog vragen?

00:35:14

Voorzitter: Ja, dank u Marja van Winkel namens de Fietsersbond Groningen. Zijn er vragen? Ja, ik zie de heer Venhuizen.

00:35:24

De heer Venhuizen: Ja, u oordeelt dat het hellingspercentage van de brug ook ontoegankelijk zou zijn voor fietsers, volgens mij. U noemt dan het Herewegviaduct, maar in de presentatie vorige week werd ook gezegd dat er ook de Sontbrug is en de Noordzeebrug. Er zijn wel meer plekken in de stad, waar toch elke dag heel veel fietsers overheen gaan en die blijkbaar geen obstakel vormen voor fietsers. Hoe kijkt u daarnaar?

00:35:50

Mevrouw Van Winkel: Welke brug ging het over? De Sontbrug?

00:35:54

De heer Venhuizen: Sontbrug richting Beijum, waar toch ook een hele woonwijk achter zit.

00:35:59

Mevrouw Van Winkel: Er zijn dus andere bruggen die ... Nou, als ik het vergelijk met het Herewegviaduct, dat vind ik best wel steil. Bij de Gerrit Krolbrug wordt het een veel langer stuk. De Berlagebrug zullen we maar helemaal niet noemen, want iedereen schaamt zich daar rot voor bij de gemeente. De Sontbrug daar heb ik wel eens een keer overheen gefietst en die vind ik erg meevallen. Ik weet niet hoe steil die is. Echter, zoals het nu was bij de Gerrit Krolbrug is het ook al een hele klim. Je moet best wel een lang stuk klimmen. Dat zei mevrouw Hintzbergen van het Gerrit Krolbrugcomité al, de lengte van de helling maakt ook uit. Daarom is bij de 5,7 meter brug ook een veel langere helling bedacht met maar twee procent, maar die helling past niet. Is dat voldoende antwoord?

00:36:59

Voorzitter: Ja, ik hoor ook de heer Leemhuis zeggen dat de brug tweeëneenhalf procent helling had. Ja, de Sontbrug.

00:37:06

De heer Venhuizen: Mag ik daar nog op reageren?

00:37:08

Voorzitter: De heer Venhuizen heeft nog een vraag.

00:37:10

De heer Venhuizen: Ja, dan hoor ik u toch zeggen dat de Sontbrug heel er meevalt, terwijl dat dus volgens mij ook tweeëneenhalf procent is.

00:37:17

Mevrouw Van Winkel: Hoelang is dat? Hoelang is dat stuk helling?

00:37:23

De heer Venhuizen: Denkt u dat zo iets mogelijk zou zijn bij de Gerrit Krolbrug? Dat zo iets toch inpasbaar zou zijn?

00:37:27

Voorzitter: Heeft u de vraag doorgekregen, mevrouw Winkel?

00:37:33

Mevrouw Van Winkel: Van Winkel. Ik snap het niet precies. Kijk, het gaat niet alleen om het percentage, het gaat ook om de lengte van de helling. Langere hellingen moeten een lager percentage krijgen, want anders trekken fietsen het niet. Blijkbaar is de helling van de Sontbrug korter. Als de helling maar kort genoeg is, dan kan je wel vier procent hebben. We moeten dan maar *een metertje duurder*.

00:38:01

Voorzitter: Helder. Is dat duidelijk, meneer Venhuizen? Oké, dat is duidelijk. Zijn er nog aanvullende vragen? Ik kijk rond. Ja, we doen hierna nog een vragenronde, want er is nog één inspreker en ik wil iedereen ook eerst aan het woord laten. Dat is de heer Bertjan Klatter. Gaat uw gang.

00:38:30

De heer Klatter: Ja, ik heb mijn microfoon aangezet. Ben ik ook weer te horen?

00:38:32

Voorzitter: U bent te horen.

00:38:34

De heer Klatter: Dank u wel. Ik heb ook een e-mail gestuurd die u, als het goed is, ook heeft ontvangen, maar ik vind het toch fijn dat ik het ook even mondeling kan toelichten. Ik ben een aanwonende aan de Ulgersmakade. Ik woon in één van de straten die uitkomen op de Ulgersmaweg. Ik heb kennisgenomen van het raadsvoorstel. Mijn pleidooi gaat niet zozeer over de hoogte van de brugvarianten, maar over wat ik noem een soort 'bijvangst'. Dat gaat over de bochtverruiming en de aanpassing van de vaarweg. Op bladzijde zeven en acht van het raadsvoorstel staat beschreven, dat de bochtverruiming met zich meebrengt, dat de ligplaatsen aan de Ulgersmakade komen te vervallen. Nou, ik vond dat fantastisch nieuws. Ik vind dat niet alleen, ik spreek zeker namens mijn directe burens en de burens daarnaast en waarschijnlijk namens alle 50 families die aan één van die straten wonen die dicht bij de Ulgersmakade liggen. Het verplaatsen van die ligplaatsen brengt met zich mee dat we daar ook geen hinder meer van hebben. De hinder bestaat vooral uit drie dingen. Het soms onzacht afmeren van schepen zorgt ervoor dat de kopjes in de kast rinkelen. Wat niet zelden gebeurt, is dat een schipper, ondanks dat hij zijn binnenschip op de walstroom kan aansluiten, hij de generator laat draaien voor zijn eigen stroomvoorziening. Dat geeft meestal geluidshinder en vooral 's nachts is dat hinderlijk. De dieselwalmen die die generatoren produceren, zijn ronduit hinderlijk en ook schadelijk. Het verplaatsen van die overnachtingsplaatsen naar een andere plek buiten de stad is zeer goed nieuws. Ongeacht welke brugvariant wordt gekozen, zou ik ervoor pleiten om ook dan ook die bochtverruiming

en die verplaatsing van die overnachtingsplaatsen te laten plaatsvinden. Dat wil ik dus graag aan de raad meegeven.

00:40:59

Voorzitter: Dank. Zijn hier aanvullende vragen of opmerkingen op van iemand uit de commissie? Dan denk ik dat uw boodschap heel helder is doorgekomen. Ja, nu zijn de vier insprekers geweest en we zitten nog ruim in de tijd. Er waren volgens mij ook nog aanvullende vragen aan de heer Schultz van Schuttevaer en misschien ook aan andere insprekers, dus ik kijk even de commissie rond of iemand nog iets wil vragen? De heer Koks, u had nog extra vragen. Aan wie wilt u de vraag stellen? Aan de heer Schultz van Schuttevaer. De heer Koks.

00:41:43

De heer Koks: Mijn vraag is, dat werd ook door het Gerrit Krolbrug Comité gezegd, dat zij veronderstellen dat in de toekomst steeds meer schepen het Van Starckenborghkanaal zullen mijden, omdat ze dan via de Noordzee de trip maken. Dat is vraag één en ik ben benieuwd wat u daarvan vindt. Mijn tweede vraag is in aanloop: bepaalt inderdaad de schipper of een brug opengaat of niet?

00:42:18

De heer Koks: Ja, is dat zo? Dat heb ik u nog niet horen zeggen. Ja, hij vraagt het aan, maar krijgt hij het dan ook automatisch toegewezen?

00:42:26

Voorzitter: Twee vragen, de Noordzee en bepaalt de schipper of de brug opengaat, aan de heer Schultz. Gaat u gang.

00:42:32

De heer Schultz: Dank u wel, meneer Koks. Ik heb daar iets over gehoord en ik heb met grote smile op mijn gezicht dat statement gehoord. Een binnenschip is een binnenschip en heeft geen toestemming om over zee te varen. Er is geen binnenschip, dat over zee gaat. Omgekeerd zijn ook de zeeschepen niet geschikt om over het kanaal te varen. Ze zijn te groot en zijn veel te veel tijd kwijt, want via zee gaat het veel sneller, want waarom zou ik bijvoorbeeld via Delfzijl naar Rotterdam gaan. Sorry, hier hebben we het over het hoofdstuk onzin. Er bestaan geen binnenschepen die over zee gaan en het is dus niet van toepassing.

00:43:19

De heer Koks: Kan het ook zo wezen dat vracht die nu via binnenschippers gaat, in de toekomst via zeeschepen – coasters of weet ik veel hoe die dingen heten – via de Noordzee gaat en daarmee dus het Van Starckenborghkanaal minder druk zal worden?

00:43:35

Voorzitter: De heer Schultz, coasters dat is inderdaad, volgens mij, een boot die ook over zee gaat, voor zover mijn kennis reikt.

00:43:43

De heer Schultz: Ja, een coaster is een kustvarend zeeschip en we hebben er veel meer en veel groter. Het is over het algemeen zo, dat een tarief ... Als ik tweeënhalf duizend ton lading vervoer tussen Delfzijl en Rotterdam. Als we het hebben over een verbinding tussen twee zeehavens – als ik naar Mannheim ga, dan is dat hele binnenschip niet van toepassing –

iets wat in Delfzijl wordt geproduceerd en dat moet naar een zeeschip in Rotterdam, dan wordt dat dus overgeslagen. Als ik het tarief van zeeschepen en binnenschepen bekijk, dan zie ik voor het zeeschip een factor twee. De verlater gaat daar dus niet voor kiezen. Is het zo dat het product de rivier op moet, dus naar een bestemming in Duitsland of Frankrijk of België, dan moet het, als het over zee zou gaan, toch weer overgeslagen worden. Daar zit ook niemand op te wachten, want dat zijn extra kosten met kans op beschadiging. De praktijk is – ik zeg nooit nooit, want je weet maar nooit of er wat is – dat eigenlijk altijd voor de binnenvaart wordt gekozen, omdat het verreweg de goedkoopste en het meest beschikbare transportmiddel is. Dat is wat we zien en dat zal in de toekomst niet anders zijn. De zeeschepen gaan zich niet voor dit soort reisjes aanmelden, omdat ze veel meer kunnen verdienen met een lange reis van Delfzijl naar de Middellandse zee of naar de Oostzee, dus wij zien dat helemaal niet als een concurrentie. Integendeel, ik denk dat juist de versterking van de binnenvaart zit in het feit dat we niet alleen in Rotterdam produceren, maar ook de werkgelegenheid in regio's als het noorden van Nederland zien groeien, omdat er een goede vaarwegverbinding is met de zeehavens in het westen. Heb ik daarmee uw vragen beantwoord, meneer Koks?

00:45:43

De heer Koks: Ja, maar ik had er nog één.

00:45:44

Voorzitter: Oké, nog een vraag van de heer Koks.

00:45:45

De heer Koks: Dat was de vraag, of de schipper bepaalt of de brug opengaat of niet? Als de schipper bepaalt, dan zou ik zeggen als schipper, weet je wat ik zet ze gewoon allemaal achter elkaar open. Baadt het niet, dan schaadt het niet en dan kan ik mooi vrij doorvaren. Oftewel heeft de schipper er ook nadeel van als een brug onnodig opengaat?

00:46:06

De heer Schultz: Ja, we zijn nog niet zover dat de schipper bepaalt dat de brug opengaat. Het is altijd de brugbedienaar en of die op de brug zelf zit of op afstand bediend wordt, de bedienaar en dat heeft ook te maken met hoeveel mensen er op de post zitten en hoeveel bruggen hij tegelijkertijd moet doen. Een schipper komt bij brug één aan – ik ga al die namen niet opnoemen – en vraagt een opening. Dan wordt in zijn systeem – dat wordt allemaal elektronisch gemeld – aangegeven hij moet naar Delfzijl, dus hij heeft alle bruggen nodig als hij vanuit Lemmer komt. Hij zal elke keer moeten vragen: ik ben nu bij een brug twee, ik ben nu bij brug drie en dan een opening vragen. De bedienaar van de brug bepaalt uiteindelijk of het veilig genoeg is. Als er een ziekenauto aan komt en hij krijgt daarvan melding, dan roept hij de schipper op en zegt: sorry, ik kan even niet openen, stop even af. Het is dus de schipper die aanvraagt, het is de bedienaar die een opening geeft en dus ook bepaalt.

00:47:20

Voorzitter: Is dat duidelijk, meneer Koks?

00:47:23

De heer Koks: Nog eentje, die laatste: heeft een schipper ook nadeel, als hij onnodig een opening aanvraagt?

00:47:33

De heer Schultz: Even kijken of ik uw vraag begrijp. Heeft hij nadeel als hij onnodig een opening vraagt? Nee, want hij vraagt niet onnodig. Als hij aankomt bij de brug, dan vraagt die om een opening. Krijgt hij niet die opening, dan moet hij afstoppen en moet hij blijven liggen. Als de bedienaar zegt: joh, ik ben even bezig met een paar andere bruggen geef me even vijf minuten, dan vaart hij langzaam en dan blijft hij liggen. Als die bedienaar zegt, ik heb een storing. Sorry, er is een monteur onderweg en ik heb een halve dag nodig. Ja, dan heeft hij er nadeel van. Het schip heeft een brugopening nodig of niet. Daar zit geen voor- of nadeel aan. Hij wil zijn traject vervolgen. Dit is zijn werk. Laten we dat niet vergeten. De man zit niet voor zijn plezier aan boord. Dit is zijn inkomen. Dit is zijn woning en zijn manier van werken.

00:48:23

Voorzitter: Dat lijkt me helder, dus een schipper kan altijd een opening van een brug aanvragen, zonder een financieel nadeel te hebben.

00:48:30

De heer Schultz: Ja.

00:48:30

Voorzitter: Ja, helder. Zijn er verder nog vragen?

00:48:34

Voorzitter: Mevrouw Jacobs, zag ik u nog? Niet, oké. Ik kijk de commissie rond. Ja, de heer Leemhuis.

00:48:43

De heer Leemhuis: Ik had nog één vraag aan de heer Schultz van Schuttevaer. U zei een aantal dingen over de tijdelijke brug en over het verwijderen van loopbruggen dan wel op de hoogte van de loopbruggen. Daar was ikzelf wat gebiologeerd over, omdat ik die informatie niet ken, dus ik was benieuwd hoe de heer Schultz dat weet.

00:49:09

De heer Schultz: Dank u wel, meneer Leemhuis. Die informatie heb ik in de afgelopen weken gekregen vanuit de contacten die wij hebben in het Groningse. Het toeval wil dat ik ook in Groningen woon, niet in de stad, maar in Ommelanden. Ik hoor en lees wat er staat en ik heb die informatie gekregen dat er plannen zijn om een tijdelijke brug neer te leggen naast het huidige tracé van de brug en dan op de hoogte van de loopbrug, dus op zes meter zeventig.

00:49:48

De heer Leemhuis: De laatste, een verduidelijkende vraag, kunt u zeggen: is dat vanuit Rijkswaterstaat met u gedeeld?

00:49:56

De heer Schultz: Ik heb dat op twee manieren tot mij gekregen, vanuit Rijkswaterstaat, maar ik heb dat ook van iemand gekregen die – en ik ken de persoon niet qua achtergrond – maar ik had de indruk dat hij bij de gemeente of aan dit traject heeft gewerkt, dus bij één van de adviesbureaus bijvoorbeeld.

00:50:24

Voorzitter: Ik geloof dat dat voor de heer Leemhuis duidelijk is.

00:50:34

Voorzitter: Zijn er nog aanvullende vragen aan één van de insprekers?

00:50:42

Voorzitter: We hebben nog ruim de tijd. Het is vijf voor tien. We kunnen nog een halfuur door. Echter, als er geen vragen meer zijn, dan ga ik de insprekers in ieder geval heel erg hartelijk danken voor hun inbreng die de raadsleden ongetwijfeld zullen meenemen bij hun overwegingen bij de meningsvormende sessie volgende week. Deze is gepland op woensdag om twintig voor zes en dan is de verwachting dat de behandeling in de raad op 13 oktober aanstaande plaatsvindt. Ik wil alle aanwezigen en insprekers hartelijk danken en een fijne avond wensen.