

Aan college van B&W, gemeenteraad en alle fracties van de stad Groningen.

CC: Rijkswaterstaat Noord-Nederland, mw. M.A.F. Attema en de heren Budé en Lievaart.

Groningen, 5 februari 2020.

ONDERWERP: Bewonersvariant ontwerp nieuwe Gerrit Krolbrug

Geachte dames en heren,

Zoals u weet houden de plannen voor de nieuwe Gerrit Krolbrug de bewonersorganisaties uit De Hunze en Van Starckenborgh (BHS), Beijum (BOB) en Korrewegwijk (WOK) erg bezig. De bewonersorganisaties zijn in het verleden zeer actief betrokken geweest bij het tot stand komen van het, in 2016 door de gemeenteraad vastgesteld, voorkeursalternatief voor de nieuwe Gerrit Krolbrug, uit te voeren als gebiedsontsluitingsweg. Ook nu Rijkswaterstaat (RWS) de regie voor dit project heeft overgenomen en het vastgesteld voorkeursalternatief, de gebiedsontsluitingsweg heeft gewijzigd in een erftoegangsweg, hebben de bewonersorganisaties vanuit hun zorgen over de nieuwe plannen de samenwerking gezocht. We hebben onze ambities en ideeën al op verschillende momenten aan u kenbaar gemaakt in individuele contacten, per brief en e-mail en in de raadscommissie B&V. Tevens nemen wij vanuit de drie bewonersorganisaties deel aan de Participatiegroep “Planuitwerking Gerrit Krolbrug” van RWS.

Op 20 januari jl. ontvingen wij van RWS per e-mail een update m.b.t. het project vervanging Gerrit Krolbrug. Daarbij ontvingen wij een kopie van de brief van RWS aan het college van de gemeente Groningen (kenmerk RWS-2019/39387 dd. 21 november 2019). Ook was een kopie van de brief van het college aan RWS met de reactie van het college van B&W op deze brief (kenmerk 7797324 dd. 23 december 2019) bijgevoegd.

Het college geeft in haar brief aan dat de doorvaarthoogte van 4 meter in 2016 gezamenlijk – gemeente, provincie en Rijkswaterstaat – is vastgesteld en voor de gemeente het uitgangspunt is. Het college stelt ook in haar brief (terecht) dat er grote zorgen zijn over de inpasbaarheid en impact van een beweegbare brug op 5,5 meter. Een beweegbare brug op 4 meter hoogte brengt echter ook grote zorgen met zich mee wat de inpasbaarheid in deze stedelijke omgeving betreft en de daaruit voortvloeiende consequenties voor met name de vele fietsers (en scootmobiel) die gebruik maken van deze brug (ruim 15.000 fietsers per dag). Een ruimtelijke en verkeersvriendelijke inpassing is complex op deze specifieke plek. Dit wordt in de inpassingvisie HLD van RWS erkend door de Gerrit Krolbrug als *special* te oormerken in deze belangrijke hoofdvaarweg.

Vanuit onze ambitie voor een (verkeers-) veilige én comfortabele fietsverbinding via een beweegbare brug voor de ruim 15.000 fietsers per dag, willen wij graag meedenken hoe dit het beste kan worden gerealiseerd. Onze stip op de horizon is een autovrije brug op dezelfde hoogte als de huidige brug (2,18 meter). Wij realiseren ons echter terdege dat, gelet op de thans gevoerde discussie n.a.v. de collegebrief “Op weg naar een nieuwe Mobiliteitsvisie”, de vervanging van de huidige brug door een volledig autovrije brug op dit moment waarschijnlijk een brug te ver is. Daarom komen wij nu met een bewonersvariant voor het ontwerp van de nieuwe Gerrit Krolbrug

die, naar onze mening, aan de belangen van zowel de scheepvaart, als van de bewoonde omgeving als van de gebruikers het meest voldoet.

Er spelen wat ons betreft drie belangrijke en urgente issues m.b.t. de huidige stand van zaken rond de planvorming van RWS m.b.t. de vervanging van de brug: timing, hoogte en breedte.

Timing

Zoals door de wethouder is toegezegd in de raadscommissie van 8 januari jl. n.a.v. de discussie over de collegebrief “Op weg naar een nieuwe Mobiliteitsvisie” moet de Gerrit Krolbrug onderdeel zijn van het grotere verkeersplan voor de noordoostelijke kant van de stad. Echter: RWS wil de Gerrit Krolbrug z.s.m. vervangen en heeft dit project, nu zij de regie heeft overgenomen van de provincie, voortvarend opgepakt. Om de nog te voeren verkeersdiscussies n.a.v. de collegebrief niet te blokkeren moet er dus een ontwerp komen dat geen beperkingen geeft bij de keuzes voor het verkeer voor een veel groter gebied. Voor de ontsluiting van het noordoostelijk deel van de stad wordt hierbij gedacht aan de (ook te vervangen) Busbaanbrug en het Damsterdiep/Oostersluis.

Hoogte

De gemeenteraad is tot nu toe niet of nauwelijks betrokken bij de uitgangspunten die RWS hanteert voor het brugontwerp. Er worden binnenkort in opdracht van RWS vier varianten uitgewerkt die uitgaan van een doorvaarthoogte van 4 en 5,5 meter.

Uit bestudering van de Richtlijnen Vaarwegen blijkt dat een brug met een doorvaarthoogte van 4 meter feitelijk even vaak opengaat voor schepen van de klasse IV, V en Va beroepsvaart als bij de huidige brug met de hoogte van 2,18 meter.

Nog interessanter is de constatering dat ook een brug op 5,5 meter vrijwel altijd open zal gaan voor deze typen schepen. Beladen schepen klasse Va hebben een hoogte van 5,4 meter, onbeladen is dit 7,1 meter. In de praktijk gaan bruggen van 5,5 meter uit voorzorg open voor dit type schepen. Een doorvaarthoogte van 4 meter biedt alleen ruimte aan recreatievaart en geladen schepen klasse I. Het aantal brugopeningen voor de beroepsvaart op deze ‘vaarsnelweg’ zal dus in de praktijk niet verminderen door het hoger maken van de Gerrit Krolbrug. Dit wordt ook door gemeenteambtenaren onderkend in een e-mail bericht van 21 januari jl. n.a.v. raadvragen gesteld door dhr. Rustebiel. Citaat: “RWS geeft aan dat bij 5,50 meter doorvaarthoogte voor een groot deel van de beroepsvaart de brug niet geopend hoeft te worden (dat is onzeker en moeten we eerst goed uitzoeken) voordat we hier een uitspraak over kunnen doen. Overigens worden in de praktijk andere bruggen bij die doorvaarthoogte toch preventief geopend”.

Wij merken hierbij op dat juist ook door RWS wordt gesteld dat niet het aantal schepen gaat toenemen maar juist de grootte van de schepen. Dit is dan ook de reden waarom de Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl wordt opgewaardeerd tot een klasse Va vaarweg. Hiermee wordt onze stelling, dat het aantal openingen niet zal afnemen, in feite bevestigd.

Breedte

In 2016 vormde de veiligheid voor fietsers de basis voor een brede nieuwe brug. De voorkeursvariant, een gebiedsontsluitingsweg, is destijds vastgesteld door de gemeenteraad. Het is immers zeer onveilig om gemotoriseerd verkeer en fietsers op één smal wegdek te persen, zelfs al zou het aantal auto's en vrachtverkeer in de toekomst verminderen door het uitvoeren van de Busbaanbrug als multimodale brug en de Korreweg als fietsstraat in te richten. Daar komt bij dat het gemotoriseerd verkeer van en naar de Ulgersmaweg en het fietsverkeer elkaar bij de brug moet kruisen, wat de onveiligheid nog eens sterk vergroot. Het plan uit 2016 voor een brug van 18 meter breed met gescheiden rijbanen voor fietsers en gemotoriseerd verkeer was een wijs besluit! Het is dan ook niet uit te leggen dat RWS en het college van B&W nu uitgaan van een wegdek van 7,2 meter breed (excl. trottoir) met fietsers en (vracht-) autoverkeer op hetzelfde wegdek zonder gescheiden fietspaden. De voorkeursvariant, de gebiedsontsluitingsweg, is zonder besluit van de gemeenteraad gewijzigd in een erftoegangsweg. De enige reden die RWS hiervoor aanvoert is dat het talud dat nodig is voor een brug van 4 of 5,5 meter niet tussen de bebouwing aan de Korreweg past. Daarvoor wordt de veiligheid (en het comfort) van de fietsers opgeofferd.

Onze oplossing, de bewonersvariant:

Ontwerp een nieuwe Gerrit Krolbrug met de volgende uitgangspunten:

- Hoogte beweegbare brug: 2,18 meter (dit is de huidige hoogte, comfort voor fietsers, scootmobiels, langzaam verkeer, ouderen, kinderen, gehandicapten, enz.).
- Hoogte vaste voetgangers-/fietsbrug: 9,10 meter, conform de richtlijnen.
- Breedte: 18 meter (of smaller), maar in ieder geval met gescheiden rijbanen voor gemotoriseerd verkeer en fietsers. Fietsers in beide richtingen en voetgangers aan één zijde (noordwest) op de brug. Dit betekent logischerwijs ook één vaste loopfietsbrug aan de noordwestzijde van de beweegbare brug. Aan de zijde van de Korreweg kunnen de fietsers richting de brug schuin over de rijbaan (fiets voorrang) naar de andere kant worden geleid.
- Timing: dit ontwerp houdt alle opties open voor de verkeersstromen zodra de discussies over de nieuwe Mobiliteitsvisie en het VCP zijn gevoerd. Dit ontwerp werpt geen blokkade op voor welke denkrichting en alternatieven ook wordt gekozen. De vervanging van de brug kan daarom zonder probleem op korte termijn worden gerealiseerd.

De voordelen zijn evident:

- Veiligheid en comfort voor de huidige ruim 15.000 fietsers op de brug en toename veiligheid bij Ulgersmaweg (geen kruising fiets-autoverkeer meer).
- Past in het streven van de gemeente naar zo weinig mogelijk barrières voor fietsers en voetgangers (analoog aan de aanpassingen van de plannen van de Zuidelijke Ringweg om fietstunnels bij de Papiermolenlaan en de Esperantokruising te realiseren).

- De gemeente geeft in haar brief aan ernaar te streven, door het stimuleren van de fiets, het fietsgebruik van de brug de komende jaren verder te laten groeien. Bij de huidige uit te werken varianten (beweegbare brug op 4 en 5,50 meter en vaste fietsbrug op 9,10 meter) zal het fietsgebruik naar onze mening niet groeien maar juist afnemen.
- Imagowinst profilering Groningen – Fietsstad door het realiseren van een fietsvriendelijke brug.
- Geen taluds nodig. Winst op het gebied van stedelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteit en naar verwachting een forse kostenbesparing in de uitvoering.
- Geen verlies aan privacy of woongenot huidige en toekomstige bewoners nabij de brug, wel als het talud met 2 tot 3,5 meter moet worden verhoogd.
- Geen nadelen voor de scheepvaart t.o.v. 4 of 5,5 meter. De scheepvaart ondervindt geen nadelen van een lagere brug, deze wordt geopend zoals nu ook het geval is.
- Beperkte impact op de zijwegen/infrastructuur aan beide zijden van de brug.
- Alle opties openhouden voor visie/verkeersplan voor het noordoostelijk deel van de stad.
- Alle opties openhouden voor aansluiting Gerrit Krolbrug op fietsstraat Korreweg.
- Snel te realiseren, de wens van RWS.
- Geen nadelen voor de bereikbaarheid van bedrijven aan beide kanten van de brug.
- Naar onze mening zal deze oplossing ook kostentechnisch haar voordelen kunnen hebben (geen taluds en maar één vaste hoge loopbrug).
- Verder kan de mogelijke aanleg van een fietspad langs de Busbaanbrug worden heroverwogen. Gezien de vaste hoogte van deze brug op 9,10 meter zal dit fietspad waarschijnlijk zeer marginaal worden gebruikt als de Gerrit Krolbrug op basis van de bewonersvariant wordt uitgevoerd.

Wij denken dat deze bewonersvariant de oplossing biedt voor een groot aantal problemen. Door nu, in deze fase van de planuitwerking, de bewonersvariant mee te nemen kunnen we voorkomen dat we in een eenzelfde ongewenste situatie terecht komen als nu de bij de Paddepoelsterbrug het geval is. De omgeving en belanghebbenden zijn hier door RWS voor een voldongen feit geplaatst. De in nauwe samenwerking met de omgeving opgestelde en op 30 januari 2015 door het bestuurlijk overleg vastgestelde voorkeursvariant voor een nieuwe Paddepoelsterbrug, is ook hier door RWS zonder overleg met de omgeving van tafel geveegd. Wij zullen ons als bewonersorganisaties tot het uiterste inzetten om te komen tot de realisatie van een verkeersveilige en fietscomfortabele verbinding via de Gerrit Krolbrug. De huidige uit te werken varianten voorzien hier helaas naar onze mening NIET in.

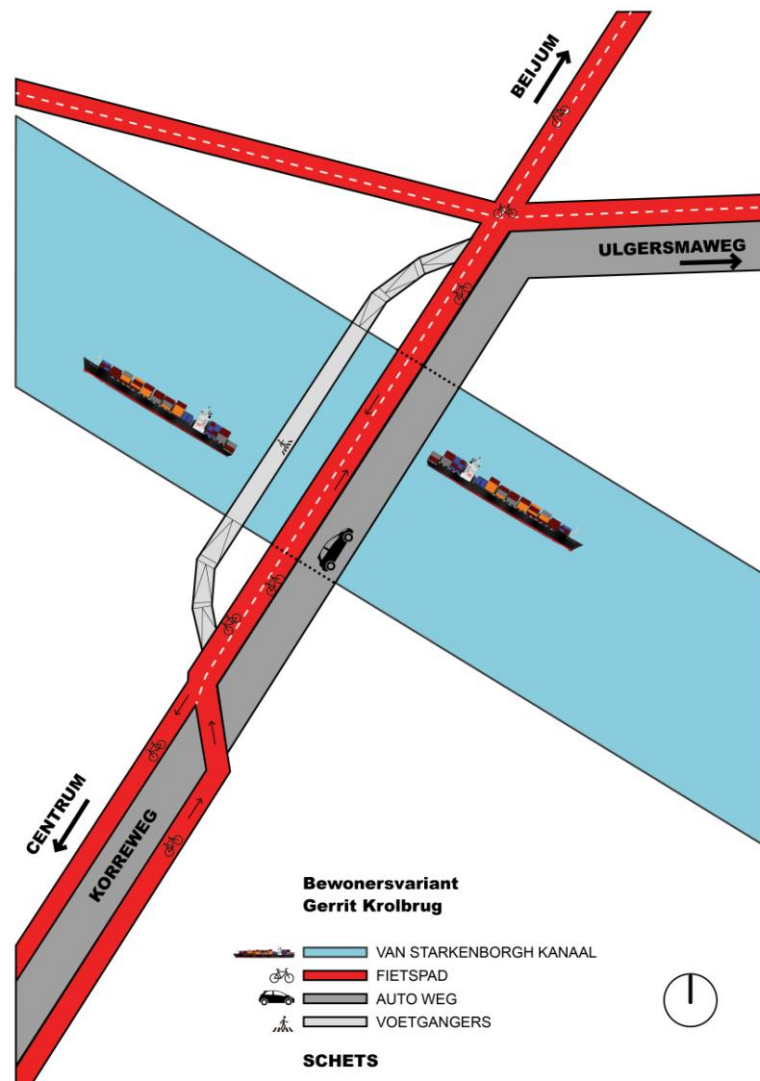
We zijn benieuwd of u onze mening kunt delen en uiteraard gaan we daar graag met u over in gesprek. De tijd dringt, immers RWS is al bezig met het selecteren van een ontwerpbureau voor het uitwerken van de vier varianten die zij noemen in hun brief.

Wij zullen ons plan uiteraard ook inbrengen in de Participatiegroep “Vervanging Gerrit Krolbrug” met het verzoek om de bewonersvariant ook te laten uitwerken door het ontwerpbureau. Wij hebben RWS reeds benaderd om op korte termijn een overleg te plannen, vooruitlopend op de

eerstvolgende bijeenkomst van de Participatiegroep, om onze ideeën kenbaar te maken. Gezien eerdere bijeenkomsten is het echter denkbaar dat RWS zal verwijzen naar de bestuurlijke afspraken en op, enkel ons verzoek, voorlopig niet bereid zal zijn om ook een lage en brede variant voor de nieuwe Gerrit Krolbrug uit te laten werken.

Het zou ons heel erg helpen als u, als college en gemeenteraad, RWS daar ook om verzoekt. Hierbij kan van uw zijde worden opgemerkt dat er op 29 januari jl. door vrijwel de volledige gemeenteraad een motie is vastgesteld, waarin wordt uitgesproken dat de raad een voorkeur heeft voor een lage brug en voor een brug met vrijliggende fietspaden. Daarbij in de gesprekken met RWS aan te geven om de brughoogte in elk geval te beperken tot maximaal 4 meter. De varianten met een doorvaarthoogte van 5,50 meter zullen dus voor niets worden uitgewerkt. Temeer daar in de raadsvergadering van 8 januari jl. door het college is toegezegd dat de gemeenteraad het ontwerp voor de nieuwe brug moet goedkeuren. Concreet vragen wij u als college en gemeenteraad dan ook RWS te verzoeken om ook de bewonersvariant als ontwerp uit te laten werken. Graag vernemen wij of u hiertoe bereid bent.

afb. 1. Hieronder een schematische voorstel van de bewonersvariant met scheiding van fietsers en autoverkeer. Een brede beweegbare brug op de huidige 2,18 meter en een vaste loopbrug op 9,10 meter.



Met vriendelijke groet,

De bewonersorganisatie De Hunze en Van Starckenborgh (BHS),
Beijum (BOB),
Korrewegwijk (WOK).



Bijlagen:

1. *Definitieve brief van RWS aan wethouder dhr. P. Broeksma/college, kenmerk RWS-2019/39387 dd. 21 november 2019*
2. *Brief van Burgemeester en Wethouders aan RWS-NN, mevr. M.A.F. Attema, kenmerk 7797324 dd. 23 december 2019, als reactie op de brief van RWS.*
3. *E-mail bericht van 21 januari jl. van dhr. Engels aan dhr. Rustebiel.*