

POLITIEKE WOENSDAG VAN WOENSDAG 29 SEPTEMBER 2021 17.40 UUR

Voorzitter: T. van Zoelen (PvdD)

Namens de raad: W. Leemhuis (GroenLinks), R. Niejenhuis (PvdA), I. Venhuizen (D66), W. Koks (SP), I. Jacobs (VVD), T. Moorlag (ChristenUnie), K. de Wrede (PvdD), H.P. Ubbens (CDA), D. Mellies (100%Groningen), R. Staijen (Stadspartij), M. Duit (Student&Stad), T. van Kesteren (PVV)

Namens het college: P. Broeksma (wethouder)

Namens de griffie: W. Meijer

Gerrit Krolbrug

00:15:45

Voorzitter: Goedenavond allemaal bij deze meningvormende sessie over het raadsvoorstel voorkeursvariant vervanging Gerrit Krolbrug. We zijn iets later gestart vanwege een technisch probleem met de namen, maar dat wordt hopelijk technisch zometeen gefixt. Dus ik zeg de naam en partij als iemand aan het woord komt. De afgelopen week zijn er verschillende sessies over dit voorstel geweest: beeldvorming door college en Rijkswaterstaat en beeldvorming met inspraak. Het is nu de beurt aan u, als raadsleden, om duidelijk te maken hoe u in dit voorstel staat. Dan kijk ik de commissie rond wie als eerste hierover het woord wil voeren. Ik zie de heer Van Niejenhuis van de PvdA. Gaat uw gang.

00:20:52

de heer Van Niejenhuis: Dank u wel, Voorzitter. Voorzitter, de PvdA-fractie is tevreden over het feit dat we hier vanavond een afgewogen mening kunnen formuleren, op basis van de uitgewerkte varianten, de informatie van het college, maar zeker ook vanuit het bewonerscomité. Bedankt aan iedereen die zich daar zo tot op vandaag, nog voor heeft ingezet, om ons goed te informeren. De PvdA-fractie vond het echt een lastige afweging. We kiezen voor een variant, die wat ons betreft het best uitpakt voor de stad en inwoners. Dat is die brug met een doorvaarthoogte van vierenhalve meter. Dat vinden wij over het geheel gezien de variant die de weggebruikers het beste dient en ook rekening houdt met de scheepvaart en het economisch belang van de Groningse achterland. Maar wij vinden wel in onze steun voor die variant, daarvoor zijn wel een aantal zaken randvoorwaardelijk en daar wil ik op ingaan in deze woordvoering.

00:21:47

Voorzitter: U heeft twee interrupties. Eerst de heer Koks van de SP.

00:21:51

de heer Koks: Ik hoor de heer Van Niejenhuis zeggen dat ze gekozen hebben voor de variant die het beste is voor de stad, de bewoners en voor verkeer, in afweging met de scheepvaart. Kunt u mij uitleggen wat hier de beste kanten zijn voor het verkeer, in vergelijking met natuurlijk de drie meter variant, want dat is het referentiekader.

00:22:18

Voorzitter: Heeft u een aanvullende vraag, mevrouw Jacobs?

00:22:22

mevrouw Jacobs: Ja, ik heb een aanvullende vraag. Misschien kan meneer Van Niejenhuis hem direct meenemen? Als hij dan toch de voordelen voor het verkeer neemt, kan hij dan ook de voordelen voor de inwoners meenemen?

00:22:30

Voorzitter: Gaat uw gang, meneer Van Niejenhuis.

00:22:35

de heer Van Niejenhuis: Ja, dank u wel. Ik wil daar zometeen in een viertal punten op terugkomen, want ik wil een aantal toezeggingen dan wel moties hier ook over in gaan dienen in de raadsvergadering. Dus wat ons betreft komt dit zeker als discussiestuk op de agenda. Dan weet u dat ook alvast. Wij denken dat, omdat de brug minder vaak open zal staan. Ik weet ook dat daar argumenten tegen zijn, daar zal ik straks op ingaan. En omdat de brug minder vaak open zal staan, dat dit de beste variant is voor de inwoners en voor het verkeer. Wij denken ook, omdat je de brug voor een periode van tachtig jaar bouwt, dat het heel verstandig is om enige marge in te bouwen, in de hoogte van de brug. We vinden dus wel dat het belangrijk is dat dat ook daadwerkelijk wordt geborgd, dat die brug dan minder vaak opengaat. Wij hebben een aantal moties in voorbereiding. De eerste is dat we willen voorkomen dat onnodige brugopeningen plaatsvinden. Wij willen het college oproepen, om met Rijkswaterstaat heel dringend in gesprek te gaan over een protocol voor het openen van die brug. Het kan niet zo zijn dat de brug opengaat omdat een schipper de opening aanvraagt en de brugwachter hem dan maar opendraait. De theoretische belofte dat die brug minder vaak opengaat, die moet ook worden ingelost.

00:23:47

Voorzitter: Ik zie dat er een reactie komt van mevrouw De Wrede, van de Partij voor de Dieren.

00:23:54

mevrouw de Wrede: Dank u wel, Voorzitter. Denkt u, meneer Van Niejenhuis, dat uw college in staat zal zijn om een bepaalde scheepvaartcultuur te doorbreken? Waarbij kapiteins van het hele land, schippers van het hele land, zelfs vanuit heel Europa, hier onder andere onder de Gerrit Krolbrug doorvaren. Het is bekend dat bruggen van vierenhalve meter, even vaak opengaan als die van drie meter hoogte. U denkt dat u uw college met een stevig gesprek die cultuur van: die bruggen opendoen als we eraan komen met een schip, zou kunnen doorbreken?

00:24:35

Voorzitter: De heer Van Niejenhuis.

00:24:38

de heer Van Niejenhuis: Ja, dat denk ik. Wat mij betreft wordt daar planologisch chantage toegepast door het college. We moeten een bestemmingsplan maken als gemeente Groningen. Ik vind dat het college heel stevig moet inzetten bij Rijkswaterstaat. Het gaat niet om het doorbreken van een scheepvaartcultuur, het gaat er om dat je als stad zegt: wij willen niet dat die brug continu openstaat voor die vijftien- zestienduizend fietsers die daarover gaan. Wij willen dat dat protocol wordt aangescherpt. We willen ook zien dat dat

gebeurt, voordat we over vijf jaar die nieuwe brug er hebben liggen en dit een feit is. Wij willen nog een aantal andere dingen.

00:25:09

Voorzitter: Sorry, de heer Van Kesteren heeft ook nog een vraag aan u.

00:25:13

de heer Van Kesteren: Ja, Voorzitter, ik zou de woordvoerder van de PvdA wat willen vragen. Want hij zegt: "die vierehalve meter is de beste optie voor onze inwoners." Spreekt hij dan namens die zestienduizend mensen die dagelijks de brug gebruiken? Of is dat onder het mom van: nou, wij als Partij van de Arbeid weten wel wat het beste is voor onze inwoners?

00:25:35

de heer Van Niejenhuis: Dit spelletje spelen we vaker, meneer Van Kesteren. Wij hebben op basis van alle informatie die ons aangereikt is, de afweging gemaakt. Zoals ik al zei: wij denken dat dit de beste oplossing is, als er inderdaad op een aantal zaken dingen randvoorwaardelijk heel goed geregeld gaan worden.

00:25:55

de heer Van Kesteren: Laatste vraag Voorzitter, aan de heer Van Niejenhuis. Ik kan me herinneren in de commissie dat er een debat of een vraag tussen het buurtcomité, bewonerscomité waarin u stelde: mevrouw, er is toch rekening gehouden met alle aanbevelingen die u gedaan heeft, die zijn toch ingewilligd? Waarop het comité zei: dat klopt, dat klopt, maar voor de vierehalve meter versie. Niet voor de drie meter versie. Kunt u daar eens op reageren? Was dat voor u niet voldoende, om dan toch ook voor die drie meter variant te kiezen, waar de inwoners zo aan hechten?

00:26:34

de heer Van Niejenhuis: De vraag die ik daar stelde was: of het niet zo was dat met de inbreng van bewoners inderdaad iets gedaan was. Volgens mij was het antwoord daarop, dat het wel degelijk heeft bijgedragen aan de veiligheid van de weginrichting, ook voor deze variant. Ik ga door met de woordvoering, Voorzitter. Wij willen ook het college oproepen, om stevige participatie toe te passen bij de inrichting van de openbare ruimte die hierbij vrijkomt. Er wordt een breder kader ontwikkeld aan de stadzijde. We willen dat daar niet alleen over het onderwerp gesproken wordt met omwonenden, maar dat de wensen voor het gebruik van de plek worden geïnventariseerd, alvorens er ontworpen wordt. Wij willen ook dat, zelfs bij deze brug, die dan anderhalve meter hoger wordt dan de huidige brug, een optimalisatie gaat plaatsvinden in het ontwerpproces. We willen dat de bovenkant van het brugdek ook bij deze variant zou laag mogelijk wordt en de hellingshoeken zo flauw mogelijk. Als dat binnen de normen kan, is dat mooi en dat gebeurt ook. Iedere tiende procentpunt dat je wint, is meegenomen. Tot slot, Voorzitter, de impact van deze brug, dat heeft het comité ons ook heel erg duidelijk gemaakt, op de omgeving is erg groot. Er zullen hellingbanen ontstaan, verhoogde fietspaden, hekwerk, zij willen dat de gemeente Groningen hele hoge eisen gaat stellen aan de esthetiek van de brug. Dus dat moet een goed ontwerp worden. Tot slot, Voorzitter, dan ben ik ook klaar, zijn we erg bezorgd en maken wij ons druk over die tijdelijke brug. We willen heel graag nog van de wethouder weten, wat de laatste stand van zaken daarin is.

00:28:12

Voorzitter: Ik heb nog een korte vraag van de heer Ubbens. De heer Van Niejenhuis was al door zijn tijd heen. Ik was vergeten te zeggen aan het begin van de sessie, dat iedereen vijf minuten spreektijd heeft, bij deze nog. De heer Ubbens.

00:28:25

de heer Ubbens: Dank, Voorzitter. De heer Van Niejenhuis geeft aan dat hij een aantal randvoorwaarden wil. Ik snap dat heel goed, want ik denk dat dat de crux ook is. Maar hoe dwingen we dat dan af? Wie zegt ons niet, dat wij nu een aantal randvoorwaarden neerleggen en dan kiezen voor een voorkeursvariant, en vervolgens wordt dat niet ingewilligd. En dan, wat gaan we dan doen? Dat is mijn vraag.

00:28:48

Voorzitter: Prima, gaat u gang, meneer Koks.

00:28:49

de heer Koks: Mocht blijken dat die motie die u gaat indienen, bijvoorbeeld die randvoorwaarden, dat die niet ingewilligd worden, door Rijkswaterstaat, of dat het niet juridisch kan, dan onthoudt u uw instemming met dit raadsvoorstel en gaat u alsnog over naar de drie meter variant?

00:29:06

de heer Van Niejenhuis: Ik verwacht niet dat dat mogelijk is, om met terugwerkende kracht dan niet in te stemmen. We gaan het proces in van een aantal jaren. Wij gaan ervan uit, daar bent u zelf bij, als u voor de motie stemt, als dat met de raadsbrede steun wordt aangenomen, dan sturen wij ons college met een heel stevig mandaat op pad. Dan ga ik er ook vanuit, zeker gezien de positie die wij hebben bij het maken van het bestemmingsplan, dat dat goed komt.

00:29:27

Voorzitter: Dat lijkt mij helder. Dan de heer Leemhuis van GroenLinks voor zijn woordvoering.

00:29:35

de heer Leemhuis: Dank u wel, Voorzitter. We bespreken vandaag het voorstel van het college om ook voor de Gerrit Krolbrug te kiezen, voor een voorkeursvariant met een doorvaarthoogte van vierenhalve meter. In het uiteindelijke besluit over dit voorstel, zal mijn fractie het midden proberen te vinden tussen wat gewenst, ideaal, noodzakelijk, haalbaar en wat acceptabel is bij de keuze voor de variant. Het is geen geheim dat mijn fractie, samen met veel andere fracties, zich steeds sterk heeft gemaakt voor een zo laag mogelijke brug, omdat dat het voor fietsers, voetgangers van alle leeftijden en mensen met een beperking betekent dat het een toegankelijke brug is. We zijn blij dat, doordat we bleven aandringen op een lagere brug, die uiteindelijk ook onderzocht werd. Daarvoor willen we ook de wethouder bedanken voor zijn grote inzet om dat mogelijk te maken. Het is ook belangrijk dat in elk geval de onzalige hoge brug van vijf komma zeven meter is afgewend. Daar zijn we blij mee. Geconstateerd kan worden dat de keuze die nu voorligt, gaat om een brug die volgens het college en Rijkswaterstaat als beste optie uit de bus komt en aan alle normen voldoet. Terwijl duidelijk is dat een lagere brug nog comfortabeler en prettiger is voor fietsers en voetgangers. Hoofdredenen voor het college om te komen met deze

voorkeursvariant, zijn de reductie van het aantal brugbedieningen met dertig procent, de nautische veiligheid, de verwachte toename van het scheepvaartverkeer. Dat terwijl het college stelt dat de vierehalve meter brug nog steeds aan alle normen voor voetgangers en fietsers voldoet en die als verlengde van de Fietsstraat Korreweg kan worden ingericht. Het college illustreerde dat ook met een lijst met vergelijkbare hellingspercentages voor fietsers in Groningen. Alvorens een keuze te maken, wil mijn fractie nog een aantal vragen stellen en een aantal punten benoemen, waarover mijn fractie overweegt moties in te dienen. Hoe weten we nu of die dertig procent reductie van het aantal brugbedieningen ten opzichte van een lagere brug, ook echt gerealiseerd gaan worden? Het is namelijk niet onaanzienlijk, als een brug straks gemiddeld honderd minuten per dag minder vaak open zou gaan dan de oude brug. De heer Van Niejenhuis stelde daar ook al vragen over, over een eventueel protocol. Dat klinkt interessant. Er zijn ook vragen over de hellingspercentages van tweeëneenhalf procent bij een brug van vierehalve meter. Eigenlijk zou die helling ook wel wat minder mogen. Ziet het college mogelijkheden om die minder steil te maken.

00:31:57

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Koks van SP.

00:32:01

de heer Koks: Over dat het aantal brugopeningen. Het college zegt inderdaad: "Dat gaat met dertig procent naar beneden." Hartstikke mooi. Maar we hebben vorige week ook Schuttevaer gehoord, de beroepsvereniging. Daar wordt expliciet gezegd: schippers bepalen of de brug opengaat of niet. Dus we zijn volledig overgeleverd aan de goodwill van schippers. De heer Van Niejenhuis zegt: "We gaan er een protocol over stellen." Denkt u dat het juridisch afdwingbaar is, dat Rijkswaterstaat, cq de brugwachters, bepalen wanneer de brug opengaat of niet?

00:32:33

de heer Leemhuis: We hebben volgens mij nu van verschillende bronnen op verschillende manieren gehoord, hoe dat precies zou zitten. Ik denk dat dat ook de reden is, waarom we hier duidelijke vragen over stellen. Een goede vraag van de heer Van Niejenhuis. Mijn begrip is dat het een samenspel is. Dat uiteindelijk de brugwachter wel beslist, alleen is het de schipper die eerst verzoekt. Er is blijkbaar een cultuur ontstaan, waarbij standaard alles gevraagd wordt om open te gaan. Als er straks een vierehalve meter brug zou liggen, zou die gelijk zijn aan andere bruggen en zou dat misschien een reden zijn om die standaardvraag weg te laten. Ik stel daarom die vraag, om daar meer duidelijkheid over te krijgen en ik volg de vraag van de heer Van Niejenhuis.

00:33:14

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Van Kesteren van PVV.

00:33:18

de heer Van Kesteren: Voorzitter, dank u. De heer Leemhuis suggereert dat de variant vijf komma zeven meter geschrap is. Met een paar woorden van het buurtcomité, dat dat bij voorbaat al geen optie was. Je hoort het van alle kanten. Dan vraag ik mij af waarom GroenLinks, met name de heer Leemhuis, die altijd zo voor de fietser is, en hij pleit ook terecht voor een lagere hellingbaan, want die fietsers gaan natuurlijk hier hele grote problemen van ondervinden. Het valt mij een beetje tegen dat de heer Leemhuis nu pleit

voor de vierehalve meter, terwijl de drie meter veel beter voor fietsers is. Temeer ook dat in de toekomst hogere schepen komen door innovatieve bouwstijlen voor schepen, meer lading, dat die brug in de toekomst toch sowieso net zo vaak open zal gaan als die drie meter variant.

00:34:13

Voorzitter: Wat is uw vraag?

00:34:15

de heer Van Kesteren: Waarom hij nu opeens de fietsers, waar hij altijd zo voor pleit, als een baksteen laat vallen.

00:34:22

de heer Leemhuis: Dat doe ik niet. Dan ga ik verder. Mijn fractie zou graag zien, dat welke brug er ook komt, de toegankelijkheid ervan zo goed mogelijk is. Wij zouden graag een zo breed mogelijke zoektocht willen naar manieren om dat te doen. Bijvoorbeeld een lift voor mensen die slecht ter been zijn, of dat er bij de fiets- en loopbruggen een lopende band komt, zodat die fietsen ondersteund kunnen worden om boven te komen. Dan het brede punt van de inpassing. De oostzijde van de brug bevindt zich in de gemeentelijke ecologische structuur. Doel daarvan is die minstens te behouden, maar het is wens om die versterken. Zal dat gebeuren ook bij de vier meter hoge variant? Aangezien dat een grotere verstoring heeft. Graag horen wij van het college of dat mogelijk is, of dat gaat gebeuren en of daar ook ruimte is voor meer bomen, meer grond, enzovoorts. Een vraag over de sociale veiligheid van de onderdoorgang onder de brug door, voor fietsers van en naar de wijk van Stakenborg, bij de viereneenhalf meter variant. Kent het college deze zorg en kan ze erop ingaan. Hoe zorgen we straks voor een goede veiligheid op die brug, op taluds en op de weg? Wat wil het college doen met vrachtwagens? Of hoe drukken wij het aantal auto's straks naar beneden? Hoe kan dat geoptimaliseerd worden naar het voorlopige ontwerp toe? Hoe kunnen we zorgen dat de breedte van de wandelpaden voldoende is? Tot slot een tweetal zaken die veel met dit raadsvoorstel te maken hebben, maar niet direct ermee besloten en besproken worden. Mijn fractie wil zich graag sterk maken voor een zo snel mogelijke verplaatsing van de ligplaatsen aan de Ulgersmakade. Er zijn klachten van omwonenden over dieselstank en de gezondheidseffecten van die uitstoot, lawaai van de generatoren, en het feit dat vaker dan wenselijk zogenaamde kegelschepen met gevaarlijke lading er toch aanmeren. Kan dat, is mijn vraag aan het college. Tot slot, dan sluit ik me aan bij wat de heer Van Niejenhuis al had gezegd, mijn fractie wil snel duidelijkheid van Rijkswaterstaat over de tijdelijke brug en duidelijkheid die nu wel erg lang op zich laat wachten. De inbreng vanuit Schuttevaer vorige week, gaf daarover niet meteen vertrouwen, gezien de hoogtes die toen voor de tijdelijke brug werden voorgespiegeld, wel erg hoog waren. De raad heeft op mijn initiatief twee weken geleden niet voor niks een klip-en-klare motie aangenomen, dat er snel duidelijkheid moet komen over die tijdelijke brug, die voor mensen met een beperking, al dan niet gebruik makend van rollator, scootmobiel, kinderwagen, of driewieler, onbruikbaar is, en net als voor andere fietsers en voetgangers belangrijk is. Mijn fractie wil op zeer korte termijn duidelijkheid hierover krijgen. Ik ben benieuwd naar de reactie van het college. Dank u wel.

00:36:55

Voorzitter: Dank u, heer Leemhuis. Wie kan ik het woord geven? Mevrouw Moorlag van de ChristenUnie, gaat uw gang.

00:37:02

mevrouw Moorlag: Dank u wel Voorzitter. Voorzitter, op het opschrift op de brug is te lezen dat Gerrit Krol schreef over zijn fietstochten door ons mooie Ommeland. Als hij de stad in fietste, voelde hij zich weer thuis. Voor vele inwoners van onze stad zal dit een herkenbaar beeld zijn. De fietsstad Groningen is een plek waar je je thuis voelt, op het moment dat je de stad weer binnen fietst. De Gerrit Krolbrug is een brug die laat zien hoeveel mensen in onze gemeente gebruik maken van de fiets. Nu de brug eruit ligt, is het extra duidelijk hoe essentieel is dat hier een brug ligt die toegankelijk is voor fietsers. Momenteel zien we ophopingen van fietsers die ontstaan door de beperkte toegankelijkheid en horen we de negatieve ervaringen van fietsers die twee keer per dag of zelfs vaker de klim moeten maken over de fietsbruggen. Voorzitter, dit alles maakt dat het geen eenvoudige keuze is waar we nu voor staan. We willen een brug die toegankelijk is voor fietsers, maar we willen ook een brug die veilig is voor de scheepvaart en die niet zomaar weer uitgeschakeld wordt. De ChristenUnie begrijpt een hoop punten die het college aandraagt bij het onderbouwen van haar keuze voor de viereenhalf meter variant. Wij hebben hier wel een heel aantal vragen en bedenkingen bij. Allereerst zien we dat de inpassing van de vijf komma zeven meter variant geen optie is. De viereneenhalf meter variant daarentegen vinden wij, met de informatie zoals we die nu hebben, qua inpassing acceptabel. Wel vragen wij ons af of de helling voor fietsers voldoende begaanbaar is en of er mogelijkheden bestaan om de helling beter begaanbaar te krijgen. Of dan een langere, maar minder steile helling of juist een kortere maar steilere helling, wat daarin het beste is.

00:38:38

Voorzitter: U heeft een vraag van mevrouw Jacobs van de VVD.

00:38:41

mevrouw Jacobs: Dank u wel, Voorzitter. U zegt dat de voorliggende variant acceptabel is. Kunt u uitleggen wat u met acceptabel bedoelt? Bedoelt u dat technisch gezien acceptabel? Want het is mogelijk, dus dat is op zich acceptabel. Of vindt u het ook acceptabel, omdat u onze inwoners daar een groot plezier mee doet?

00:39:00

mevrouw Moorlag: Voorzitter, dit ging echt over de technische inpassing. De rest ga ik nu verder op in.

00:39:04

Voorzitter: U heeft nog een vervolgvraag.

00:39:07

mevrouw Jacobs: U bent het toch met mij eens, dat er überhaupt geen voorstellen ter tafel komen die technisch niet realistisch en acceptabel zijn? Want de vijf komma zeven is ook acceptabel, want dat kan technisch ook gerealiseerd worden. De drie meter variant is ook acceptabel, want die kan ook gerealiseerd worden. Misschien kan een tien meter variant ook wel gerealiseerd worden en is die ook acceptabel. Maar gaat u vooral over naar hoe u onze inwoners denkt gelukkig te kunnen maken.

00:39:30

mevrouw Moorlag: Volgens mij kan er technisch een hele hoop ingepast worden inderdaad, maar vinden wij de vijf komma zeven echt niet realistisch. Daar doelde ik op. Goed. Dus ja, we hopen daar nog meer duidelijkheid over te krijgen, als de helling minder steil wordt, of het dan beter toegankelijk is voor fietsers. Vanuit de scheepvaart begrijpen wij de wens voor een vierehalve meter hoge brug. We verwachten dat meerdere van dezelfde type bruggen op een rij wel zorgt voor meer duidelijkheid voor de schipper, aangezien de vaarweg er voorspelbaarder door wordt. Ook zien we het als een voordeel dat de pleziervaart onder de brug door kan varen. Er zijn tot nu toe nog geen aanvaringen geweest op de stuk, maar een eerste keer zal een keer te veel zijn.

00:40:18

Voorzitter: U heeft twee vragen. Van de heer Koks en van de heer Van Kesteren. Geef ik eerst het woord aan de heer Van Kesteren.

00:40:25

de heer Van Kesteren: Voorzitter, ik zou de volksvertegenwoordiger van de ChristenUnie willen vragen: zij vindt de vierehalve halve meter variant acceptabel. Beslist zij dat voor de inwoners, waarvoor zij in deze gemeenteraad zit, die dat niet acceptabel vinden? Legt u dat u dat eens uit.

00:40:46

mevrouw Moorlag: Wij geven aan wat wij vanuit de ChristenUnie vinden. Dat is wat ik u nu vertel.

00:40:52

Voorzitter: De heer Koks.

00:40:54

de heer Koks: U vraagt het college of die hellingshoek toch niet aangepast kan worden. Waaruit haalt u de hoop dat dat kan? Als dat zou kunnen, dan had deze wethouder het juichend in de krant gezet, dat die hellingshoek kleiner had kunnen zijn. Dus waar haalt u die ijdele hoop vandaan dat daar een mogelijkheid zit? Dan hoor ik hem graag.

00:41:15

mevrouw Moorlag: Vanuit de informatie die wij hebben, wij begrepen dat daar nog mogelijkheden zitten, Voorzitter. We hebben begrepen dat de brugwachter de brugopening moet toelaten en dat een schipper hiernaar vraag. Wij zouden graag zien dat hier duidelijke afspraken over komen. De heer Van Niejenhuis zei het ook al inderdaad. Wellicht dat schippers verplicht hun schip moeten laten meten voordat ze vertrekken, zodat helder is of ze onder vierehalve meter hoge brug door zouden kunnen en er geen twijfel over bestaat. We zien ook de mogelijkheden in het maken van afspraken met de brugwachters, zodat de brug niet vaker dan nodig geopend wordt.

00:41:54

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Ubbens van het CDA.

00:41:57

de heer Ubbens: U bedoelt dat elk schip dat ergens vertrekt, moet worden gemeten?

00:42:02

mevrouw Moorlag: Wij begrijpen niet waarom dat niet gebeurt inderdaad, Voorzitter.

00:42:06

de heer Ubbens: Maar de schepen worden geladen, uitgeladen, dan gaat er wat in en eruit. Dat moet elke keer gemeten worden? Wie moet dat dan doen. Dus we moeten een systeem verzinnen waarop dat kan en dan is uiteindelijk de uitkomst dat dat misschien technisch kan, misschien niet.

00:42:22

mevrouw Moorlag: Voorzitter, technisch zijn daar middelen voor, heb ik begrepen. Dus dat kan.

00:42:26

Voorzitter: Een helder antwoord. Mag ik het even via de Voorzitter en via de microfoon, mevrouw Jacobs?

00:42:34

mevrouw Jacobs: Misschien is het interessant, elk schip kan op elk moment meten hoe hoog die is. Maar dan weet de brugwachter het nog niet mevrouw Moorlag. Dus dat is interessant. Maar een schipper weet hoe hoog zijn schip is, elk moment, elke seconde.

00:42:52

Voorzitter: Gaat u verder.

00:42:55

mevrouw Jacobs: Al met al zien wij dat voor een fietsstad als Groningen, een brug hoger dan drie meter een besluit is dat met zeer veel zorg genomen moet worden. Voor de vele fietsers gebruik maken van deze brug, zal een hogere brug een flink obstakel zijn. We hebben het dan nog niet eens gehad over de toegankelijkheid van de brug, voor mensen die minder mobiel zijn. Wij pleiten dan ook dat hier ook een onderzoek komt naar de mogelijkheden voor deze doelgroep. We zijn benieuwd naar de reactie van het college. Dank u wel.

00:43:23

Voorzitter: Dank u. Mag ik de heer Koks voor zijn woordvoering?

00:43:28

de heer Koks: Dank u wel. Ik had eerst een inleiding met alle complimenten voor de actieve bewoners, voor onszelf als raad, omdat we er ons zelf actief mee bemoeien, zelfs voor het college die zich ingezet heeft om in ieder geval die slechte uiterste variant van tafel te krijgen. Wij beoordelen deze brug op grond van twee elementen: de veiligheid en de gebruiksvriendelijkheid voor onze bewoners. Dat is ons criterium, om te beoordelen welke variant goed moet worden. We zijn ook blij dat deze brugvariant, en het expliciet ook in het college brief staat, dat het Oosterhamriktracé, de ontwikkeling daarvan, niet in een fuik gezwommen gaat worden, maar gewoon rustig ontwikkelt kan gaan worden in de mobiliteit. Bepalende factoren in de beoordeling zijn de hellingshoek en het aantal malen dat die brug per dag open moet voor het scheepvaartverkeer. Het college stelt die vierenhalve meter voor. Daarmee wordt voorbijgegaan aan de raadsmotie: "Praten als brugman", waar een maximale hoogte van vier meter is vastgelegd. Vierenhalve meter vindt het college

acceptabel. Onder andere omdat in vergelijking met de bewonersvariant van drie meter, het aantal brugopeningen met dertig procent zal afnemen. Meer schepen kunnen dan immers onder een gesloten brug door, stelt het college. Echter, of een brug geopend moet worden of niet bepaalt de schipper. Ik zou dat ook als schipper zelf willen bepalen in verband met allerlei risico's. De brugwachter zegt alleen of vanwege dringende oorzaken gewacht moet worden op een ambulance, zoals we vorige week hoorden.

00:45:19

Voorzitter: U heeft een vraag van de PvdA.

00:45:22

de heer Van Niejenhuis: Mijn vraag aan de heer Koks is, of u zich altijd neerlegt bij de situatie zoals die op dit moment is, of dat we daar politiek iets aan gaan doen.

00:45:31

Voorzitter: Meneer Koks.

00:45:32

de heer Koks: Dat vind ik helemaal prima. Dat gaan we zeker doen, maar dat hebben we ook niet binnen een week voor elkaar. Over drie weken moet ik wel een besluit nemen over deze variant. Zolang niet gegarandeerd is dat de schipper daar alles bepalend in is, zegge wij nee tegen die drie meter variant.

00:45:47

Voorzitter: U heeft nog een vervolgvraag van de heer Van Niejenhuis.

00:45:53

de heer Van Niejenhuis: Dus als wij binnen drie weken op tafel krijgen of dat protocol kan worden aangescherpt of op welke manier dat kan, dan gaat u wel mee in de vierehalve meter.

00:46:01

de heer Koks: Nou, dat is wat overdreven, want we hebben nog meer bezwaren tegen het verhaal, dus wacht u even het hele rijtje af, maar dan kunnen we er in ieder geval een afvinken. Dat scheelt. Dus brugopeningen minder dan die vierehalve meter, dat ziet de SP-fractie niet gebeuren. Al is het alleen maar omdat het een lastige kwestie is voor die schippers, om de stuurhut permanent te laten zakken. Dan zegt het college dat die hellingshoek van vierehalve meter bij de op- en afrit vergelijkbaar is met bijvoorbeeld de Herewegviaduct en daarmee acceptabel is voor mensen die slecht ter been zijn, kinderwagens duwen, rolstoelafhankelijk zijn, is die tweeënehalf procent ook bij de Herenweg al een hele klim. Maar belangrijker is nog de verkeersveiligheid. Die brug wordt onderdeel van de fietsstraat Korreweg. Een rijbaan waar dagelijks zestienduizend fietsers in golven van pieken en dalen in passeren, samen met zo'n drieënhalf duizend auto's. Een wegdek zonder gescheiden rijbanen. Opgaande en dalende fietsers komen elkaar tegen in door auto's onderbroken stromen. Fietsers en met name die jongeren, zullen met een forse gang de afrit nemen. Zo ook bij de Herenweg, maar daar zijn er links en rechts fietsstroken en zitten de auto's in het midden. Het wordt een verkeersonveilige toestand. Niet alleen het fiets- en autoverkeer wordt gemengd, maar ook op- en afgaand verkeer komt elkaar tegen. Helemaal in het donker, tijdens barre weersomstandigheden en nog afgezien van de

mogelijke windturbulentie rond de hoge flat die aan de wal staat. Wij voorzien daar de nodige ongelukken, met als mogelijk uiteindelijk effect, dat de auto's geweerd gaan worden, waardoor het Oosterhamriktracé weer zwaarder belast gaat worden met autoverkeer. Onze conclusie: de vierehalve meter variant is niet verkeersveilig en zal het aantal brugopeningen niet doen dalen. De SP-fractie blijft daarmee voorstander van de drie meter brug, waarbij we niet zien dat deze nadelig is voor het scheepvaartverkeer. Het argument dat de scheepvaartveiligheid gediend is met een uniforme hoogte, is een gezocht argument. Op de hele route Lemmer-Delfzijl, zijn verschillende brughogtes en specifiek rond de Gerrit Krolbrug. Als was het alleen maar dat een paar honderd meter verderop naast de Gerrit Krolbrug de sluisen liggen en later die busbaan ook nog vervangen moeten worden. Die kan dan mooi ook op drie meter hoogte. Daan zijn we helemaal blij. Sterker nog, het contrast voor schippers bij negen komma zeven meter hoger loopbruggen en de drie meter variant, is heel erg sterk. Vooral als die brug ook nog met een kerstboomverlichting wordt voorzien. Natuurlijk zien wij ook dat de drie meter variant heel wat gedoe met Rijkswaterstaat zal opleveren en mogelijk door de minister terzijde wordt geschoven. Afwijzen van de bewoners en gemeenteraadswens, zal de minister niet gemakkelijk afgaan. Het kanaal en de bruggen mogen dan wel rijk zijn, de omgeving is van de gemeente. Tot slot gaan we liever strijdend ten onder dan akkoord te gaan met een variant die niet in het belang is van tienduizenden bewoners, want daar zijn wij per slot van rekening volksvertegenwoordigers voor. Dank u wel.

00:49:10

Voorzitter: Dank meneer Koks. U heeft nog een vraag van de heer Van Niejenhuis.

00:49:15

de heer Van Niejenhuis: Ik begrijp dat u zegt dat wij strijdend ten onder gaan, meneer Koks. Maar zou het dan niet heel sterk zijn, dat de raad zou zeggen: "we gaan voor die vierehalve meter variant, en we leggen een pakket eisen neer. Minister, zie hier dan maar eens omheen te gaan."

00:49:33

Voorzitter: De heer Koks.

00:49:34

de heer Koks: Dat is denk ik een gepasseerd station. Nogmaals, over drie weken hebben we dit in de raad. Dan gaat de raad bepalen of de ene variant of de andere variant. Tegen die tijd kunt u wel allerlei condities stellen. Dan heeft u ondertussen al ingestemd met die variant. Voordat die condities, met name die rol van de schipper, daar gaat tijden overheen. Tot die tijd kiezen wij voor die drie meter variant.

00:49:59

Voorzitter: Heeft u nog een vraag voor de heer Koks?

00:50:03

de heer Leemhuis: Ja. De aanvullende vraag is: is het niet zo dat er daarna weer een stap is? Dat heet het voorlopig ontwerp en dat die ook weer door de raad zal worden vastgesteld? Dus we zitten er toch zelf bij? En het bestemmingsplan, zegt de heer Van Niejenhuis nog naast me.

00:50:17

de heer Koks: Denkt u nu werkelijk, dat als die vierehalve meter variant in de hele route, die hele MIRT-route gezet gaat worden, en wij roepen als raad op een gegeven moment: we vinden dat en dat met die brug toch niet acceptabel. Dat de hele zaak weer teruggedraaid wordt naar de drie meter variant? No Way.

00:50:33

de heer Leemhuis: Die vraag kan dan toch ook nu gesteld wordt, want dat zijn dezelfde condities over diezelfde route?

00:50:37

Voorzitter: Een kort antwoord van de heer Koks. Dan gaan we door.

00:50:41

de heer Koks: Welke vraag bedoelde u? U wilde aan de wethouder vragen of het mogelijk is, dat als we eenmaal als raad onder condities dat besluit van vierehalve meter hebben genomen en na twee jaar blijkt dat onderdelen niet kunnen, dat we dan vervolgens kunnen zeggen: we kiezen voor de drie meter?

00:50:56

de heer Leemhuis: Mag ik hem nog toelichten? Ik bedoel het andersom. Als de heer Koks zegt dat het dan niet van toepassing zal zijn, hoe verwacht de heer Koks dan, dat nu wel van toepassing is? Dat het een piece of cake zou worden om de minister te overtuigen dat het een drie meter brug zou moeten worden.

00:51:12

de heer Koks: Laten we het inderdaad andersom doen. Laten wij als raad stemmen voor die drie meter variant, tenzij de minister weet wat voor condities erin zet, waardoor we die vierehalve meter toch overtuigend vinden. Kies voor drie meter variant met condities.

00:51:27

Voorzitter: Duidelijk, dank. Dan is nu het woord aan mevrouw Jacobs van de VVD. Gaat uw gang.

00:51:31

mevrouw Jacobs: Meneer Koks heeft een hele hoop gezegd waar ik mij ook in kan vinden. Ik zal mijn woordvoering iets korter houden. Mijn fractievoorzitter was trots op deze raad. Meneer Leemhuis memoreerde het al even, dat wij eendrachtig met elkaar kozen, om de bewonersvariant een kans te geven. Mijn fractie daarentegen is ook teleurgesteld, zeg maar gerust enorm verdrietig, dat het lijkt alsof dat voor de bühne is geweest. Ik zit hier als volksvertegenwoordiger en mijn fractie luistert graag naar inwoners, praat met inwoners en belanghebbenden, en maakt op basis van deze gesprekken en onderliggende stukken een integrale afweging. In dat kader lopen wij tegen lastige dilemma's aan, waardoor het lijkt alsof groepen tegenover elkaar geplaatst worden. Zo hebben we onze inwoners verenigd in diverse comités die ongeveer zeventigduizend inwoners vertegenwoordigen, de Fietsersbond die daarvan nog zestienduizend inwoners op dag basis vertegenwoordigd. Wij hebben ons in dringend verzocht te kiezen voor een zo laag mogelijke variant. In de gepresenteerde optie, de variant van drie meter. Dan hebben we de scheepvaart. Tweeëndertig schippers op dag basis vertegenwoordigd door de heer De Ruig van Rijkswaterstaat. Zij hebben ons geopperd te kiezen voor een zo hoog mogelijke variant. In

goed overleg ligt nu de tussenvariant, de vierehalve meter variant voor. Een tussenoplossing, een Poldervariant, kan twee kanten opgaan: uiteindelijk is iedereen best tevreden of uiteindelijk is niemand blij. Het voorliggend voorstel neigt naar het tweede. Het Rijk geeft heel veel geld uit en niemand is blij. De scheepvaart wil liever geen bruggen en anders zo hoog mogelijk, zodat ze er gewoon onderdoor kunnen varen. De inwoners willen een zo laag mogelijke brug die zonder te veel inspanning met fiets, bakfiets, rollator, rolstoel of te voet is te passeren. Wat wordt dan nu voorgesteld? Een brug van vierehalve meter die voor de beroepsvaart vrijwel altijd open moet. Enkel voor de pleziervaart in het hoogseizoen in de maand juli, ongeveer zeven keer per dag. Welk voordeel heeft dan de beroepsvaart? Minder kruisend recreatieverkeer hoorde ik vorige week. Dat is amper een voordeel, want de recreatievaart komt er immers nauwelijks langs. Dan wordt gesteld dat de gelijkschakeling van bruggen veiliger is. Dan wordt voorbijgegaan aan de objectieve versus de subjectieve verkeersveiligheid. Bij een iets gevaarlijkere situatie, is de verkeersdeelnemer ook over het water, alerter dan wanneer men op de automatische piloot aan het verkeer deelneemt. Dus het idee dat geen brug veiliger is, wordt in ieder geval niet wetenschappelijk onderbouwd. Dat het sneller gaat, dat is zeker een feit. Dan onze inwoners. Zij gaan er ongeveer zestien keer per dag overheen als fietser. Worden wij hier blij van? Ja, zegt Rijkswaterstaat en ja, zegt de wethouder. Het is een goede oplossing. Een hoge brug voorkomt dat fietsers vaak moeten wachten voor een open brug. Een hoge brug is geen probleem voor het langzame verkeer wat erover moet, want vierehalve meter is prima te doen. Wat schetst onze verbazing? Zowel de wethouder als Rijkswaterstaat, zijn even vergeten om te checken of deze voordelen voor hen, aan wie deze voordelen toegedicht zijn, ook zo worden ervaren, hoorden wij vorige week. Zij zeggen letterlijk tegen ons: "Liever iets vaker en iets langer wachten voor een lagere brug, dan iets sneller over een schier onneembare vesting." Graag wil mijn fractie van de wethouder horen, hoe het mogelijk is dat hij deze voordelen noemt voor onze inwoners, terwijl onze inwoners dat absoluut anders beleven. Voor de rest ben ik benieuwd naar de antwoorden, op de door mijn voorgangers reeds gestelde vragen.

00:54:57

Voorzitter: Dank u. Wie kan ik vervolgens het woord geven? Ik zie mevrouw De Wrede van de Partij voor de Dieren.

00:55:08

mevrouw Jacobs: Dank u wel Voorzitter. Er stond een tijdje geleden een prachtig artikel in het Dagblad van het Noorden over het scheepvaartverkeer. Dat heette iets als Sneller, groter en vaker. Daarin werd mooi verteld hoe het scheepvaartverkeer is gegroeid, hoe de schepen groter zijn geworden, hoe de schepen ook gedwongen door marktwerking en de zucht naar winst continu moeten varen in plaats van zoals vroeger dat ze s' nachts ergens konden liggen. Er werd heel mooi geschetst hoe dat een heel ander karakter heeft gekregen. Dat leidt er natuurlijk ook toe, dat vanuit Rijkswaterstaat er een vraag is naar steeds hogere bruggen. Nu hebben we gezien in de afgelopen tientallen jaren wat die zucht naar efficiency en dat meegaan met die marktwerking, wat voor gevolgen dat heeft gehad voor bijvoorbeeld ons platteland. Ik noem maar wat: schaalvergroting et cetera. Nu worden we in de stad geconfronteerd met de vraag: waar gaan we op inrichten? Richten wij in voor de economische belangen van de scheepvaart of richten wij in op leefkwaliteit voor onze

burgers? De Partij voor de Dieren denkt dat wij hier voor onze burgers in de gemeenteraad zitten, en niet voor de economische belangen van een of andere partij. Dus wij zijn voor de brug van drie meter. Ook omdat de bewoners een voorkeur gegeven voor de brug van drie meter.

00:56:53

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Van Niejenhuis van de PvdA.

00:56:59

de heer Van Niejenhuis: Ja, ik voel me een beetje aangesproken door hetgeen wat mevrouw De Wrede zegt. U zegt: "Wij zitten hier voor de inwoners. Wij, de Partij voor de Dieren, en niet voor een partij die er economisch belang bij heeft." Ik wil benadrukken dat wij er niet op die manier inzitten. Wij denken ook dat wij een keuze maken die het beste is voor de gebruikers van de brug, en dat zijn niet alleen de inwoners van de stad Groningen.

00:57:23

Voorzitter: Heeft u nog een vraag of was dat een opmerking.

00:57:25

de heer Van Niejenhuis: Geen vraag, Voorzitter. Maar dat hoeft ook niet. Dit is wat ik kwijt wilde richting mevrouw De Wrede.

00:57:29

Voorzitter: Helder, gaat u door met uw woordvoering.

00:57:33

mevrouw de Wrede: Dank u wel. Ik wil meneer Van Niejenhuis nog zeggen, dat de Partij van de Arbeid natuurlijk ook een van de partijen is, die dit land heeft weggegeven aan private belangen in de afgelopen pakweg veertig jaar. Met alle gevolgen van dien. En ook hier een bestuurlijk standpunt inneemt, wat ikzelf bijzonder treurig vind en waarvan ik echt overtuigd ben, dat het in het geheel niet in het belang van onze stad of van onze inwoners is. Ik ben verder wel klaar. Ik kon mij ook vinden in de woordvoering van de SP en de VVD. Dank u wel, Voorzitter.

00:58:15

Voorzitter: Dank. De heer Staijen, Stad en Ommeland.

00:58:21

de heer Staijen: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, het voorstel beslaat vier delen: verschuiving van de vaarweg, twee hoge fietsbruggen, de weg als fietsstraat, daar praat niemand echt over, en dan de beweegbare brug van vierenhalve meter doorvaarthoogte. Voorzitter, voor de hoogte van die brug worden heel veel argumenten en cijfers aangedragen. Ik ga ze hier niet noemen, dat doen anderen al. Maar het valt op dat alle argumenten in het belang zijn van de scheepvaart en zijn uitgewerkt door of namens Rijkswaterstaat. De hinder en problemen die het wegverkeer en met name de fietsers, voetgangers, minder mindervaliden zullen ondervinden van de hoge brug, worden erg gemakkelijk ondergeschikt gemaakt aan de belangen van de scheepvaart. Door op vele belangenorganisaties gebaseerde grafieken en cijfers, worden niet echt serieus genomen.

00:59:20

Voorzitter: U heeft een interruptie van de heer Van Niejenhuis van PvdA.

00:59:23

de heer Van Niejenhuis: Voorzitter, kan de heer Staijen zich indenken dat er ook partijen in deze raad zijn die voor die vierenhalf meter brug kiezen. Die zoals als wij zeggen: wij vertrouwen erop dat aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. Dat die wel degelijk in het belang is van de inwoners van deze stad. Waarom wordt alles verknoopt aan zogenaamde belangen van de scheepvaart? We kunnen toch een andere opvatting hebben over de wegingstabel die erin zit en factoren op een andere manier beoordelen, dan dat u dat doet? Zonder dat we direct aan de hand meelopen van bedrijven ofzo. Wat is dat voor rare tegenstelling die u creëert?

00:59:54

de heer Staijen: Ik heb het tot nu toe niet over andere partijen in deze raad. Ik heb het alleen nog maar gehad over de informatie aangedragen in de stukken, die het college aan ons gestuurd heeft. Dat is eigenlijk alleen maar informatie die gesteund wordt door de scheepvaart en die belangenorganisaties. De bewonersvarianten, de cijfers van de bewoners, zijn over het algemeen aangehoord en daarna is er niets mee gedaan. Voorzitter, ik ga verder. Het verbaast de Stadspartij dat het college van de gemeente Groningen, als voorkeursvariant namens deze gemeente een brug van vierenhalve meter voorstelt. De gemeente is er in eerste instantie toch om belangen van de eigen inwoners te behartigen? Uit de vele reacties en inspraak van de brugcomités, buurtorganisaties, wijkverenigingen, bewonersgroepen plus die van de belangenorganisaties om fietsers en mindervaliden is het heel erg duidelijk, dat zij geen van allen die hogere brug willen. Ook dat al deze organisaties van mening zijn, dat de in de stad breed gedragen bewonersvariant van drie meter, niet dezelfde kans heeft gehad als de andere varianten, omdat er vanaf begin af aan naar een hoge variant is toegewerkt. Voorzitter, al die partijen die pleiten voor een hogere doorvaarthoogte doen dit vanuit eigenbelang van de groepen die zij vertegenwoordigen, zoals Rijkswaterstaat, Schuttevaer, de HISWA en Groningen Seaports. Niet vanuit het belang van de Groninger bevolking. Daar zijn deels B&W en vooral de gemeenteraad voor. Voorzitter, de Stadspartij denkt dat het college zich volledig heeft laten inpakken door Rijkswaterstaat, en de scheepvaartbelangen volledig laat prevaleren ten koste van de eigen inwoners. Uiteindelijk, natuurlijk zal alleen de minister besluiten of de belangen van de binnenvaart zwaarder moeten wegen dan die van de Groninger inwoners. Maar de Stadspartij staat voorlopig nog achter onze eigen inwoners en wil niet dat de gemeente, zogenaamd namens hen, een voorkeursvariant presenteert aan de minister die niet gedragen wordt door de belangrijkste stakeholders, namelijk onze burgers. Dank u wel.

01:01:58

Voorzitter: Wie kan ik vervolgens het woord geven? De heer Venhuizen van D66.

01:02:02

de heer Venhuizen: Dank u wel, Voorzitter. De beeldvormende sessies afgelopen weken, die riepen soms alleen maar meer vragen op. Het lijkt erop dat er uiteindelijk bij beide varianten geen optimale uitkomst gaat komen voor de betrokken partijen. Eerste vraag: staat het college echt nog vol achter deze voorkeur, of was er toch niet meer uit te slepen, zoals door sommigen wordt beweerd. Dan toegankelijkheid is een punt dat veel naar voren is gekomen. Voor de weggebruikers een zeer belangrijk punt.

01:02:31

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Koks.

01:02:35

de heer Koks: Zou u voor mij kunnen omschrijven wat er nog meer uitgesleept had kunnen worden, naar uw idee?

01:02:45

de heer Venhuizen: Ik was vooral nieuwsgierig naar hoe het college dat zometeen beantwoord, ook voor het comfort van onze partij. Ik zal zometeen een aantal punten noemen die ik belangrijk vind bij de brug. Dus dan kan ik daarop ingaan. Dat is toegankelijkheid. De vergelijking met hellingspercentages op andere plekken in de stad wordt al snel een subjectieve beleving. Het college geeft aan dat alles binnen de normen voor comfort en verkeersveiligheid valt. Er zijn inderdaad andere, vergelijkbare of extremere bruggen. Maar alvast aansluitend bij de aangekondigde motie van de PvdA, kan er in ontwerp gekeken worden of dit nog toegankelijker gemaakt kan worden? Zijn hier reële mogelijkheden, is onze vraag. Dit zou voor ons wel een belangrijk verschil kunnen maken.

01:03:29

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Koks.

01:03:31

de heer Koks: U zegt dat het een subjectieve beleving is, maar het is toch een feit, dat bijvoorbeeld Herewegviaduct twee fietsstroken heeft waar de auto's in het midden doorrijden? En dat heeft Paddepoelsterbrug, dat dat een wegdek wordt waar alles dwars door elkaar heen gaat. Dat is niet subjectief, dat is gewoon objectief constateerbaar lijkt mij.

01:03:48

de heer Venhuizen: Ik had het over de ervaring van de toegankelijkheid. Dat merkten we ook heel duidelijk toen wij vorige week de beeldvormende sessie hadden. Dat sommige mensen kritisch waren op het plan voor de Gerrit Krolbrug en dat anderen, ook door de mevrouw van de Fietsersbond, de andere bruggen in de stad als goed te doen werden beoordeeld, terwijl die dezelfde percentages hadden. Dus dat is ook een vorm van subjectiviteit van, is die brug wel goed te doen of niet goed te doen. Dat verschilt natuurlijk per weggebruiker, de hellingspercentages heb ik het dan over. Over het aantal openingen, wat natuurlijk vaak aan bod is gekomen. Ik heb niet de illusie dat ik hier uitsluitsel kan geven, over het uiteindelijke aantal brugopeningen in de praktijk, maar wij sluiten ons graag aan bij de aangekondigde motie van de Partij van de Arbeid hierop. Ik kan wel volgen dat het aantal verschillende soorten wachtende schepen gerelateerd is aan de veiligheid op het water.

01:04:37

Voorzitter: U heeft een vraag van mevrouw Jacobs van de VVD.

01:04:42

mevrouw Jacobs: Stel nu dat die motie wordt ingediend en stel nu dat blijkt dat we daar geen invloed op hebben. Gaat u dan alsnog kiezen voor de drie meter variant?

01:04:54

de heer Venhuizen: Waar wij natuurlijk mee worstelen is dat er verschillende verhalen zijn over het aantal openingen. Dat heeft u ook gemerkt. Er is meerdere keren benadrukt, ook

vanuit het college en Rijkswaterstaat, en verschillende onderzoeken door onafhankelijke derden, dat het echt dertig procent scheelt. Dan wil ik daar ook wel in meegaan. Maar als dat beter kan, onnodige openingen beperkt kunnen worden, dan zou dat zeker mooi zijn.

01:05:17

Voorzitter: U heeft een aanvullende vraag van mevrouw Jacobs.

01:05:19

mevrouw Jacobs: Ten aanzien van die openingen, werd gezegd dat de verminderde openingen een voordeel is voor de omwonenden. Omwonenden zeggen echter: "We wachten liever voor een lage brug, dan dat we over een hoge brug moeten." Neemt u dat ook mee in die afweging?

01:05:34

de heer Venhuizen: Daar kom ik zo op. Eerst over die openingen ik denk wel dat dat gerelateerd is aan de veiligheid op het water. Dat argument kunnen wij volgen. Wat ik soms wel een beetje mis in het verhaal, is de relatie met het economisch belang van de regio. Toen ik met onze collega's van de provincie hierover sprak, merkte ik dat zij wel op die manier naar de verbetering van de vaarweg kijken. Met het argument dat goede doorstroming op het water het gebied aantrekkelijker maken voor bedrijven, wat natuurlijk ook de bewoners ten goede komt. Heeft dat voor de gemeente ook meegespeeld, of is dat iets wat meer speelt in de provincie? Als je dan kijkt naar de fietsers, verkeersveiligheid en ook de doorstroom. Aangezien twee derde van de fietsers eerder gebruik maakt van de fietsbruggen bij een opening, maakt wat ons betreft die afstand tot de fietsbrug wel degelijk een verschil. Dat argument kunnen we zeker volgen. Net zoals de doorstroming op de weg, bij minder openingen en daarmee ook een betere verkeersveiligheid om die vraag te beantwoorden. Als we het hebben over verkeersveiligheid, vanuit de Fietsersbond kwam vorige week nog wel een nieuw bezwaar tegen een rotonde aan de Ulgersmaweg. Kan hier goed naar gekeken worden? Ik neem aan van wel.

01:06:39

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Koks van de SP.

01:06:41

de heer Koks: Het verhaal over die verkeersveiligheid begrijp ik niet goed. Zegt u nu dat u mijn standpunt deelt, dat de drie meter variant veel veiliger is dan die vierenhalve meter variant?

01:06:53

de heer Venhuizen: Ik denk dat ik daar inderdaad een andere afweging maak. Als je een lage brug hebt die veel vaker opengaat, met veel meer weggebruikers die staan te wachten, lijkt mij veel minder veilig. Een brug die minder vaak opengaat, betere doorstroom, meer mensen die gebruik maken van de hogere fietsbrug, dus minder mensen die staan te wachten, lijkt mij juist een veiligere situatie. Ik hoorde uw betoog daar, maar ik denk dat wij daar een andere afweging maken.

01:07:15

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Ubbens van het CDA.

01:07:20

de heer Ubbens: Ter verduidelijking. U zegt net: "Als meer mensen gebruik maken van de hoge brug, dan wordt het veiliger." Dan zou je juist de brug zo vaak mogelijk open moeten zetten, want dan gaan zo veel mogelijk mensen over de hoge brug. Wat bedoelt u nu precies?

01:07:34

de heer Venhuizen: Het argument is dat als de brug iets hoger is, dat meer mensen gebruik zullen maken van de fietsbruggen die ernaast staan, omdat de afstand korter is. Dan zijn mensen sneller geneigd om dat over te nemen, zoals ook in de stukken staat. Dat zijn de belangrijkste punten, ook ten aanzien van de technische aspecten van de brug. Ik zie graag dat de omgeving van de nieuwe brug de bewoners groen en recreatie biedt. Zodat het een fijne plek wordt in de omgeving. Hiermee zouden wellicht wat zorg over de impact op de omgeving weggenomen kunnen worden. Tot slot delen wij de mening van de SP in dit geval, dat goed is aangegeven dat de keuze voor welke variant dan ook, los gezien kan worden van een eventuele keuze voor of tegen het Oosterhamriktracé. Zodat we in ieder geval in die discussie niet alvast een bepaalde kant op gestuurd worden. Dank u wel.

01:08:40

Voorzitter: Helder. De heer Mellies van 100% Groningen.

01:08:46

de heer Mellies: Voorzitter, dank u wel. Voorzitter, ook voor ons was het lastig. Hoe weeg je de lokale belangen af tegen de verwachte opruk van de professionele binnenvaart en daaraan hangend het economische belang van deze hele regio in het geheel. Tot hoever moet je als goede buur meewerken aan de infrastructuur op een grotere schaal? Bij ons zit dat verantwoordelijkheidsgevoel er sterk in. Er was ook best wel sterk de neiging, om op de inzichten van Rijkswaterstaat te leunen. Het belang van een uniforme doorloop van een vaarweg is begrijpelijk. Maar Voorzitter, het actiecomité is gelukkig heel scherp geweest op de inhoud en heeft een hele hoop tegenstellingen naar voren gebracht, die wij nog beter kunnen volgen dan de belangen van Rijkswaterstaat en daarmee ook de binnenvaart. Voorzitter, het feit dat een hogere brug zou zorgen voor een derde minder brugopeningen, dat nemen we met een korrel zout. Niet omdat het fijn zou zijn als de brug vaker dicht zou blijven, maar omdat de huidige situatie eigenlijk al voor lief te nemen is.

01:09:47

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Koks van de SP.

01:09:48

de heer Koks: Ik hoor u zeggen dat u vindt dat een wat hogere brug meer in het belang is van de scheepvaart. Maar onze stelling is dat die drie meter variant net zo bruikbaar is voor de scheepvaart, als een vierehalve meter variant of een zeven meter variant, dat maakt niet uit. Zeven meter. Dat het allemaal niet uitmaakt voor de scheepvaart, want ze kunnen er altijd door.

01:10:16

de heer Mellies: Ik ben blij dat u het met mij eens bent meneer Koks, want volgens mij zei ik ook niks tegenstrijdigs. De grondslag voor het verhogen van de bruggen, is dan al dan niet dat de schepen steeds hoger zouden worden. En die zin is een eventuele winst op een hoge

brug op den duur ook juist achterhaald. Daarnaast zou een uniforme aanpak van een hogere brughoogte leiden tot een betere nautische veiligheid. Ook dit barst een beetje van tegenstellingen, want het feit dat er in de praktijk maar een aanvaring is geweest, op zichzelf al niet heel indrukwekkend en al helemaal niet over het lange traject, vinden wij niet zwaarwegend. We zijn ook geschrokken van het beeld dat van de binnenvaart is geschetst. Klaarblijkelijk is het een heel gedoe, om de route uit te stippelen en hierbij goed in de gaten te houden wat de verschillende brughoogtes zijn. Het kan toch niet waar zijn, dat schippers niet weten welke brug zij naderen en of deze brug hoog genoeg is. En als het om de zichtbaarheid gaat, dan kan het toch niet zo zijn dat er niet middels verlichting meer aandacht aan besteed kan worden? Misschien wel een leuke vraag voor de wethouder: als er dan toch contact is met de brugwachters, als de Gerrit Krolbrug dan zo gek valt, kan de brugwachter dan bij voorbaat niet het eerste contact met een schipper, extra benoemen dat die er nu aankomt? Nee, Voorzitter, het idee dat de verantwoordelijkheid van een veilige passage niet bij de schipper ligt, dat wij daarom maar een brug moeten verhogen, dat vinden wij raar. Het grootste deel over veiligheid, voor zover er sprake van is, blijkt vooral op te lossen te zijn met andere middelen. Voorzitter, de wens om uniformiteit van bruggen snappen wij oprecht wel. Die plannen komen niet helemaal overeen met de werkelijkheid. Het zou prima kunnen en kan ook prima in de buitengebieden, maar zoals Rijkswaterstaat zelf ook inziet met een viereeneenhalf meter variant, is dat bij een belangrijk knooppunt van een groeiende stad niet makkelijk haalbaar. Het talud en het ongemak dat zich schaart bij een brug van viereenhalf meter, is ontzettend groot. Omdat onze fractie zich niet kan vinden in de opmerkingen over veiligheid van de scheepsverkeer en de brugopeningen ook maar voor lief neemt, blijft er eigenlijk weinig over om het belang van de viereenhalf meter variant zwaarder te laten wegen, dan het belang van een goed overbrugbare variant waar vele Groningers dagelijks gebruik van maken. Onze keuze mag duidelijk zijn Voorzitter. Wij kunnen niet anders dan de voorkeursvariant van de inwoners te blijven omarmen en we gaan niet akkoord met de hogere varianten. Dank u wel.

01:12:43

Voorzitter: Dank u. Dan Student en Stad, de heer Duit. Gaat uw gang.

01:12:49

de heer Duit: Dank u wel, Voorzitter. Zoals u weet staan fietsers wat ons betreft altijd voorop. De Gerrit Krolbrug komt wat dat betreft in het verlengde van de nieuwe Fietsstraat. Daarom is toegankelijkheid voor ons een van de belangrijkste factoren. Daarbij zijn twee onderdelen van belang: het hellingspercentage waar men tegenop moet fietsen en het aantal openingen die zorgen voor wachttijden of een forse klim naar een fietsbrug. Omdat mijn oppositiegenoten hier al genoeg belicht hebben, zal ik mij tot die twee punten beperken. Ten eerste is het hellingspercentage, het is ons duidelijk: des te minder helling, des te beter. Zodoende heeft een lagere brug onze sterke voorkeur. De landschappelijke inpassing die erbij komt kijken, is ook nog eens veel minder ingrijpend. Dat hangt echter wel af van het aantal openingen. Als een lagere brug betekent dat de brug vele malen vaker open moet, heeft dat een averechts effect. Volgens het college gaat dat om forse aantallen openingen. Echter, het Gerrit Krolbrugcomité gaf tijdens de presentatie vorige week aan, dat het aantal openingen van bruggen niet zozeer afhankelijk is van de hoogte van de brug. Lagere bruggen gaan namelijk ook altijd open voor beroepsvaart, zo blijkt uit onderzoek.

Daardoor zou het niet uitmaken of een brug, drie of vierehalve meter is. Dat lijkt niet helemaal het geval, afgaande op de bijdrage van Schuttevaer. Schippers hebben namelijk de neiging, om als ze voor een brug een opening aan moeten vragen, dat gelijk voor alle brug te doen. Nogmaals, schippers hebben dus de neiging om, als ze voor één brug een opening aan moeten vragen, dat gelijk maar voor alle bruggen in het gehele traject te doen. Aldus de eigen brancheorganisatie. Dat vonden wij in ieder geval nogal een verbazingwekkende opmerking.

01:14:28

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Van Niejenhuis van de PvdA.

01:14:31

de heer Van Niejenhuis: Dank u wel. Daar zijn wij het helemaal eens met Student en Stad. Die opmerking verbaast ons ook. Bent u het dan ook met ons eens, dat daar iets aan moet gebeuren en zult u dan ook een motie steunen die het college oproept, om daarmee aan de slag te gaan?

01:14:43

de heer Duit: We zijn erg benieuwd naar de motie waarmee de Partij van de Arbeid gaat komen. Goed. Samengevat, het gaat dus niet om de hoogste brug, het gaat om de laagste brug in het traject. Een brug van drie meter in het volledige traject betekent dat schippers een opening voor alle bruggen aanvragen. Eerlijk gezegd, behoorlijk lui eigenlijk, als je Schuttevaer mag geloven. Maar zo doende gaan hogere bruggen net zo vaak open als lagere bruggen, wat weer strookt met de uitkomst van het onderzoek van het Gerrit Krolbrugcomité. Met een brug van vierehalve meter, worden alle bruggen op het traject binnen Groningen van bijna gelijke hoogte, op die in Zuidhorn na, want die is zesentwintig centimeter lager. Zodoende zal de brug dus minder opengaan, als hij vierehalve meter is. Als schippers overal tussendoor of onderdoor kunnen, vragen ze geen openingen aan. Voorzitter, uitgaande van de woorden van Schuttevaer is de echte vraag inzake openingen dus: of en hoe we het beroepsschippers minder lui kunnen krijgen, zodat ze per brug gaan bekijken of die wel echt open hoeft. De logische conclusie van dit verhaal, is dus dat je een brug zo hoog maakt als de laagste in het volledige traject. Dat is de Tafelbrug in Zuidhorn van vier meter en vierentwintig centimeter, opgeleverd in augustus 2017, met een levensduur van tachtig jaar. Hij staat hij er nog zeker tot 2097, kun je nagaan bijna 2100. Wat wij daarnaast overigens ook zorgelijk constateren is het feit dat, nu de Gerrit Krolbrug eruit ligt, bewoners van arken en schepen op de vaarroute vaker een melding krijgen van overlast gevend vaargedrag en hogere snelheden. Met een doorvaarthoogte van vierehalve meter, waardoor schepen vaker door zouden kunnen varen, kunnen zij hogere snelheden blijven aanhouden, met als resultaat overlast voor de bewoners. Al met al, lijkt het dus vooral het gedrag van schippers het probleem te zijn in deze kwestie, zo blijkt zelfs uit de woorden, ik kan het niet vaak genoeg herhalen, van hun eigen belangenvereniging. Als schippers afzonderlijk brugopeningen zouden aanvragen en zich aan de vaarsnelheden zouden houden, dan zou de informatie op zijn minst een stuk duidelijker en rechtlijniger zijn. Voorzitter, wij staan hier voor het belang van onze gemeente, onze inwoners en vooral onze fietsers. U begrijpt ongetwijfeld dat wij momenteel ook sterk neigen naar de bewonersvariant van de brug. Of misschien nog beter, het compromis op het compromis op het compromis en dan een logische: een brug met een vaarhoogte van vier meter

vierentwintig. Beter voor onze fietsers en zo min mogelijk openingen, voor alle bruggen op het hele traject. Dank u wel.

01:17:21

Voorzitter: Dank Student en Stad. Wie kan ik dan het woord geven? De heer Ubbens.

01:17:30

de heer Ubbens: Dank, Voorzitter. Ik kan op zich redelijk kort zijn. Er zijn veel dingen al gezegd en we hebben het hier in 2016 ook al een keer over gehad. Althans we zouden het erover kunnen hebben gehad. Toen hebben we de vorige voorkeursvariant vastgesteld, zonder veel discussie. Het leek een hamerstuk in de schaduw van een grotere discussie over het Oosterhamriktrace destijds. Die voorkeursvariant is weer ingetrokken, er zijn hele lange discussies over geweest. Dan zou je denken: dan komt er een variant uit die daar toch enigszins op lijkt. Weinig discussie. Maar niets is minder waar. Dat komt natuurlijk omdat de bewoners van onze stad zich geroerd hebben, zich erin verdiept hebben en met een eigen variant gekomen zijn. Die, als je de onderzoeken bekijkt, op heel veel punten toch beter scoort dan de variant waar het college nu mee komt. De variant van het college lijkt een soort compromis te zijn, maar dat komt alleen omdat er op een gegeven moment nog een idiote variant van vijf meter zeventig is onderzocht. Terwijl als je kijkt dat er buiten de stad al twee bruggen van vier meter vijftig liggen, dan gaat niemand, geen weldenkend mens, midden in de stad een brug van vijf meter zeventig neerleggen. Maar goed, dat moest onderzocht worden, zodat deze variant als compromis eruit kan komen. Het kan ook een compromis zijn en wij zouden nog wel mee kunnen gaan met het idee van die viereneenhalf meter brug, omdat je zegt dan gaat die minder vaak open. Daar is vaker over gediscussieerd. Wij zaten in de fractievergadering nog te discussiëren hierover en zeiden: dan is het toch geen voordeel, want als die drie meter brug even vaak opengaat als de viereenhalf meter brug, dan moeten we het niet doen. Een aantal partijen wil hier onderzoek naar doen of wil randvoorwaarden indienen. Dat lijkt mij heel nuttig en moeten wij zeker doen. Ook omdat wij hier als raad uiteindelijk stemmen over een voorkeursvariant. Eigenlijk ligt het besluit bij de minister. Dus ik denk dat we zeker die motie gaan steunen. Maar even een stap terug. Als we kijken naar de onderzoeken, wat is nu vanuit de gemeente de voorkeursvariant? Dan zou ik zeggen in die discussie ook hier gehoord en ik denk dat het dan toch duidelijk is dat een drie meter variant onze voorkeur heeft en dat er dan op landelijk niveau, in discussie met Rijkswaterstaat, een andere variant uitkomt, de minister beslist iets anders. Ja, dat zou best kunnen en dan zullen we zo'n motie ook steunen. Maar wat ons betreft zou de drie meter variant de voorkeur zijn.

01:20:03

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Koks SP.

01:20:11

de heer Koks: Ja, ik begrijp het niet helemaal. Wat zou het bezwaar zijn, als wij als raad zeggen: wij gaan voor die drie meter variant. Dat vinden wij de ideale hoogte voor onze bewoners. Dat voorleggen aan de minister: dit is ons standpunt. Wat zou daar voor bezwaar in zitten?

01:20:33

de heer Ubbens: Helemaal niks. Ik denk dat we dat best kunnen doen, alleen ik verwacht er niet zoveel van.

01:20:37

de heer Koks: In de zin van, dat de minister dat zal opvolgen?

01:20:42

de heer Leemhuis: Gezien het hele proces nu, is de uitkomst van die discussie wat de gemeente inbrengt en omwonenden hebben ingebracht, ik verwacht dat dan dezelfde vierehalve meter variant eruit gaat komen. Ondanks dat wij zullen inbrengen als gemeente: voor onze inwoners is die drie meter variant beter.

01:20:57

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Leemhuis.

01:21:00

de heer Leemhuis: Dank u wel, Voorzitter. Ik had een vraag over het aantal bruggenopeningen. Het college en Rijkswaterstaat zegt dat de hoeveelheid openingen is dertig procent minder. Dat scheelt drieënvijftig minuten voor de twee varianten. Nu zijn er anderen die zeggen: ja, dat zal meevallen gebaseerd op de huidige situatie. Wat nu een aantal fracties hier doen is zeggen: wij willen graag wat meer zekerheid hebben, of dat ook gaat optreden. Nu lijkt het een beetje een beeld te zijn, dat alles wat Rijkswaterstaat en het college daarover zegt, al bij voorbaat niet klopt. Maar hoe weegt dat? Dat Rijkswaterstaat en het college zeggen: dat gaat optreden. Een aantal fracties vraagt: geef ons daar meer zekerheid, meer vastigheid in? Sluit zich daarbij aan of heeft u daar twijfels bij?

01:21:50

de heer Ubbens: Ik heb daar twijfels bij, of dat gaat lukken. Maar ik zou die motie zeker steunen om dat te proberen af te gaan dwingen. Dat is dan zeker nuttig. Zeker omdat ik ervan uitga dat het toch naar de vierehalve meter variant toegaat helaas. Als ik kijk naar de praktijk, dan zien we dat die brug veel vaker opengaat, ook voor schepen waar het niet voor nodig is. Dus ja, daar zal dan wat aan moeten veranderen.

01:22:15

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Van Kesteren.

01:22:17

de heer Van Kesteren: Voorzitter, ik hoor van de heer Ubbens dat het CDA op twee gedachten hinkt. En ervan uitgaat, die vierehalve meter, de minister gaat er toch toe besluiten. Maar wat vindt u dan van het voorstel, er zijn een aantal partijen hier in deze raad, die zijn echt voor die drie meter variant. Ik proef dat ook een beetje bij het CDA, dat zij daar ook wel de eerste voorkeur voor heeft. Wat vindt u van het feit, dat deze partijen of deze fractievoorzitters in contact treden met hun politieke broeders in Den Haag, om dan ook aan te dringen op dat hun partij en hun fracties daar ook bij de minister op aandringen. Vindt u dat een goed idee, of zegt u: dat helpt toch niks.

01:22:59

de heer Ubbens: Daar verwacht ik ook niet zo gek veel van, als ik eerlijk ben. We kunnen dat hier allemaal wel roepen, maar dat wordt heel vaak geroepen. Maar ik verwacht daar niet

zoveel van. Dan kan ik mensen wel een rad voor ogen draaien: dat gaan we wel even regelen met een brief naar onze fracties, maar ik denk niet dat de uitkomst gaat zijn, dat er dan een hogere brug komt.

01:23:21

Voorzitter: Nog één korte vraag van de heer Koks van de SP.

01:23:24

de heer Koks: Ik wil de heer Ubbens eraan herinneren, dat in december twee moties zijn ingediend, eentje over de Zuidelijke Ringweg en eentje over de Gerrit Krolbrug op instigatie van onze fracties. Door druk van onze clubs zijn die beide de SP-moties in de Kamer ook aangenomen. Dus wat dat betreft ben ik niet zo hopeloos als u suggereert.

01:23:49

Voorzitter: Wilt u daar nog op reageren? Duidelijk, dan geef ik nu het woord aan de heer Van Kesteren voor zijn woordvoering.

01:23:58

de heer Van Kesteren: Voorzitter, dit is weer een staaltje van top-down beleid. "Wij weten wel wat goed is voor onze inwoners." Niet de beste oplossing wordt er wordt gezocht, maar is het misschien de goedkoopste? Of is het uniformiteit waar Rijkswaterstaat op focust? Bewoners worden wederom niet meegenomen in plannen, of is inspraak gegund. De meerderheid in raad, we hoorden het nu net ook van het CDA, en gemeentebestuur, lopen aan het handje van Rijkswaterstaat en de minister, in plaats van dat ze opkomen voor onze inwoners. De bewoners en de raad, die mogen nog achteraf een beetje tegensputteren, alvorens binnenkort in de gemeenteraad tot de allang vastgelegde variant wordt besloten. Een geregisseerde poppenkast, ik refereer er vaker aan. Ik ben onder de indruk gekomen vorige keer van het bewonerscomité. Wat een expertise hadden deze mensen. En ook met ongelooflijk sterke argumenten voor die drie meter variant pleiten. Inwoners, zestienduizend gebruikers van die Gerrit Krolbrug, zien straks in de besluitvorming door de gemeenteraden, gemeentebestuur, zien zij een volksvertegenwoordiging die heel anders besluit, dan wat zij met hele goede argumenten hier gewisseld hebben met de gemeenteraad. Het is ook heel belangrijk voor inwoners, dat zij kijken bij de besluitvorming: welke partijen, welke volksvertegenwoordigers komen nu echt voor onze belangen lopen? Dat wil ik ze toch meegeven. Dat zeg ik ook vaak bij andere thema's, Voorzitter: kijk nu eens wat er in de in de gemeenteraad besloten wordt. Jullie hebben ingesproken, de burgerparticipatie functioneert niet. De Rekenkamer heeft daar ook het gemeentebestuur op de vingers getikt. Er worden geen stappen gemaakt, het wordt niet verbeterd. Ik pleit dan ook vaak voor: kies niet voor ideologische utopische vergezichten, maar richt je nu op pragmatisch beleid. In het geval van de Gerrit Krolbrug kies nu, en zet in op realiteit, op draagvlak en instemming van de gebruikers, de inwoners van deze gemeente.

01:26:45

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Ubbens van het CDA.

01:26:48

de heer Ubbens: Dank, Voorzitter. Wat zou er pragmatisch zijn aan de keuze, die u maakt om nu te zeggen: wij willen dit niet, wij willen een drie meter hoge brug. Wat is daar

pragmatisch aan? In de zin: denkt u dat er dan sneller een brug is, of dat het langer gaat duren?

01:27:03

de heer Van Kesteren: Pragmatisch bedoel ik, bent u de vorige keer bij de presentatie van het bewonerscomité geweest?

01:27:12

Voorzitter: Is dat een vraag aan de heer Ubbens?

01:27:16

de heer Van Kesteren: Ja, want dat is waar ik het steeds over heb. En pragmatisch beleid betekent: ga niet met utopische vergezichten en met allerlei kulargumenten die door Rijkswaterstaat worden aangedragen, die zijn allemaal weerlegd door de presentaties van de inwoners.

01:27:34

de heer Ubbens: U heeft mijn vraag niet beantwoord. Ik vroeg: denkt u dat als u nu zegt: "We gaan dit niet doen, we gaan voor een drie meter hoge brug." Dat die brug er dan eerder ligt? Dat het sneller gaat, dat dat pragmatisch is?

01:27:48

de heer Van Kesteren: Ik heb het niet over sneller. Ik heb het over een brug die tachtig jaar mee moet gaan. Die voor de huidige generatie inwoners, maar ook voor toekomstige generaties van belang zal zijn. En kiezen we nu voor vierehalve meter variant, dan kunnen we ervan uitgaan dat de komende tachtig jaar mindervalide mensen, ouders met kinderen, fietsers, daar heel veel problemen mee hebben. Ik vind dat je als volksvertegenwoordiging, en als gemeentebestuur, de verantwoordelijkheid hebt om nu de juiste keuzes te maken. Dat noem ik dan pragmatisch. Ik heb het helemaal niet over, of zo'n brug lang duurt of kort duurt. Er moet nu een goed besluit genomen worden, dat er een brug komt die decennialang voldoet aan de wensen van onze inwoners. Daarvoor zitten wij hier. Dan maak ik mijn verhaal meteen ook af Voorzitter. Wij moeten ons richten op die zestienduizend inwoners, die heel duidelijk hebben aangegeven, niet maar vanuit de onderbuik, maar echt vanuit een hele professionele presentatie met hele duidelijke argumenten, waarom de volksvertegenwoordiging en het gemeentebestuur met de vuist op tafel moet slaan in Den Haag en moet kiezen voor die drie meter variant. Ik roep de bewoners, de inwoners van Groningen op: kijk, bij de besluitvorming eens heel goed, welke volksvertegenwoordigers echt voor jullie opkomen. Dank u wel.

01:29:14

Voorzitter: Ik geloof dat de heer Niejenhuis van de PvdA daar nog iets over te vragen of over te zeggen heeft.

01:29:22

de heer Van Niejenhuis: Kunt u zich voorstellen dat deze zestienduizend mensen, die vertegenwoordigd worden door bewonerscomité niet de hele stad vertegenwoordigen? Kunt u zich misschien ook voorstellen, dat ik nu juist het gevoel heb naar een poppenkast te hebben gekeken en dat u naar mijn smaak misschien naar het goedkoopste zit te hengelen, naar de gunst van de kiezer. Kunt u zich dat voorstellen?

01:29:42

de heer Van Kesteren: Nee, Voorzitter dat kan ik mij totaal niet voorstellen. De woordvoerder van de Partij van de Arbeid komt met een variant die de inwoners niet willen. Vervolgens wordt dat helemaal bijgespijkerd met allerlei moties waarin dan die viereenhalf meter bijgespijkerd moet, worden op dat het dan wel acceptabel is voor de inwoners. Vorige keer is in de commissie heel duidelijk gedeeld met u, waarin u ook zei: "Ja, maar bewonerscomité, er is toch aan uw wensen tegemoetgekomen?" Ze zeiden heel duidelijk: "Dat klopt, maar voor die viereenhalf meter variant. Want dat is iets wat wij graag willen." Dat hebben zij heel goed aangegeven met hele duidelijke argumenten, zeer professioneel en deze mensen beschikken ook over veel expertise. Ik vind dat we daarnaar moeten luisteren.

01:30:40

Voorzitter: Ik wil nu naar de wethouder toe, want er zijn heel veel vragen te beantwoorden. We zijn bijna aan het eind en er komt waarschijnlijk ook nog een discussie in de raad. Waar wij nog voluit kunnen gaan op de moties die worden ingediend. Dus ik geef het woord aan de heer Broeksma.

01:31:11

de heer Broeksma: Dank u wel, Voorzitter. Aan het begin van mijn antwoord wil ik zeggen dat het niet gaat om een keuze voor of tegen de burgers. Ik heb dat een aantal van u horen suggereren: de keuze voor burgers versus economische belangen, of voor burgers versus de scheepvaart. Ik denk dat u gevraagd wordt een complete afweging te maken. Een complete afweging tussen nautische en verkeersveiligheid, tussen comfort, tussen passeerbaarheid van de brug. Dan gaat het over een besluit van een brug die hierover een jaar of vijf zou kunnen liggen en dan een jaar of tachtig zal blijven liggen. Dus het gaat nogal over iets. Maar het is niet voor of tegen burgers. Het gaat ook niet voor of tegen economische belangen. D66 noemde, dat economisch belang, is ook voor ons van belang. Hij voegt eraan toe de duurzaamheid. Elk schip met honderdvijftig containers, dat zijn ook weer honderdvijftig dieselvrachtwagens die dan niet over de weg hoeven. Dat betekent ook iets voor de buurt die daar dan mee te maken heeft. Dat kan gunstig zijn voor de vestiging van bedrijven in de wijde omgeving. En het economische belang, die bedrijven doen het niet voor zichzelf. Die doen het uiteindelijk voor ons als burgers. Dus het is geen keuze voor of tegen de burgers, geen keuze voor of tegen burgers versus de scheepvaart, voor of tegen de gemeente versus Rijkswaterstaat. Het gaat om een integrale afweging. Ik ben ook blij dat in dit proces, dat we hebben kunnen komen tot een afweging van uiteindelijk drie varianten: vijf komma zeven, viereenhalf en ook die drie meter variant. U weet het feit dat we er nu pas over praten, over die drie meter variant, is ook omdat dat ik en een aantal mensen eraan hebben gerefereerd binnen de bestuurlijke groep, keer op keer op keer heb gevraagd om ook die drie meter variant op een goede manier uit te werken. Zodat als hier gezegd wordt: er was geen inspraak van bewoners, zij zijn niet betrokken, het tegendeel is het geval. De heer Koks zei het ook, uiteindelijk heeft toen de Tweede Kamer motie geïnitieerd door de SP, ervoor gezorgd dat die drie meter variant ook inderdaad op een vergelijkbare manier in de tekeningen, in de analyse, in de schema's, in de berekeningen naar voren is gekomen. Zodat u als raad een volledige afweging kunt maken tussen de drie varianten die op tafel liggen.

01:33:47

Voorzitter: U heeft een vraag van de heer Van Kesteren.

01:33:50

de heer Van Kesteren: Voorzitter, de wethouder zegt heel expliciet: "Er is wel degelijk inspraak geweest." Ik heb de vorige keer gevraagd aan het bewonerscomité, of het gemeentebestuur op de vingers is getikt vanwege de bewonersparticipatie. Het gemeentebestuur heeft beterschap beloofd. Toen heb ik gevraagd: zijn daar ook stappen in gezet? Heeft u ervaren dat u echt heeft mee kunnen praten en meebeslissen? Het antwoord was heel duidelijk: "Nee." Liegen deze mensen?

01:34:23

de heer Broeksma: Er zijn diverse sessies met het bewonerscomité geweest. Een aantal sessies, zes dieptesessies op zes woensdagen is er uren gesproken over de varianten om het detailleren van die drie meter variant. Wat bedoelt u nu precies wel en wat bedoelt u nu precies niet? Hoe zit het met de verkeersafwikkeling: gescheiden rijbanen, moeten de fietsers oversteken? Hoe ziet u dat aan de andere kant? Er is uitgebreid gesproken met de bewoners.

01:34:55

Voorzitter: Nog een korte reactie, want u moet ook nog een hoop vragen beantwoorden.

01:34:59

de heer Van Kesteren: Voorzitter, kan de wethouder zich voorstellen dat dat geen inspraak is, maar meer informeren? U heeft de bewoners geïnformeerd over de viereenhalf meter variant en waarom daartoe gekozen is. Maar inspraak om tot een andere variant te komen, is niet aan de orde geweest. Kunt u dat bevestigen of zegt u: nee, die drie meter was inderdaad wel mogelijk geweest.

01:35:20

Voorzitter: De heer Broeksma.

01:35:22

de heer Broeksma: U heeft toch de drie meter variant voor u liggen? Ik begrijp niet wat u bedoelt.

01:35:27

de heer Van Kesteren: De inwoners hebben heel duidelijk gecommuniceerd met de commissie, dat van de drie meter variant, dat er absoluut geen invloed op uit te oefenen was. Dat al van tevoren vaststond dat het de viereenhalf meter variant was en zou worden en dat de inspraak over de verschillende varianten, helemaal niet aan de orde was. Dat er gesproken werd over de viereenhalf meter variant en dat het gemeentebestuur uitlegde aan de inwoners, waarom er voor die viereenhalf meter variant gekozen werd. Dat er helemaal niet de inspraak was: we kiezen tussen de drie of de viereenhalf. Voor het gemeentebestuur was dat duidelijk.

01:36:06

de heer Broeksma: U stelt een aantal verschillende dingen. Ik zeg zes woensdagmiddagen, waarin uitgebreid gesproken is met het bewonerscomité, om de drie meter variant op een zodanige manier te articuleren, te detailleren dat het ingenieursbureau daar een tekening van kan maken. U heeft dat toch gezien? Dus u kunt niet zeggen dat van tevoren al die viereenhalf meter vaststond en dat die drie meter variant niet is uitgewerkt. We zitten hier toch bij elkaar om een keuze te maken, over die drie meter en viereenhalf. Het college heeft

inderdaad een voorkeur. Daar kom ik straks op terug in de argumenten. Maar u kunt toch niet zeggen dat die drie meter variant niet is uitgewerkt?

01:36:46

Voorzitter: Wethouder gaat u maar door.

01:36:49

de heer Van Kesteren: Ik begrijp het echt niet. Dat was mijn laatste zin.

01:36:52

de heer Broeksma: Nog even om aan te geven, dat het proces met de omgeving ook ertoe geleid heeft, dat inderdaad de varianten vijf komma zeven en viereenhalf ook zijn veranderd of verbeterd. Dat geldt met name om de verkeersafwikkeling aan de Ommelander Zijde, de rotonde. Moet dat een met viertakken worden of een met drietakken? U weet dat de huidige situatie aan de Ommelander Zijde erg ongelukkig is, omdat de auto's daar een andere route volgen dan de meeste fietsers is. Dat is een wat ongelukkige situatie daar. Dit proces leidt ook tot een mogelijkheid om daar een betere verkeersveilige oplossing te vinden. Ook daar heeft het bewonerscomité op ingesproken en meegedacht. Een belangrijk deel van die sessies ging daarover. De stoepen zijn verbreed. De vraag is ook gesteld, dat heeft u ook gehoord vorige week: in het afweegkader, ontbreken daar nog criteria? Vooral was het de weging en niet per se nieuwe criteria voor andere dingen die meegewogen moeten worden. Dat afweegonderzoek, u ziet dat en u ziet dat de bewonersvariant op sommige punten goed of als beste uit de bus komt, en op andere punten niet goed of zelfs als slechtste. Dat betekent dat afweegonderzoek een genuanceerd beeld geeft. U kunt daar uw eigen weging maken, welke onderdelen u belangrijk vindt. In feite heeft u alle gegevens om die afweging te kunnen maken. Dus er gezegd wordt: bewoners zijn niet serieus genomen. De heer Staijen heeft dat gezegd. Dat is beslist niet het geval. Als D66 vraagt: staat het college nog steeds achter de voorkeur? Ja, dat is nog steeds het geval. Ik zal u straks uitleggen waarom dat zo is. U meent verder dat het college gehandeld heeft binnen het kader van de raad. Een eerder besluit uit 2016 was een brug van vier meter. De motie ging over ook vier meter. De Praten als Brugman. Dat hebben we gedaan. Uiteindelijk komt daar met een toeslag voor bodemdaling, viereenhalf meter uit. De brug moet de tachtig jaar meegaan en door de aardgaswinning, weet u dat de brug gaat zakken en het water op gelijkte hoogte blijft. Dus dat moet dat moet voldoende zijn. U heeft gesproken over het aantal brugopeningen. U vraagt: "Zijn de getallen van Rijkswaterstaat betrouwbaar? Zijn de getallen waar de gemeente zich achter schaaft, zijn dat betrouwbare getallen? Gaat de brug altijd open? Zijn de getallen van het comité die anders zijn, ze die meer betrouwbaar?" Dat doet mij verdriet. Ik vind het jammer dat u daaraan twijfelt. Het aantal brugopeningen zou met dertig procent verminderen als. Dat zou het verschil zijn tussen de variant van drie meter en viereenhalf meter. En als u het vergelijkt met het huidige aantal brugopeningen, tot vijftien mei natuurlijk, dan is het verschil nog veel groter. Dat scheelt ongeveer drieënvijftig minuten per dag. De brug gaat langer open, van drie meter omdat die lager ligt. Die moet natuurlijk helemaal tot negen komma zeven meter de lucht in. Halfopen kan niet, dus hij moet helemaal open. Dat duurt dan dertig seconden langer, maar hij gaat ook vaker open: een keer of tien per dag, op basis van de huidige gegevens. Maar nogmaals, de brug gaat tachtig jaar mee. Dus je wacht ongeveer tweeënhalf uur of je wacht ongeveer anderhalf uur per dag. Twee weken geleden of vorige week hebben we u geschetst wanneer die schepen

voorbijkomen. Dat is vooral overdag. Dat ene uurtje, drieënvijftig minuten per dag, dat dat scheelt, dat is vooral overdag. Dat is vooral op het moment dat het u net niet uitkomt. Scholieren die naar school moeten of de anderen die over die brug willen. Eigenlijk is het thema hier: de passeerbaarheid van die brug. Niet de nautische passeerbaarheid maar ook de passeerbaarheid voor de burgers, de passeerbaarheid of de toegankelijkheid van die brug om daar overheen te gaan. Een brug die openstaat, is niet passeerbaar. Dat betekent voor een fietser kan er nog voor kiezen om de vaste loopbrug over te gaan. Een eis van de gemeente om ook die vaste fietsloopbruggen te blijven aanleggen, te vervangen door hogere versies. Zodat veel mensen daaroverheen kunnen. U weet dat op dit moment, tot 15 mei natuurlijk, twee derde van de mensen wacht daarvoor. Ik ken mensen die zeggen: op het moment dat de brug dichtgaat, ga ik alsnog over die fietsloopbruggen, omdat ik dan eerder aan de andere kant ben. Maar goed ook, want op moment dat er veel mensen wachten voor die slagbomen en de slagbomen gaan open, dan betekent het dat van beide kanten fietsers komen. Hoe kleiner die groep fietsers is, die tegelijkertijd over de brug gaat, hoe fijner het is.

01:41:32

Voorzitter: U heeft de vraag van de heer Duit van Student en Stad.

01:41:37

de heer Broeksma: Dank u wel, Voorzitter. De wethouder blijft de vergelijking maken met de hoogte van de bruggen, in plaats van dat hij de vergelijking maakt met het gedrag van de schippers. Terwijl zelfs hun belangenvereniging aangeeft, dat het niet te maken heeft met de hoogte van de brug, maar het gedrag van hun leden, of een brug daadwerkelijk opengaat of niet opengaat. Dus waarom blijft de wethouder die hoogte van die brug aanhalen, in plaats van dat gedrag van bemanningsleden?

01:42:08

de heer Broeksma: Voorzitter, ik kom nu toe aan het aantal brugopeningen.

01:42:12

Voorzitter: U heeft nog een aanvullende vraag van de heer Koks.

01:42:16

de heer Koks: De wethouder zegt dat met name s' nachts de rustige periodes zijn. En die schepen vooral op spitstijden ook passeren. De heer Van Niejenhuis wil dat Rijkswaterstaat gaat bepalen of de brug opengaat, of niet. Kan Rijkswaterstaat dan ook niet gelijk bepalen, dat ze alleen tijdens venstertijden, dus s' nachts en op rustige tijdstippen overdag, opengaan? Want dan hebben we namelijk twee vliegen in één klap.

01:42:44

de heer Broeksma: Dat laatste blijkt niet mogelijk te zijn. Om er een kort antwoord op te geven, om bijvoorbeeld tussen schooltijden tussen acht en negen of wat dan ook, schepen te laten wachten. Dat is in de scheepvaartwereld en de planning die daarbij hoort, is voor zover ik geïnformeerd ben, niet mogelijk. Dat is het antwoord daarop. Het aantal brugopeningen. Eigenlijk bedoelt u het aantal oneigenlijk, onnodige brugopeningen. We hebben in dezelfde notitie daar iets over geschreven. Dat is een komma een van de zoveel brugopeningen per dag. Dat is minder dan vijf procent. Dat is niet niks. Daar is dus wat te halen. Het is ook niet heel erg veel, maar daar is wat te halen, als het aantal onnodige

brugopeningen teruggebracht kan worden. Dus als een schip dat onder de brug door zou kunnen, toch een brugopening aanvraagt. Dus als daar wat te halen valt, en ik denk dat dat het geval is, er wordt een motie suggereert om die onnodige brugopeningen te voorkomen, om het protocol daarop aan te passen. Met Rijkswaterstaat dat aan te dringen, dat die onnodige brugopeningen niet meer plaatsvinden. Uiteindelijk is dat ook in het belang van Rijkswaterstaat. Die willen helemaal geen brugopeningen, ze willen alle bruggen zo hoog mogelijk zodat de scheepvaart doorgaat. Dus het aantal brugopeningen, onnodige brugopeningen, moet echt teruggebracht worden. We denken dat het verschil tussen de drie meter en vierenhalf meter iets van dertig procent is. Dat heeft met de recreatievaart te maken. Voor heel veel van de beroepsvaart, zal de brug van drie meter of vierenhalve meter zal open moeten gaan. Zeker voor recreatievaart. Dat zijn toch nog over het jaar heen iets van tien of negen openingen per dag. Dus als dat vooral in het zomerseizoen is, kunt u nagaan hoeveel dat in het zomerseizoen qua extra brugopeningen scheelt. Net op het moment dat u vaker op de fiets zit. Dus dat betekent dat het zeker voor de recreatievaart echt een verschil maakt op die drie meter, of de vierenhalve meter.

01:44:47

Voorzitter: U heeft nog een vraag van de heer Koks.

01:44:51

de heer Koks: Voorzitter, kan de wethouder klip-en-klaar zeggen wie bepaalt of een brug opengaat of niet? Is dat de schipper of is dat de brugwachter?

01:45:03

Voorzitter: De wethouder.

01:45:06

de heer Broeksma: Volgens mij is daar vorige week een antwoord op gegeven. De schipper vraagt aan en de brugbedienaar bedient, tenzij er redenen zijn om dat op dat moment niet te doen.

01:45:29

de heer Koks: Een klip-en-klaar antwoord. Want daarmee suggereert u dat de brugwachter bepaalt of de brug opengaat of niet. Dat betekent dat als de schipper zegt: moet je horen, ik wil erdoor, ik wil dat de brug opengaat, en de brugwachter zegt: je bent laag genoeg, dus je kunt er onderdoor. Dat dan vervolgens de brug niet opengaat. Is dat de consequentie?

01:45:49

Voorzitter: Wethouder.

01:45:50

de heer Koks: Dat wil ik nog strak navragen, of dat voor elk schip zo is, of dat ook voor recreatievaart zou gelden. Als een recreatieschipper een brugopening aanvraagt, en de brugbedienaar zegt: u kunt er zat onderdoor, dus de brug gaat niet open. Ik vermoed dat dat zo gaat, maar ik durf dat niet met zekerheid te zeggen. Dat wil ik voor u navragen.

01:46:08

Voorzitter: De wethouder doet de toezegging, die gaat dat navragen.

01:46:13

de heer Broeksma: Al die recreatievaart. In het genoemde raadsvoorstel en in de analyse ziet

u dat er risico's van de categorie A zijn. Eén risico is een schip vaart tegen de brug en een andere risico is een schip vaart tegen een ander schip. Dat laatste is geen onmogelijkheid, als het gaat om het nieuw type schepen wat door het kanaal gaat. U moet niet vergeten, dat worden schepen met vier containers hoog. Dat zijn schepen die er nu niet doorheen gaan, die passen niet onder die vaste fietsbruggen door. Dat worden schepen die een brug vereisen van negen meter. Dat zijn grote schepen, hoge schepen, honderdtien meter lang met een dode hoek van ongeveer tweehonderdvijftig meter. Dus als daar een recreatieboot ligt te wachten voor de Gerrit Krolbrug, tweehonderdvijftig meter van tevoren, is dat niet meer te zien. De beroepsvaart maar ook de recreatieboot heeft er belang bij om door te kunnen varen. Juist de recreatieboot, relatief klein, moet tweehonderdvijftig meter van tevoren gezien worden. Die zouden onder een viereenhalf meter brug door kunnen en niet onder een drie meter brug. Vergeet u ook niet, dat op dit moment de recreatievaart aan de kant kan, omdat de beroepsvaart nu door het midden van het kanaal moet varen, door de opening van tweeëntwintig die er was tot 15 mei. Die opening gaat er niet meer zijn. Het kanaal wordt vierenvijftig meter breed, de brug wordt vierenvijftig meter breed. Twee schepen van die breedte, honderdtien meter lengte, kunnen elkaar passeren. Als daar recreatievaart doorheen vaart, is dat een categorie A-risico, wat je niet moeten willen. Ook die schepen, ook die burgers, dat zijn onze burgers. Het is niet voor of tegen de burger. Net als bij verkeersongelukken komen dat soort ongelukken weinig voor. Ook als een schip een brug ramt, komt haast niet voor. Als het voorkomt is het risico enorm groot en als een vrachtschip een recreatiebootje raakt, welke gevolgen dat kan hebben.

01:48:18

Voorzitter: U heeft een kleine, korte verhelderende vraag van de heer Van Kesteren en daarna van de heer Mellies.

01:48:24

de heer Van Kesteren: Voorzitter, de wethouder, die zegt ook: de toekomstige schepen worden hoog, zeer hoog. Daarmee bevestigt de wethouder toch, dat het openen van die viereenhalf meter brug, ook in de toekomst toch de orde van de dag zal zijn? Dat het dan helemaal niet uitmaakt of je voor die viereenhalf meter of voor de drie meter variant kiest. Klopt dat of zegt u: nee, absoluut niet.

01:48:47

Voorzitter: Wilt u deze gelijk beantwoorden?

01:48:50

de heer Broeksma: Het is logisch dat een boot die negen meter hoog is, de brug van drie meter en de brug van viereenhalf meter zullen beide omhoog moeten naar negen meter.

01:49:00

Voorzitter: De heer Mellies van 100% Groningen.

01:49:02

de heer Mellies: Dank u wel. Ik wil even verifiëren wat de wethouder schetst, misschien dat ik dat verkeerd zie. Maar de stelling wordt geschapen dat de veiligheid beter gaat worden, als de pleziervaart meteen onder de brug door kan gaan. Er is gesproken over dat de professionele binnenvaart door het midden moet. Maar dat is niet meer aan de orde, want het wordt toch breder. Dus ongeacht wat voor een hoogte qua brug eraan komt, dat maakt

dan toch niet uit, het gaat allebei langs elkaar. Hoe kan de wethouder verklaren, dat veiligheid wordt verbeterd als zo'n recreatievaart, onder de brug vooraf langs kan gaan?

01:49:40

de heer Broeksma: De recreatievaart kan nu nog aan de kant, omdat de schepen naar het midden gaan. De aanlanding van de brug op dit moment aan de wal, daar heb je een soort inham. Daar kunnen ze even parkeren. De beroepsvaart kan door, die kan moeilijk remmen dat snapt u natuurlijk wel, en dan kunnen zij er achteraan. Op het moment dat het dat de volle breedte is, dus vierehalve meter en twee schepen kunnen elkaar passeren. Er is dus geen inham waar de recreatievaart kan parkeren. Bij een drie meter brug is dat aan de orde, daar kunnen dus niet onderdoor en bij een vierehalve meter kunnen ze wel onderdoor. De recreatievaart kan dus niet parkeren. Moet ergens een plek vinden tussen de twee schepen van honderdtien meter lang, en negen meter hoog en zo'n recreatiebootje zit daar tussendoor. U kijkt moeilijk, het is moeilijk uit te leggen.

01:50:28

Voorzitter: Gaat uw gang, meneer Mellies.

01:50:37

de heer Mellies: Als ik het goed begrijp, dan kan die pleziervaart meteen doorvaren en die kan meer manoeuvreren. Maar er is een situatie geschetst, dat de pleziervaart tussen de andere schepen moet wachten. Is dat altijd het geval? Kunnen ze niet voor die zware schepen liggen en netjes in de wachtrij staan?

01:50:58

Voorzitter: De heer Koks, aanvullend?

01:51:00

de heer Koks: Ik ben erg praktisch ingesteld. Die walkant aan de Korrewegkant gaat met tien meter meer het kanaal in. Leg op de tien meter een paar gezellige inhammetjes aan, waar die zeilbootjes kunnen liggen. Dan is dat probleem ook opgelost. Kunnen zij mooi wachten tot de brug opengaat, lijkt mij.

01:51:27

de heer Broeksma: Dat idee is niet onderzocht. Dat is een serieus voorstel wat u doet qua motie, begrijp ik?

01:51:37

de heer Koks: [onhoorbaar] Parkeerplaatsen voor de recreatievaart. Dan kun je kijken of dat binnen die tien meter die er toch nieuw bijkomt, of dat opgelost kan worden.

01:51:46

de heer Broeksma: Het alternatief is, om die tien meter op een mooie manier in te richten, zodat het Van Starckenborghkanaal en de omgeving beter op elkaar aansluiten. Dus dat die recreatievaart niet hoeft te wachten zoals dat nu is. Dat is een nadeel van de drie meter variant. De suggestie dat de drie meter variant in alle opzichten de beste variant is, wordt niet gedeeld. Het is in een aantal opzichten de beste, maar in een aantal opzichten ook echt de slechtste variant, en in een aantal opzichten een minimumvariant. Het is niet zo dat de drie meter variant, dat het voor of tegen de burgers is. Het is een genuanceerd beeld wat ik hier probeer over te brengen.

01:52:22

Voorzitter: Helder, dan heeft u nog een vraag van mevrouw De Wrede van de Partij voor de Dieren.

01:52:30

mevrouw de Wrede: Ja, of die brug drie meter is of vierehalve meter, zeilschepen zullen sowieso moeten wachten. Een deel van de recreatievaart kan er dan alsnog niet door. Maar een vragen aan de wethouder. Hij schetste zonet dat het vrachtverkeer steeds hoger wordt. Vindt de wethouder dat een gunstige ontwikkeling? Wil hij dat faciliteren?

01:52:55

Voorzitter: De wethouder.

01:52:58

de heer Broeksma: Het is niet iets is waar wij over kunnen kiezen. Het is ook niet dat het eenvoudig een klasse vijf-a is geworden. Het is niet de vraag: vinden wij het een goede ontwikkeling of een slechte ontwikkeling. Dat is vandaag niet aan de orde. Ik kan er iets over zeggen: dat ik het fijn vind dat een vrachtschip van honderdvijftig containers, honderdvijftig vrachtwagens kan vervangen. Op de route van Lemmer naar Delfzijl of Amsterdam-Lemmer-Delfzijl, of misschien zelfs al Rotterdam-Rotterdam naar Delfzijl. Alternatief is om via de Waddenzee te gaan, maar dat is misschien ook niet iets wat je wilt. Dus het is geen slechte gedachte. Het is niet alleen maar slecht om te zeggen: de grote boten die die honderdvijftig containers kunnen verplaatsen, daarmee ook honderdvijftig dieselvrachtwagens kunnen vervangen. Iets anders over het aantal bruggenopeningen. Ik heb gezegd: daar kom ik nog op terug. Maar de voorspelbaarheid van de route is van belang. Op het moment dat elke brug hoger is dan vier meter zesentwintig, dat betekent ook dat de schipper weet: op het moment dat ik onder de ene brug door kan, kan ik ook onder de volgende bruggen door. Dat betekent dat een brugopening niet aangevraagd hoeft te worden. Dus een protocol om onnodige brugopeningen te voorkomen, in minder dan vijf procent, maar die ook die vijf procent is toch nog één komma één gemiddelde per dag. Dat is niet een wereld van verschil, maar ook daar is nog wat te halen. U heeft gesproken over de helling. Schier onneembare vestiging. Het woord is een paar keer gevallen. Ik heb het ook een paar keer gelezen. "Schier onneembare helling." Dat soort woorden heeft in ieder geval de VVD uitgesproken. Tweeënhalf procent stijging, past binnen CROW. CROW-richtlijnen die verbieden onneembare hellingen. Dus dat is een helling die zonder meer kan. U weet dat de helling van de vierehalve meter variant aan de stadskant ongeveer eindigt halverwege het Korrezoombouw. Het is mogelijk, en dat is een onderdeel van het voorlopig ontwerp, dat is ook een gemeentelijke klus om die helling wat minder steil te maken. Wat meer uit te rekken, wat meer naar kruispunt, of rotonde wordt het dan, bij de Oosterhamriklaan uit te rekken, zodat die helling wat minder steil wordt. De bewonersvariant heeft een helling van een komma vijfenzeventig. Dit is een helling van tweeënhalf procent. Misschien kan het 2,4, 2,3, 2,2 procent worden. Niet onneembaar. U heeft een lijstje gezien welke bruggen en welke viaducten vergelijkbare percentages hebben. De Oosterstraat stond er zelfs bij. Maar ook door de Ring Oost voordat je bij de Korreweg aankomt, heb je de fietsbrug over de Ring Oost gepasseerd, die nog iets steiler is dan het voorstel van tweeënhalf procent. Wat we wel gaan proberen, of dat minder groot kan worden. Het is geen onneembare helling. Dat willen we ook niet. In het voorlopig ontwerp kan dat aangepast worden, zeker aan de stadskant.

Over het voorlopige ontwerp gesproken: komen we daarover bij u terug? Ja, dat komt bij u op tafel. Daar gaat u ook over. U kunt uw standpunt daarover innemen. En ook in tussenfases stel ik voor. Dat u niet een definitief voorlopig ontwerp, een beetje krukkelig geformuleerd, maar een voorlopig ontwerp wat in kannen en kruiken is, dat u daar iets over kunt zeggen. Maar ik stel voor dat we ook u tussenfases informeren over keuzes en dilemma's die daaraan voorliggen, al dan niet met een tekening erbij. Hoe lager, hoe beter als het gaat over de helling. Dat is niet helemaal waar, als het gaat over het aantal bruggenopeningen. Ik heb u net gezegd: hoe lager de brug, hoe meer openingen, hoe minder openingen, hoe steiler de helling. Dat is domweg een dilemma. Het is dus niet zo, dat de ene keuze automatisch beter is dan die andere keuze. Het is dus niet, nogmaals, een keuze voor of tegen de burger. Er zijn groepen die belang hebben, meer belang hebben, bij het aantal brugopeningen dat dat zo klein mogelijk is. Bijvoorbeeld ook gebruikers van elektrische fietsen, scooters, zelfs de auto's, kan het hellingspercentage niet heel veel schelen. Zelf de scootmobiel om nog te noemen, de steilheid maakt niet heel veel uit. Voor een scootmobiel komt er nog eens bij, dat het sneu is dat hij niet over die vaste fietsbrug heen kan, maar moet wachten totdat de brug weer opengaat. Dus ook die heeft er zo veel mogelijk belang bij, dat de brug zoveel mogelijk dicht is. Zoals gezegd: het aantal bruggenopeningen scheelt dertig procent en het aantal onnodige brugopeningen gaat Rijkswaterstaat zoveel mogelijk terugbrengen. Het thema verkeersveiligheid is genoemd. En de Fietsstraat. De SP zegt dat er allemaal fietsers en auto's door elkaar gaan, opgaande en afgaande fietsers. Allemaal gevolgen van de Fietsstraat. In de gesprekken met het bewonerscomité is gesproken over de inrichting van de weg. U heeft een besluit genomen om van de Korreweg een Fietsstraat te maken. In de mobiliteitsvisie komen wij daar nog op terug. Die Fietsstraat als thema, betekent ook dat je het stuk naar de Oosterhamriklaan tot en met Ulgersmaweg, ook als Fietsstraat moet inrichten. Juist een Fietsstraat vereist dat er voldoende fietsers zijn, er relatief weinig auto's. Dat is hier het geval. De mix tussen aantallen fietsers en aantallen auto's werkt op dit gebied. Voor de veiligheid denk ik dat een midden geleider, zekere ter hoogte van de brug, maar ook daaraan voorafgaand, een goed idee is. Ook dat is weer een onderdeel van het voorlopig ontwerp. Maar de midden geleider gaat ons daar helpen. Wat ik al eerder aangegeven heb: aan de Ulgersmakant is de verkeerssituatie veiliger geworden door de rotonde aan te leggen. Of dat een drietakker of een viertakker moet worden, dat is nog niet helemaal helder. Aan de Ommelanderzijde, de rotonde die de verkeersafwikkeling aan die kant veiliger moet maken. Mede door de gesprekken met het bewonerscomité is daar anders naar gekeken. Wordt het een drietakker of een viertakker? Fietsers aan de ene kant, de andere kant, Ulgersmaweg, auto's enzovoort. Hoe los je dat op een goede manier op? Een zeer complexe situatie, maar we proberen dat zo goed mogelijk te doen. In het voorstel van de vierehalve meter, ziet u een onderdoorgang van de Ulgersmaweg naar de kade. Er is de suggestie gedaan dat het een tunneltje moet worden. Het is natuurlijk ook de optie, en daar kijken we naar, om daar die aanlanding op palen te zetten, op kolommen te zetten, dus er is helemaal geen sprake meer van een tunneltje. Dus ook de sociale veiligheid, waar ook wel zorgen over zijn geuit, is helemaal niet meer aan de orde. Je komt niet in een donkere gang. Dat zou dan een open onderdoorgang zijn. Dus hier wordt naar gekeken. Dus de vraag van D66 en GroenLinks hebben hiernaar gevraagd: dat gaat zeker gebeuren. Ja, eigenlijk al gezegd: het voorlopige ontwerp komt bij u op tafel, ook in een tussenfase. De ligplaatsen is naar gevraagd: kan dat

zo snel mogelijk verplaatst worden? Een van de mooie dingen van bochtverruiming, is dat de ligplaatsen daar verdwijnen. De overlast van dieselgeneratoren, lawaai, en ook anderszins de overlast daarmee kan verdwijnen naar een andere plek. Onze intentie is om dat inderdaad zo snel mogelijk te doen. Helaas, helaas zo snel mogelijk betekent ook een flinke tijd, een aantal jaren. Het zal wel een van de eerste stappen zijn, om een andere ligplaats te zoeken. Die nieuwe locatie moet gezocht worden en de effecten op de omgeving moet ook aldaar bekeken worden. Een planologische procedure wordt gestart, met de inspraak en bezwaar en alles wat daarmee annex is, en dan moet het nog gerealiseerd worden. Maar de ligplaats zo snel mogelijk, is een van de eerste stappen die wij van plan zijn om te gaan nemen. Maar dat zal wel een aantal jaren duren. Dat is niet iets wat in een half jaar geregeld is. Tot slot, Voorzitter, heb ik wat vraagstukken overgelaten. Dat zullen we straks melden. De tijdelijke brug is naar gevraagd. Wat is de stand van zaken daarvan? Voor de tijdelijke brug zijn we wekelijks in gesprek met Rijkswaterstaat, om te kijken wat daar de opties zijn, wat de mogelijkheden zijn. Vorige week is Schuttevaer gevraagd: wat betekent voor jullie, de belangen voor de tijdelijke brug, vanuit de scheepvaart gezien. Vanuit de gemeentes zijn belangen aangegeven wat de tijdelijke brug zou moeten zijn en aan welke functionele eisen dat zou moeten voldoen. Daar is aangedrongen ook om bewoners te vragen, de omwonenden te vragen, werkgroep toegankelijk en andere betrokkenen, aan welke eisen die tijdelijke brug moet voldoen zijn. De ministerwissel helpt niet in de snelheid van het proces. Ik ben geïnformeerd dat binnenkort de minister ruim de tijd neemt, om zich met de Gerrit Krolbrug en de tijdelijke brug rekening te houden, zich daarin te verdiepen. De eis van de omgeving is in ieder geval dat er zo snel mogelijk een tijdelijke brug, een tijdelijke oplossing komt. Wat mij betreft blijft die daar liggen tot aan de definitieve Gerrit Krolbrug. Voorzitter, ik denk dat ik zo alles bij langsgedaan ben, maar misschien heb ik iets over het hoofd gezien. Tot zover.

02:02:52

Voorzitter: Dank aan de wethouder voor zijn uitvoerige beantwoording. We zijn behoorlijk uitgelopen, maar ik wil toch de commissie rondkijken of nog een vraag onbeantwoord is gebleven en dat die misschien nog kort beantwoord kan worden door de wethouder. Nog een vraag van de heer Mellies van 100%.

02:03:20

de heer Mellies: Dank u wel, Voorzitter. In het verlengde van de brugwachters. U gaat navraag doen of zij beter aan kunnen sturen op een passende opening. Waar ik zelf benieuwd naar was: in hoeverre er sprake is van in tweerichtingsverkeer qua communicatie. Kan een brugwachter ook meer informatie meegeven over de komende bruggen en de veiligheid? Kan hij meer informatie meegeven aan de schippers waar zij op moeten letten?

02:03:47

Voorzitter: Dat lijkt mij een vrij technische vraag. Maar als de wethouder het kort kan houden?

02:03:52

de heer Broeksma: U vraagt naar het protocol, hoe dat gaat. Ik denk dat wij er wel een paar zinnen aan kunnen wijden, hoe dat precies zit.

02:03:59

Voorzitter: De heer Leemhuis.

02:04:01

de heer Leemhuis: Ik heb een tweetal vragen waarvan ik niet zeker weet of de wethouder die beantwoord heeft, dus ik check het even voor de zekerheid. Het was de vraag over maatregelen om de toegankelijkheid te verbeteren, dus lichtjes of lopende banden. De andere vraag was over die her inpassing, de gemeentelijke ecologische structuur en de ruimtelijke aspecten. Dat is ook een punt waar de heer Van Niejenhuis naar gevraagd had.

02:04:28

de heer Broeksma: Over uw laatste vraag. De ecologie, u heeft ons kansendossier, ons koppelkansendossier gezien. U kent mij ook wel een beetje, u kent het college ook, dat de kansen die dit biedt, om daar de ecologie Hunzeloop verder te herstellen of die tien meter kader die eraan komt, de ligplaats die gaat verdwijnen om daar een onderdoorgang te maken, bomen, groen, dat zijn allerlei kansen om dat stuk van de stad de vergroening te geven die het verdient. Het is mooi dat dit project op onze weg komt, om in ieder geval dat voor de stad te kunnen doen. Dus zonder meer is dat een honderd procent: "Ja". De andere vraag die u stelt over de toegankelijkheid en zijn daar liften mogelijk en inderdaad de lopende band. Over die toegankelijkheid willen we met de werkgroep toegankelijk, ook in gesprek. Mocht die werkgroep ook een adviesbureau in willen schakelen, dan regelen we dat natuurlijk, om dat op een goede manier te kunnen doen. Op welke manier die toegankelijkheid verbeterd kan worden, met een tapis roulant of met een lift, of misschien zijn er weer andere technieken of mogelijkheden om dat te kunnen doen. Toegankelijkheid gekoppeld aan passeerbaarheid is een belangrijk issue.

02:05:47

Voorzitter: Ik geloof dat de heer Leemhuis nog een vraag heeft.

02:05:50

de heer Leemhuis: Nog een kleine over dat eerste. Dat zei de heer De Ruig ook: "Ik zie kansen." Dat is mooi, maar even scherp: het gaat niet om kansen, maar het gaat om, er is een gemeentelijke ecologische structuur, maar er zijn plichten. Dus los van dat ik ook kansen zie, het zou mooi zijn als dat een plus is. Maar op zijn minst zijn ook de eisen van de gemeentelijke ecologische structuren, het van belang van bomen, herplanting en dat soort dingen. Dus ik wil de scheiding scherp hebben.

02:06:16

de heer Broeksma: De heer De Ruig gaf daar een volmondig "ja" op. Dat hebben wij goed genoteerd en dat komt u ongetwijfeld na. Wat moet, dat moet. Wij hebben ook wensen en dat komt allemaal samen in een geheel.

02:06:37

Voorzitter: Tot zover. We zijn behoorlijk uitgelopen. Ik hoor nu te vragen of de discussie is afgerond, maar dat lijkt niet het geval te zijn, want dit gaat door als discussie en moties naar de raad. Dan denk ik dat wij nu deze commissie kunnen afsluiten en dan wens ik u allemaal een zeer fijne avond.