

**Verzonden:** zondag 26 september 2021 23:22

**Onderwerp:** Aanvullende informatie n.a.v. de inspraak op voorgenomen besluit van het college gemeente Groningen over het project Vervanging Gerrit Krolbrug d.d. 22 september 2021

Geachte raadsleden,

Allereerst willen wij, het GKB comité en de 18 ondersteunende organisaties, u bedanken voor de mogelijkheid om onze standpunten en analyses met u te delen in een aparte inspraaksessie. Ook de mooie en lovende woorden zijn een opsteker voor ons allen en een compliment voor al die vrijwilligers die meewerken om u op een goede en feitelijke manier te informeren. We hebben het gevoel dat we u, de raad, op een constructieve manier de feiten hebben kunnen vertellen en dat we de analyses en onze mening met u hebben kunnen delen.

Echter na onze inspraaksessie hebben wij met verbazing naar enkele uitspraken van een van de insprekers, de heer Schultz van Schuttevaer, geluisterd. Tevens hebben wij na de inspraaksessie notie genomen van Nr 47 Mededeling GKB aanvullende informatie Wethouder Broeksma. Om u een compleet en volgens ons het juiste beeld te geven hebben wij hierbij nog zeer relevante aanvullende informatie gevoegd.

Overigens willen wij niet onvermeld laten dat er een groot verschil is tussen de door de wethouder aangegeven theoretische brugopeningen en de praktijk. En dat we het bijzonder vinden dat de wethouder zoveel tijd en aandacht schenkt aan percentages van hellingen om mogelijk een gelijk te halen, terwijl het gaat om de negatieve ervaringen van dergelijke oplossingen die goed door de Fietzersbond en de Werkgroep Toegankelijk Groningen (eerder) zijn verwoord en serieus genomen moeten worden. Zoals ook tijdens de inspraaksessie aan ons werd gevraagd, missen we in het afweegkader de juiste balans tussen de verschillende gebruikersgroepen van de brug. Waarbij de scheepvaart bij beide oplossingen een veilige en ongestoorde doorvaart heeft, krijgt het wegverkeer en mn fietsers en voetgangers juist bij de 4,5m variant een onveilige en voor velen een onneembare oplossing, waar geen draagvlak voor is, voorgeschoteld. Omdat dit ingrijpend is zou volgens ons juist daar de focus op moeten liggen.

Zoals aangegeven zijn wij wederom bereid om waar nodig een nadere toelichting te geven.

PS Zoals bekend loopt er op dit moment een petitie voor een lage brug. We hebben binnen een week zonder veel echte rugbaarheid al meer dan 1100 handtekeningen verzameld. We zorgen dat ruim voor 11 oktober as (jullie laatste fractie vergaderavond) de getekende petitie zijn aangeboden. We gaan ervan dat de mening van de bewoners en gebruikers, die de moeite hebben genomen de petitie te ondertekenen, mede door het college en de raad meegewogen zal worden.

Met vriendelijke groeten,  
Namens het GKB comité en alle ondersteunende organisaties

Groningen, 26 september 2021

Aan: De raadsleden van de gemeente Groningen  
CC: 18 ondersteunende bewoners- en belangenorganisaties

**Onderwerp:** Aanvullende informatie n.a.v. de inspraak op voorgenomen besluit van het college gemeente Groningen over het project Vervanging Gerrit Krolbrug d.d. 22 september 2021

**Bijlage 1:** De kanttekeningen en aanvullende informatie

Geachte raadsleden,

Tijdens de raadsvergadering van 22 september jl. heeft u het Gerrit Krolbrug comité de gelegenheid geboden haar standpunt over het vervangen van de Gerrit Krolbrug toe te lichten. Aansluitend is er tijdens de inspraakronde door vier mensen een inspraakreactie gegeven. Omdat wij op deze inspraak niet meer konden reageren, bieden wij u met deze mail onze kanttekeningen daarbij aan, om het beeld te completeren. Ook geven we op een enkel soms onvolledig besproken onderdeel nog wat nadere informatie.

**De meeste aandacht 'verdienen' de even stellige als onjuiste uitspraken van de kant van Schuttevaer. Wij kunnen, mede aan de hand van een separaat voor u beschikbaar te maken filmopname, aantonen dat slechts 10% van de vloot onder de gesloten brug doorvaart. En niet 40 zoals de heer Schultz beweert. Met het steeds hoger worden van de vloot neemt het percentage van 10 alleen maar verder af. De 4,5 m brug is dus voor de scheepvaart niet nodig. Het is een probleem dat niets oplost.**

U kunt daar in uw besluitvorming niet om heen!

We weten dat het al met al veel informatie is waarmee u op dit dossier wordt geconfronteerd. Toch verstouten wij ons u het onderstaande onder de aandacht te brengen. In de informatievoorziening staan wij gezien de veelheid aan documenten van de kant van het project op achterstand. Zie ook onze kritiek op het participatieproces. Wij willen u desondanks goed en volledig informeren. Wij zijn afhankelijk van uw beslissing over de Voorkeursvariant op 13 oktober a.s. Mocht u nog vragen hebben, wij zijn te allen tijde bereid u te woord te staan.

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

Met vriendelijke groet,

Chris van Malkenhorst

## Bijlage 1: De kanttekeningen en aanvullende informatie

De insprekers van de Fietsersbond Groningen en van de Werkgroep Toegankelijk Groningen waren zeer duidelijk. Zij onderschrijven het standpunt van het Gerrit Krolbrug comité: de brug op 3 meter doorvaarthoogte is voor het valide en minder valide langzame verkeer de beste variant.

De vreugde die de heer Klatter in zijn inspraakreactie toont, kunnen we ons voorstellen. Aanwonenden zijn blij met het verdwijnen van de ligplaatsen aan de Ulgersmakade. Die komen echter niet te vervallen door de bochtverruiming, want bij alle varianten vervallen ze omdat de huidige ligplaats teveel in de vaarweg ligt. Hierover geen misverstand.

De inspraakreactie van de heer Schultz van Schuttevaer, de belangenorganisatie van de schippers, was goed voor enkele, laten we zeggen opmerkelijke beweringen.

1. De heer Schultz gaf aan dat 40% van de binnenvaartvloot onder de brug van 4,5 meter doorvaarthoogte kan zonder opening. Deze 40% van de binnenvaartvloot vaart echter slechts bij uitzondering over de HLD. Deze 'lage' schepen varen hoofdzakelijk op kanalen zoals het kanaal Almelo - De Haandrik of het Van Harinxmakanaal.

Spreker gaf ook aan dat op de HLD tot nu toe traditioneel vooral 85 meter schepen varen, dit worden 110 meter schepen bij 11,45 meter. Deze schepen varen er nu ook al volop. Geen van deze schepen kan onder de brug van 4,5 meter door. De door hem voorspelde groei van de vloot, qua vervoersmassa, zal dat versterken.

Ten overvloede brengen we het eerder genoemde filmpje onder de aandacht. Het is een *time lapse* die Stephan Bauman van Stichting Brug t'rug heeft gemaakt. Daaruit blijkt klip en klaar dat minder dan 10 % van de schepen onder de gesloten brug doorvaart.

<https://m.facebook.com/groups/2270483986506401/permalink/3084829585071833/>

### Rijkswaterstaat en Schuttevaer zetten u – zacht gezegd - op het verkeerde been!

2. Het aanvragen van een brugopening. Wie bepaalt of de brug wordt geopend, de Bedienpost of de schipper? De schipper bepaalt of de brug open moet. Maar natuurlijk bepaalt de Bedienpost wanneer dat kan. Dat wil zeggen: die zal bij incidenten uiteraard voorrang verlenen aan een ziekenauto of brandweer. Maar hij zal altijd de aanvraag van de schipper honoreren. Hij gaat niet beoordelen of het schip onder de 4,5 meter door zou kunnen.

3. Als je schip 4 meter is, vraag je geen opening aan als de brug 4,5 is. Ook deze stelling moet aantonen dat schepen op de HLD een brug van 4,5 meter hoog ongemoeid laten. Dat is evident onjuist. Zie hiervoor. Let wel, de brug bij Zuidhorn is 4,20 meter hoog. Dus als je 3,7 meter bent, vraag je al aan. Dit is de eerste brug die de schipper vanuit Gaarkeuken passeert. Met het oog op de uniforme bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd zal hij dus ook voor een GK brug op 4,5 meter altijd een opening aanvragen. Als de schipper vanuit Delfzijl aan komt varen heeft hij over het gehele traject van het Eemskanaal al enkele zeer lage bruggen gepasseerd. Ook de brug bij binnenkomst van de stad, de Borgbrug, is een lage brug voor de scheepvaart. Omdat toekomstige ontwikkelingen het onmogelijk maken bruggen steeds en overal maar aan te passen aan de hoger wordende vloot, is het argument dat op termijn alle bruggen op hoogte moeten worden gebracht een louter theoretisch argument, nog los van de lange termijn waarop verhoging van alle bestaande bruggen mogelijk is,

gelet op het feit dat de meeste bruggen nog ver weg zijn van einde levensduur. En dan hebben we het nog niet over de beschikbare budgetten.

4. Een schipper zal niet voor niets een opening aanvragen en dat beperkt dus het aantal openingen. Deze stelling wordt weersproken door het gegeven dat een schipper geen nadeel heeft van het aanvragen van een brugopening. Kiezen tussen een marifoonbericht naar de Bedienpost of het moeten laten zakken van de stuurhut is geen moeilijke keuze, zoals in de praktijk blijkt. Duidelijk is wat dat betreft ook de uitspraak, even later, van de heer Schultz zelf: “Je gaat het niet proberen”.

5. Schuttevaer hecht grote waarde aan een goede inpassing van de brug, vanuit het belang van de schipper en enkel vanuit dat belang. De schipper moet de brug goed kunnen herkennen op zicht en radar. Dit zou nu moeilijk zijn door de combinatie van een lage brug en even daarboven gelegen fietsloopbrug. Nog afgezien van het feit dat dit bij de GK brug niet tot incidenten heeft geleid (de botsing in mei jl. was uniek en lijkt primair andere oorzaken te hebben) gaat de afstand tussen brug en loopbrug toenemen, in beide gevallen: zowel bij een hoge als een lage brug.

De heer Schultz bevestigde overigens dat de schipper een goede reisvoorbereiding moet doen. Als de schipper de daarvoor beschikbare site raadpleegt is die niet afhankelijk van zicht, radar of een eigen inschatting. Rijkswaterstaat heeft een site waarin alle gegevens van de bruggen en sluisen van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl zijn opgenomen. Als voorbeeld onderstaande informatie over de, nu helaas niet meer beweegbare, Gerrit Krolbrug:

<https://vaarweginformatie.nl/frp/main/#/geo/map?viewport=53.235334;6.574727;53.236818;6.581830&layers=BRIDGE&&term=>

5. Het is onwaarschijnlijk dat vracht met zeeschepen ‘buitenom’ gaat. Die stelling kan voor nu waar zijn, maar duidelijk is dat de groei in de massa van het vervoer over water grenzen kent. Dat geldt zeker voor binnenvaart. Dat geldt voor het aantal vaarbewegingen maar eerder nog voor de massa die per enkel schip vervoerd kan worden. Verwachtingen op lange termijn zijn uiteraard weinig hard, maar dat de schepen de hoogte in ‘groeien’ is een gegeven dat we nu al zien en dat zal, nog meer dan nu al, voor bruggen op 4,5 meter betekenen dat ze praktisch voor elk schip open moeten. Het nu al geringe verschil in brugopeningen van 3 en 4,5 meter zal nog verder minimaliseren.

## Hoe hard zijn de door Rijkswaterstaat gewenste ontwerpkeuzes?

We nemen het nog maar een paar jaar geleden genomen besluit erbij van de gemeente Zuidhorn over de omgevingsvergunning voor de nieuwe tafelbrug. Dan vallen een aantal opmerkelijke stellingen op.

(1) De gekozen brughoogte (4,20 meter) voldoet aan de eisen voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Dit geldt eveneens voor de minimale doorvaarthoogte in geopende toestand van 9,10 meter.

(2) Er is een uitgebreid simulatieonderzoek uitgevoerd naar o.a. de effecten van verschillende brughoogtes op brugopeningen, het landverkeer en in relatie met de verwachtingen t.a.v. de ontwikkelingen van goederenvervoer per schip bij Zuidhorn. Dat heeft ertoe geleid dat er gekozen is voor een lagere brug van 4,00 meter in plaats van 5,25 meter. De impact op de omgeving van een hogere brug werd te groot gevonden voor de inwoners. Daarmee accepteert men in Zuidhorn zelfs een toename van 26 naar 29 brugopeningen. Nautische risico's worden in deze afweging niet genoemd.

(3) Een simulatie naar brugopeningen bij verschillende brughoogtes voor alle voorkomende scheepstypes op de vaarweg leverde als resultaat dat een doorvaarthoogte van 4,00 meter alleen minder brugopeningen oplevert voor motorjachten en voor geladen schepen klasse M1. Deze komen bijna nooit voor. Voor containerschepen, zelfs voor 2-laags, is er geen enkel voordeel. De simulatie is gedaan met de werkelijke aantallen schepen in de drukste maand van het jaar (juli). Eveneens is te lezen dat de schepen die sluis Gaarkeuken passeren voor > 90% Zuidhorn en Oostersluis passeren. Dit onderstreept onze stelling dat de nieuwe Gerrit Krolbrug bij brughoogtes 3,00 meter en 4,5 meter vrijwel even vaak zal openen voor de beroepsvaart.

## Compromis? Niks compromis

In de presentatie aan de raad sprak de heer de Ruig van Rijkswaterstaat over het Voorkeursbesluit, de brug op 4,5 meter doorvaarthoogte, als een compromis. Een compromis tussen de wens van de gebruikers en omwonenden, de bewonersvariant op 3,0 meter en de wens van de scheepvaart, een brug op 5,7 meter.

Hoezo compromis? Op nog geen 10 kilometer afstand van de Gerrit Krolbrug zijn door Rijkswaterstaat in de afgelopen jaren drie bruggen geplaatst. De tafelbrug Dorkwerd in 2016 en de brug Aduard in 2018 op 4,5 meter doorvaarthoogte en de tafelbrug Zuidhorn in 2018 zelfs op 4,2 meter doorvaarthoogte. Daar waar de mogelijkheden voor een brug op 5,7 meter doorvaarthoogte aanwezig waren (locatie van de bruggen Dorkwerd en Aduard in de vrije ruimte) is door Rijkswaterstaat ingestemd met bruggen op 4,2 en 4,5 meter doorvaarthoogte. Dus er is absoluut geen sprake van een compromis voor Rijkswaterstaat. De 5,7 was een bliksemafleider.

## De noodbrug

De heer Schultz geeft op een vraag van de heer Leemhuis aan dat hij van (onder meer) Rijkswaterstaat gehoord heeft dat er een noodbrug zal worden gebouwd op dezelfde hoogte als de huidige fiets-loopbruggen. En dat de huidige fiets-loopbruggen zullen verdwijnen. Het gegeven zelf is verbijsterend, maar net zo bevreedend is het dat Rijkswaterstaat (niet voor het eerst) wel overlegt

met de gebruikers van de vaarweg, maar niet met de gebruikers van de verkeersweg. Het Gerrit Krolbrug comité heeft expliciet aangeboden mee te willen denken over een tijdelijke oplossing. Dat dit ook zou gebeuren is ook expliciet toegezegd door de wethouder. We kunnen niet accepteren dat wij straks weer geconfronteerd worden met een voorgekookte oplossing.

### **Participatie maar geen inspraak**

Natuurlijk is inspraak niet pas goed als de mening van de inspreker wordt overgenomen. Maar inspraak moet ook geen schijnproces zijn. De heer Rik van Niejenhuis vroeg tijdens onze presentatie of we blij waren met de geboden mogelijkheden om te participeren. Dat zijn we, mede doordat de raad zich nadrukkelijk heeft geschaard achter de noodzaak de bewonersvariant uit te werken. We hebben toen en gedurende het gehele traject duizenden uren gestoken in het meedenken over een goede oplossing voor de stad. Daarin waren we niet halsstarrig en eenkennig. Als we verbeteringen zagen voor ons plan dan erkenden we die. Maar gedurende het traject kregen we wel steeds sterker de indruk dat dit niet voor het project gold. Onze participatie was van die kant een vorm van gedogen, een vorm van meebuigen die moest voorkomen dat de oorspronkelijke plannen schipbreuk leden.

**De afwegingskaders die al in een vroeg stadium gemaakt zijn voor de 4,5 en de 5,7 m brug zijn nooit aangepast. Onze bewonersvariant werd uiteindelijk gepresenteerd zonder dat onze aanpassingen werden meegenomen. En de variant eindigde als addendum.**

De complimenten voor ons meedenken in de infrastructurele oplossingen verhelen niet dat er met onze input niets gedaan is. Jaren geleden is de kogel al voor de kerk gelegd en hij is er nu doorheen: de brug moet 4,5 meter hoog worden. Participatie als het einde van echte inspraak. Het resultaat van onze participatie is nul, tenzij de raad ingrijpt.