

## In gesprek met de gemeenteraad van Groningen over de nieuwe Gerrit Krolbrug



Bewonersorganisatie  
De Hunze / Van Starckenborgh



# KORREWEGWIJK

22 september 2021

1

### Opmerkingen bij de petitie

“Omdat ik anders niet de stad in kom met mijn beperkingen”

“Veel te hoog, niet te doen voor gehandicapten en ouders met kinderfietsen”

“Omdat ik er onderdoor vaar en zo min mogelijk overlast voor de stadgers wil veroorzaken”

“Ik fietste dagelijks met 2 jonge kinderen over de Gerrit Krolbrug heen. Nu noodgedwongen een elektrische bakfiets moeten aanschaffen omdat ik anders de Zeebrug niet met ze overkom. De oudste zou deze zomer eindelijk zelf naar school mogen fietsen, maar kan dat nu niet meer omdat de Zeebrug zo hoog is.”

“Een 4,5 meter hoge brug is voor mij NIET fatsoenlijk te berijden. De brug moet net zo vaak open als een brug van 3 meter. Dus daarom gewoon de 3 meter variant. Past prettiger in de omgeving. Prettiger voor voetgangers en fietsers. Groningen wil immers weer fietsstad van Neterland worden!”



## Gerrit Krolbrug



Mijzelf en Chris voorstellen en bedanken voor deze gelegenheid.  
Een paar pauzes inlassen voor vragen.

### Het komende uur:

1. Presentatie door Maria Hintzbergen namens het Gerrit Krolbrug comité
2. Vragen en wat verder ter tafel komt

### Aan bod komt o.a.:

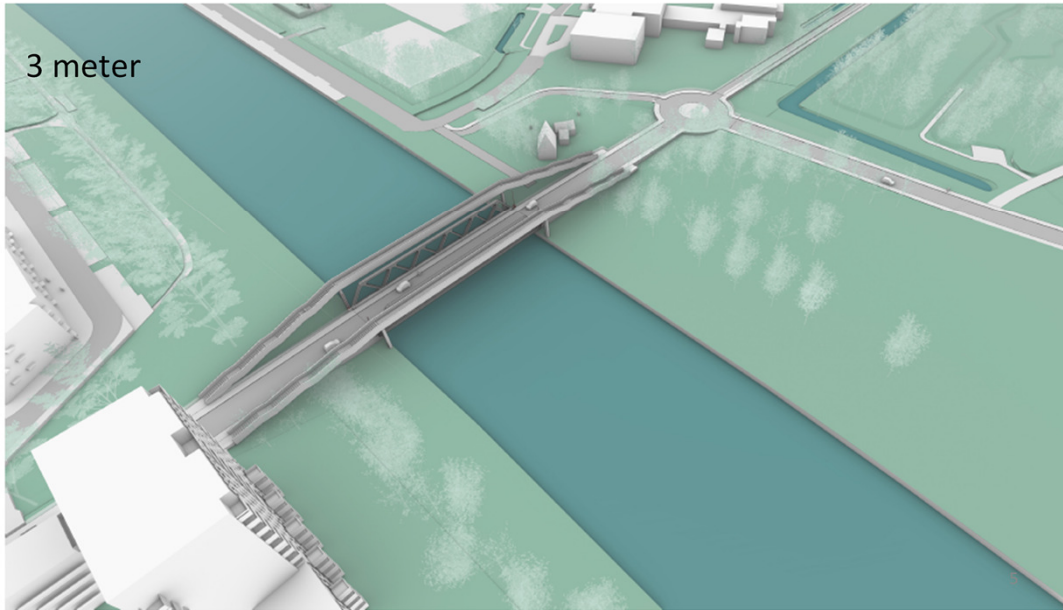
- Door het college gepresenteerde voordelen Voorkeursvariant van 4,5 meter;
- Waarom de Bewonersvariant van 3 meter een veel betere keuze is;
- Ontwerpproces Bewonersvariant en uitgangspunten/afweegkader
- Overige punten

# Het Gerrit Krolbrug Comité

## vertegenwoordigt/werkt samen met:

Bewonersorganisatie Beijum  
Bewonersorganisatie De Hunze/Van Starckenborgh  
Wijkoverleg Korrewegwijk  
Bewonersorganisatie Oosterparkwijk  
Bewonersorganisatie Professorenbuurt Oost  
Bewonersorganisatie Woonschepen Oosterhamrikkanaal  
Stichting Dorpshuis Noorderhogebrug  
BeWonersPlatform Lewenborg  
Bewonersvereniging Drielanden  
Wijkoverleg Oosterhoogebrug/Ulgersmaborg  
Plaatselijk Belang Noordwolde  
Plaatselijk Belang Zuidwolde  
Fietzersbond afdeling Groningen  
Werkgroep Toegankelijk Groningen  
Vereniging Bedrijven Noord Oost  
OBS Karrepad  
KOC Sint Michael  
CSG Wessel Gansfort

# Goed nieuws, het kan!



En dat is natuurlijk fantastisch! Mede door uw vrijwel unaniem gesteunde moties is de 3 meter brug uitgewerkt en niet langer een schetsje van een actiecomité. We hebben zelf veel geleerd van het ontwerpproces en in de beperkte tijd die beschikbaar was, een goed plan kunnen neerzetten. Het is een ontwerp geworden met een tafelbrug en bochtverruiming. Die zien jullie op dit plaatje. Overigens hadden we niet een sterke voorkeur voor het type brug, maar misschien heeft u als raad dat wel qua aanzien of ruimtelijke kwaliteit. We hadden ook nog wel een variant zonder bochtverruiming uitgewerkt willen hebben of een variant als hefbrug, maar daar was geen mogelijkheid voor.

## Centrale vraag:

*Hoe weeg je de belangen van scheepvaart versus de belangen van gebruikers en omwonenden?*

### Enkele kenmerken van de Gerrit Krolbrug

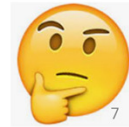
- Dagelijks 30 tot 35 binnenvaartschepen;
- Dagelijkse gebruikers, o.a. 16.000 fietsers, 3.500 auto's en honderden voetgangers en minder mobiele gebruikers;
- Onmisbare (fiets en wandel-) verbinding over het Van Starckenborghkanaal voor veel stadgers en ommelanders;
- In stedelijke omgeving;
- Tussen Oostersluis (bottleneck) en Boterdiep (woonschepen, snelheidsbeperking).

6

Er zijn honderden pagina's volgeschreven en ettelijke rapporten opgesteld. We kunnen niet anders dan concluderen dat er naar een hoge brug is toegewerkt. Met onze inbreng, vragen en argumenten is erg weinig gedaan. We hebben fouten uit rapporten gehaald en aangetoond, toch bleven en blijven ze gewoon staan. Interpretaties van de Richtlijnen Vaarwegen, een rammelend advies voor een bochtverruiming (12,9 miljoen euro!), het aantal brugopeningen, de vermeende toename van het aantal schepen, enz. Dit zijn enkele voorbeelden van de zaken waar weinig tot niets mee is gedaan en wij ons maar liever niet mee moesten bemoeien als 'leken'. Nu ligt er een raadsvoorstel voor een 4,5 meter brug. Een ontzettend slecht voorstel voor veel stadgers, waarmee we de komende 80 jaar opgescheept zitten als dit plan doorgaat. Terwijl er een brug van 3 meter mogelijk is zonder beduidende problemen.

*Wat zegt het college over de voordelen van haar voorkeursvariant, de 4,5 meter brug?*

1. Nautisch veilig!
2. 30% minder brugopeningen!
3. Kortere wachttijd voor open brug!
4. Kortere klim naar de fiets-loopbrug van 9,7 meter!
5. Hogere brug voordelig voor minder mobiele gebruikers die niet van de loopbrug gebruik kunnen maken!

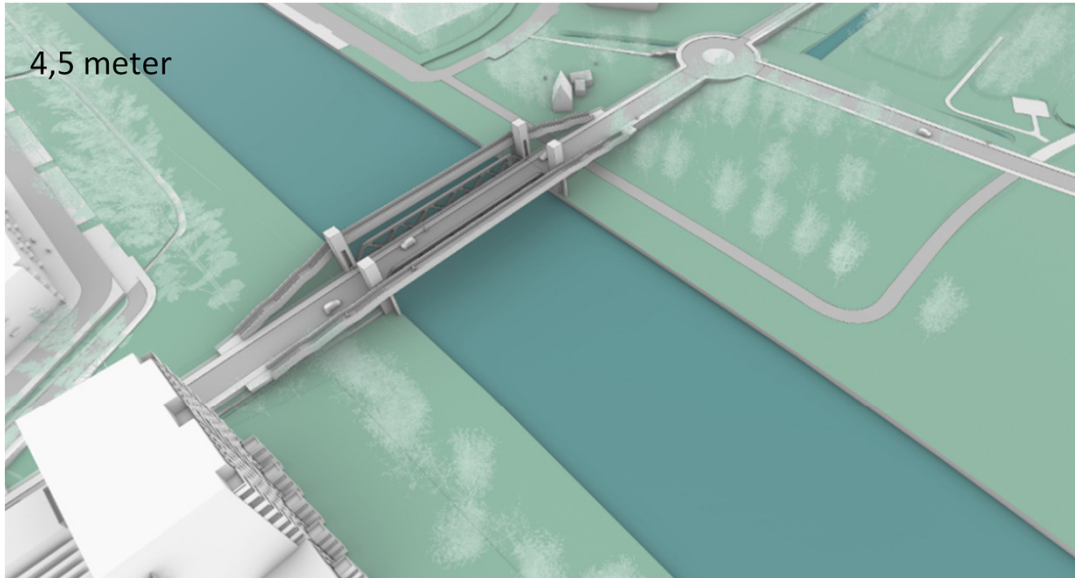


In de presentatie van het voorstel door het college van B&W van Groningen leek het haast te mooi om waar te zijn.

De 4,5 meter brug blijkt volgens de wethouder voor iedereen de beste oplossing!

Vooraf deze vijf voordelen worden benadrukt en breed uitgemeten. Hierna ga ik op deze punten in.

In werkelijkheid is het allemaal niet zo mooi. Er klopt namelijk helemaal niets van deze voordelen.



En denk je bij dit alles “dit is best een redelijk verhaal?”

Nou, dat is het dus totaal niet!

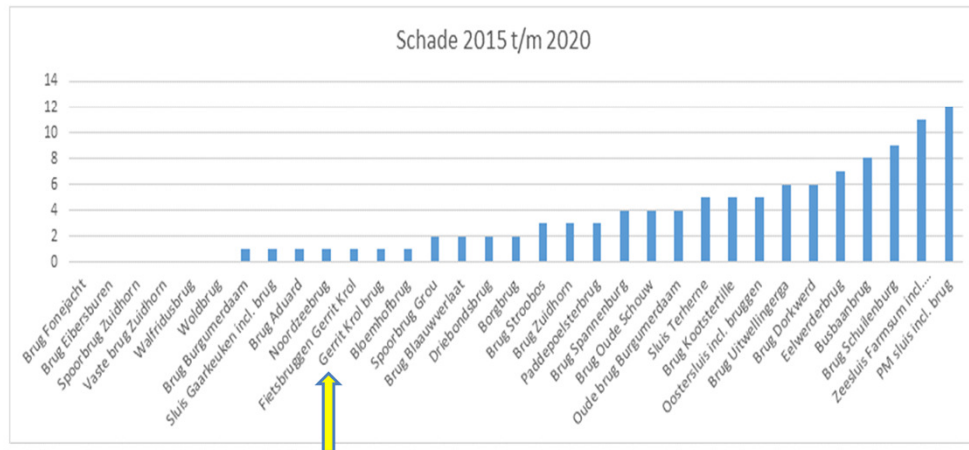
8

Een overzichtsplaatje van de 4,5 meter hefbrug. Straks zoom ik nog wat verder in. Denk je bij dit alles “dit is best een redelijk verhaal?” Nou, dat is het dus totaal niet! Ik ga wat dieper in op de 5 belangrijkste voordelen die het college u presenteert.



# 1. Nautisch veilig

## Aanvaringen HLD periode 2015-2020

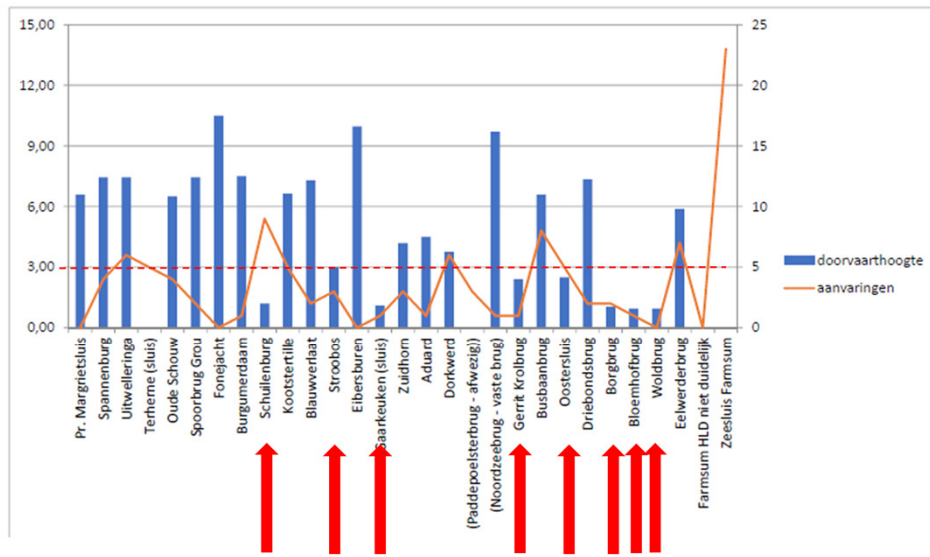


9

De nautische veiligheid.

Een staatje van Rijkswaterstaat dat sommigen wel kennen. Probeer het niet te lezen! Op de horizontale as staan 33 bruggen en sluisen van de vaarweg Lemmer Delfzijl in volgorde van het aantal aanvaringen. Dit zijn veel aanvaringen en daar moet iets aan worden gedaan. Er staan hele hoge vaste bruggen tussen, aan de linker kant, die worden niet zo snel aangevaren. Maar wat zegt dit plaatje verder over de veiligheid in relatie tot brughogtes? Daarvoor heb ik deze grafiek een beetje aangepast.

## Bruggen HLD - doorvaarthoogte en aanvaringen in periode 2015 t/m 2020



Aanvaringen 2015 t/m 2020:	
bruggen t/m 3,00 meter	23
sluizen	11
bruggen vanaf 3,00 meter	53
Totaal	87

(excl. zeesluis Farmsum)

10

Ik heb de bruggen en sluizen even in de volgorde van Lemmer naar Delfzijl gezet. Op de linker verticale as staat de brughoogte, die zijn blauw. Het aantal aanvaringen staat op de rechter as, dit is de oranje lijn in de grafiek. De rode pijlen wijzen de bruggen t/m 3 meter aan. Wat valt op? Een grote diversiteit aan brughoogtes en geen enkele relatie met het aantal aanvaringen. Dit plaatst trouwens de veel genoemde uniformiteitseis in een ander daglicht. Niet alleen wat betreft hoogte maar ook wat betreft de breedte. Het is opvallend dat er op de hele vaarweg geen beweegbare bruggen van 54 meter voorkomen, behalve op de ruim 10 km vaarweg van Zuidhorn tot Groningen. Ik herhaal: behalve op de 10 kilometer vaarweg van Zuidhorn tot Groningen.

## Opmerkelijk:

Door de aanvaring met brug Aduard werd het binnenvaartschip een cabrioschip. “Wat zou er zijn gebeurd als deze brug 3 meter was geweest?” vroeg dhr. De Ruig vorige week.

Antwoord: NIETS! De schipper had gewoon een brugopening aangevraagd.

Na meerdere aanvaringen van de tafelbrug Dorkwerd gaf Schuttevaer aan dat de schippers zich verkeken op de brughoogte. Zij maakten een verkeerde inschatting.

Dit zal niet gebeuren bij een brug op 3 meter.



Vanuit dat perspectief is een brug van 3 meter hoog veiliger!

# Nautisch veilig

Het zit niet in brughoogte. Waarin dan wel?

- Risico op aanvaringen verkleinen door o.a.:
  - Verbeteren verkeersmanagement: juiste en tijdige informatievoorziening (digitaal, marifoon, bebording).
  - Gedragsverandering vaarweggebruikers
- HID-NN: 100 miljoen euro beschikbaar voor Industriële Automatisering HLD

*Je mag verwachten dat dit in 2026 gerealiseerd is, zal het risico op aanvaringen HLD fors verkleinen!*

12

Volgens het afweegonderzoek blijft de nautische veiligheid bij de 3 meter brug gelijk. Het argument van minder conflicten tussen beroeps- en recreatievaart wanneer de recreatievaart kan doorvaren is nogal gezocht (ontmengen). Dit gaf bij de lage GKB geen problemen. Zelfs bij de even verderop gelegen Oostersluis, waar niemand kan doorvaren en al het vaarverkeer maximaal 'mengt' en vaak stil ligt, gaat dit bij adequaat verkeersmanagement goed.

We hebben de pech dat de Bodensee 15 mei de GKB heeft geramd. We kennen de uitslag van het onderzoek naar de oorzaak niet maar het lijkt erop dat met de aangekondigde investeringen en maatregelen om de veiligheid te vergroten deze aanvaring voorkomen had kunnen worden. Ook de rapporten over nautische veiligheid benadrukken dat het vooral vaardigheden, uitrusting en reisvoorbereiding zijn die voor veiligheid zorgen. De minister erkent dat zelf ook.

## 2. Minder brugopeningen, 30%

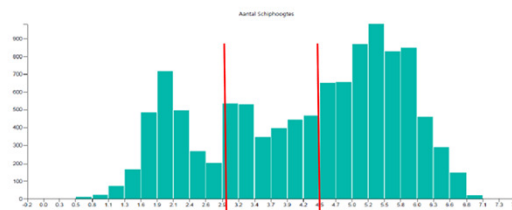
Dit is nogal een belofte! Helaas een loze.

(theorie versus werkelijkheid)

Theorie: op basis van “vlootsamenstelling”

- De hoogte van de schepen die de Gerrit Kroibrug passeren

Van februari tot en met september 2020 is de doorvaarthoogte gemeten van de schepen die de Gerrit Kroibrug passeren. Hiervoor is onder de vaste fiets-loopbruggen van de Gerrit Kroibrug een sensor geplaatst die de scheepshoogte van de passerende schepen meet ten opzichte van het waterpeil. In figuur 3 is het aantal keer dat een bepaalde scheepshoogte in de meetperiode is gemeten weergegeven.



Figuur 3 Scheepshoogte passerende schepen Gerrit Kroibrug (bron: Rijkswaterstaat). Op de verticale as is het aantal schepen getoond, op de horizontale as de scheepshoogte ten opzichte van het waterpeil.

13

Ik laat hier een grafiek uit het voorstel zien. Rijkswaterstaat heeft met een sensor de hoogte van de passerende schepen gemeten. In de grafiek heb ik twee rode lijnen gezet: een bij 3 meter en een bij 4,5 meter. Per hoogte wordt het aantal gemeten schepen weergegeven. Aldus wordt de conclusie getrokken dat op basis van de huidige vlootsamenstelling alle kansrijke varianten leiden tot een afname van het aantal brugopeningen. De 4,5 meter brug zelfs 30% minder openingen dan de 3 meter variant. Dit is een strikt theoretische benadering. Laten we ook eens kijken naar de praktijk.

## Praktijk: brug 4,5 meter opent altijd voor beroepsvaart (net als 3 meter)

Gemiddeld aantal openingen per dag

MAAND	2020											t/m 9 nov	gemiddeld jaar
	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov		
<b>BRUG (doorvaarthoogte/breedte in m)</b>													
Gaarkeukensluis (1,1/16)	27,1	25,1	24,3	19,0	32,8	33,0	33,7	33,0	32,4	27,6	26,1		28,8
Brug Zuidhorn (4,2/53,8)	27,7	24,8	22,8	17,9	29,5	28,8	28,2	28,4	29,4	26,5	25,1		26,4
Brug Aduard (4,5/53,9)	0,0	5,9	22,4	16,8	28,0	27,1	26,0	27,2	28,0	25,8	23,4		25,1
Brug Dorkwerd (4,5/53,9)	26,3	23,5	22,6	16,8	27,0	26,4	26,1	26,6	27,4	25,1	23,2		24,7
Gerrit Krol-brug (2,3/21,8)	27,1	24,9	22,6	17,2	29,3	31,2	33,9	30,3	32,9	26,9	24,4		27,6
Busbaanbrug (6,8/20)	0,0	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1		0,0
Driebondsbrug (6,9/22,9)	0,4	0,6	0,4	0,2	0,9	3,6	7,3	5,9	3,1	2,0	0,0		2,4
Borgbrug (0,5/16,1)*	22,6	20,8	21,1	15,8	28,6	31,5	35,9	38,8	1,2	0,0	0,0		27,1
Bloemhofbrug (0,4/16,1)	22,6	21,0	20,9	16,3	29,9	34,4	5,3	26,2	31,6	24,7	20,3		23,2

\*) storing meting vanaf september 2020

- Van juni-september een duidelijk verschil: pleziervaart. Zelfs in de drukste zomermaand (juli) is dit echter maximaal 23% (en desgewenst te reguleren).
- De schipper bepaalt wel/niet brug openen, hij is ook verantwoordelijk.
- Schippers en bedienposten bevestigen: de 4,5 meter bruggen openen altijd.

14

De belofte dat een 4,5 meter brug 30% minder vaak open zal gaan, kan en zal niet worden waargemaakt. Een groot deel van de argumenten waarom de 4,5 meter brug zo'n goed idee is, is echter wel hierop gebaseerd.

Die 30% is dus slechts theorie en afgeleid van de gemeten scheepshoogte. Bedenk dat het de verantwoordelijkheid en keuze van de schipper is of hij de brug open wil. Voor de bruggen bij Zuidhorn, Aduard en Dorkwerd bevestigen zowel schippers als de bedienpost: de brug gaat vrijwel altijd open voor de huidige beroepsvaart. De schepen worden in de toekomst alleen maar groter, dit zal de praktijk blijven.

## Praktijk:

- De meeste bruggebruikers wachten liever iets vaker dan altijd over een hoge brug moeten fietsen!



15

Voor de bewering dat daarom de hoge brug een zegen zal zijn voor de fietser, voetganger en minder mobiele medemens steekt. Niet alleen omdat het niet de werkelijkheid zal blijken maar ook omdat heel veel gebruikers liever een enkele keer extra wachten (desnoods voor een plezierjacht) dan altijd over een hogere en steilere brug te moeten. Dit is eveneens het standpunt van de Fietzersbond. Voor sommigen, o.a. volgens de werkgroep Toegankelijk Groningen, zal de 4,5 meter brug trouwens nauwelijks of helemaal niet toegankelijk zijn. Het zogenaamde voordeel van minder brugopeningen gaat voor hen niet op bij een hoge brug.

(behoefte aan een pauze voor vragen?)

### 3. Kortere wachttijd voor open brug

Even in perspectief:

- B&W zegt: 30 seconden (op 5 minuten) korter wachten voor de geopende 4,5 meter brug, want die hoeft minder ver omhoog naar 9,7 meter. En besluit: die hoge brug is daarom het beste voor ons...
- Per etmaal staat de brug in totaal 2,5 uur open en dus 21,5 uur niet. Dan kan iedereen gewoon doorfietsen... Die 30 seconden voordeel weegt daar niet tegenop!

16

Dat is nogal wat, dat voor ons als gebruikers wordt bepaald dat wij liever altijd over een hoge brug fietsen of lopen voor 30 seconden tijdwinst in het geval de brug opent voor een schip. Ons is die vraag nooit gesteld. Wel hebben we meermaals aangegeven hoe we daar over denken. De reacties van de ondertekenaars van de petitie bevestigen dit.



## 4. Kortere klim naar de fiets-loopbrug van 9,7 meter

Wil je erover (sommigen zullen dat doen) dan moet je naar 9,7 meter, deels fietsend deels per trap:

- 3,0 meter brug: 6,8 meter met de trap.

(In het raadsvoorstel staat een (aantoonbare) onjuiste hoogte van méér dan 7,5 meter genoemd.)

- 4,5 meter brug: 5,5 meter met de trap, na een extra helling fietsen van 1,3 meter

NB Het verschil is een halve verdiepingtrap in je huis.

Wij zeggen: iets langere trap als de lage brug dicht is, is veel beter dan altijd over een hogere brug moeten.

NB De brug is 21,5 uur per dag niet dicht.

17

De wethouder beweert dat we ruim 7,5 meter moeten klimmen naar de loopbrug bij de 3 meter variant. Meer dan 2 meter meer dan bij de 4,5 meter brug. We weten niet hoe hij hieraan komt. Op grond van het ontwerpboek van de 3 meter brug is de juiste hoogte van de trap naar de fiets-loopbrug 6,8 meter tegenover 5,5 meter bij de hoge brug. Dit is een verschil van 1 meter 30, een halve verdieping trap in je huis.

Die 9,7 meter hoge loopbrug is een gegeven bij alle varianten. Iemand die af en toe voor de dichte brug staat gaat liever die iets langere trap nemen dan altijd over een hoge steile brug te moeten fietsen.

## 5. Voordeel minder mobiele gebruikers

Volgens de wethouder: Hogere GKB voordeel voor minder mobiele gebruikers. Zij kunnen niet over de loopbrug en moeten voor de lage brug langer wachten als een schip passeert.

Onjuist en opportunistisch, want:

- Verschil in aantal openingen zeer gering;
- Langere wachttijd valt nogal mee, secundewerk;
- Echter 4,5 meter brug voor velen een barrière!
- Vindt ook Werkgroep Toegankelijk Groningen.

NB De brug is 21,5 uur per dag niet dicht.

18

Nog zo'n vermeend voordeel dat eenzijdig door de wethouder is bedacht maar niet aansluit bij wat gebruikers van de brug vinden. In dit geval de minder mobiele gebruikers. We hebben hierover contact gehad met de Werkgroep Toegankelijk Groningen en zij vinden met ons dat een lage brug vele malen toegankelijker is en dat daarom een lage brug de voorkeur heeft boven af en toe iets langer (30 seconden) wachten als de lage brug open staat.

## Beoordeling van de 3 meter brug volgens het raadsvoorstel:

Voordelen 3 meter hoge brug:

- Het meest comfortabel en toegankelijk voor fietsers, voetgangers en minder validen;
- Verkeersveilig;
- Goed inpasbaar.

De vermeende nadelen van een 3 meter brug houden geen stand als je er de feiten naastlegt, dus ze horen niet in de afweging thuis.

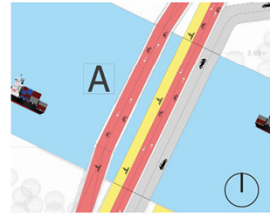
19

De 3 meter brug geeft de beste situatie voor het wegverkeer, zo staat in het raadsvoorstel. Minder steile en kortere hellingen, is vergelijkbare met de huidige situatie, geen omleiding en geen tunnel richting Van Starckenborgh, geen hoge taluds, damwanden en wegafsluitingen, enz.

Maar geopend zou het heel slecht voor ons zijn: de lage brug staat vaker en langer open. Daar heb ik al het nodige over gezegd. De fiets-loopbruggen zijn minder aantrekkelijk. Laten we eerlijk zijn: die worden sowieso onaantrekkelijk. Het hoogteverschil met de beweegbare brug is nu eenmaal groot, bij beide varianten. De passeerbaarheid van de brug voor schepen is in alle varianten uitstekend: hij gaat namelijk altijd open, hoog of laag. Over de ontmenging van beroeps- en recreatievaart heb ik bij de nautische veiligheid al een flinke kanttekening geplaatst. Kortom: de 3 meter brug voldoet in ieder opzicht.

# ‘De Bewonersvariant’

- Niet hoger dan nodig
- Breed genoeg



- Veilig voor iedereen

20

Ik ga met nog enkele dia's nog iets verder inzoomen op de bewonersvariant en het ontwerpproces.

Rechts het schetsje van de bewonersvariant dat we vorig jaar als alternatief presenteerden voor de vèrstreckende en schrikbarende plannen van Rijkswaterstaat.

# Ontwerpproces bewonersvariant

6 werksessies 14 april t/m 9 juni met project planuitwerking GKB, diverse onderwerpen:

- Verkeersveiligheid
- Breedte brug
- Aantal brugopeningen
- Nautische veiligheid
- Bochtverruiming

**3 METER IS MOGELIJK!**



Een intensief proces, drie moties en vele gesprekken volgden. Totdat we de gelegenheid kregen om onze lage brug uit te werken.

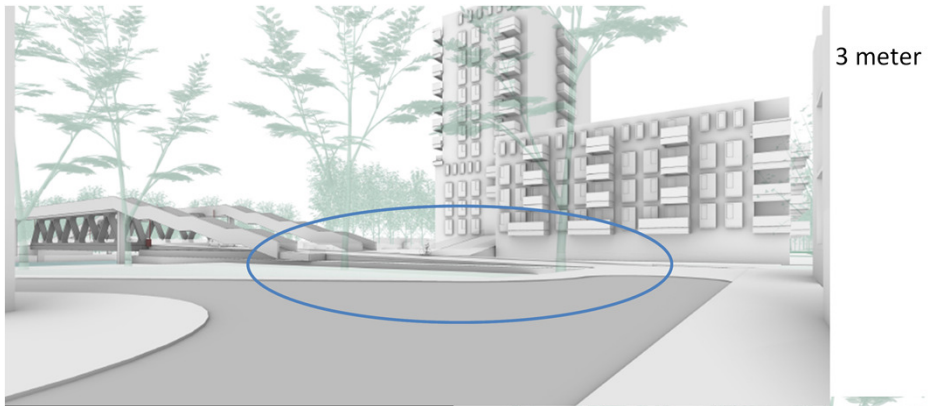
Zoals ik aan het begin al zei: het goede nieuws is dat er wel degelijk een lage brug mogelijk is. Er valt nu dus iets te kiezen!

## Voordelen Bewonersvariant, brug 3 meter doorvaarthoogte

- Verkeersveiliger voor de weggebruiker;
- Sociaal veiliger voor fietsers;
- Meer comfort, minder hinder;
- Veel betere inpassing in stedelijke omgeving;
- Respecteert de landschappelijke omgeving;
- Geen steile hellingen of hoge taluds;
- Geen blokkades voor Mobiliteitsvisie en Hunzevisie;
- Past veel beter bij Groningen Fietsstad;
- **Geen nadelen voor de scheepvaart:**
  - scheepvaart behoudt prioriteit
  - nautische veiligheid niet in het geding
  - nauwelijks/geen problemen voor recreatievaart

22

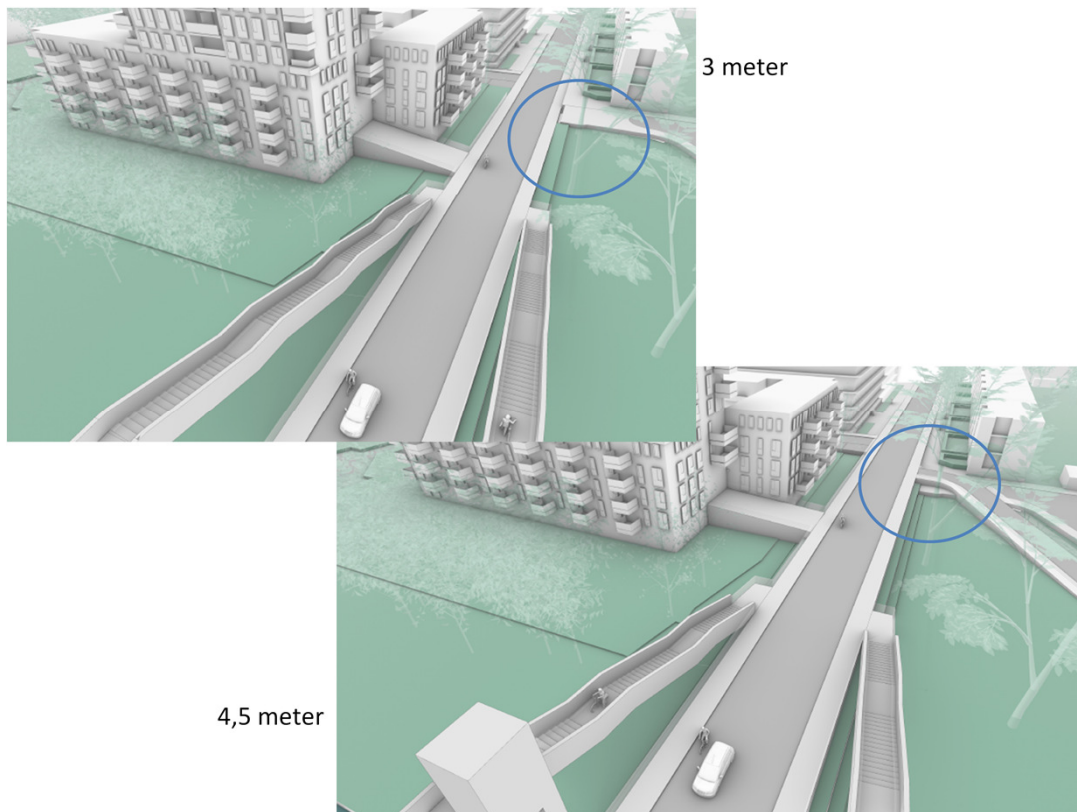
Verkeersveiliger voor weggebruiker, sociaal veiliger voor alle fietsers en voetgangers. Toegankelijk voor alle voetgangers en langzame wielen. De 3 meter brug past veel beter bij Groningen fietsstad.



Aansluiting St.Eustatiusstraat-Korreweg



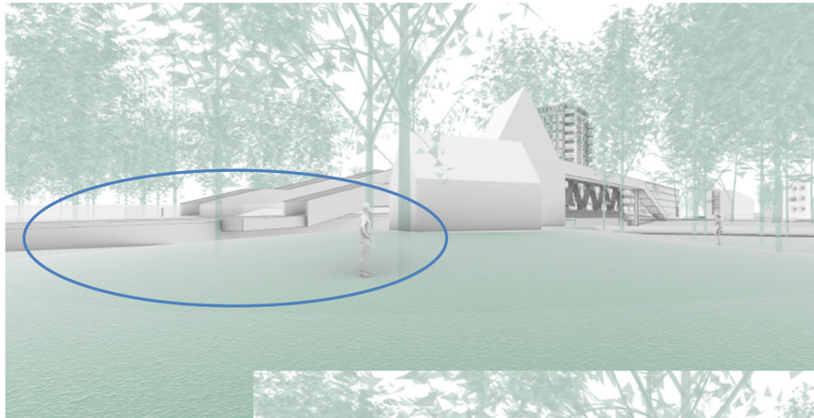
En hoe zien de verschillen er dan uit? Ik licht er enkele uit met een paar plaatjes uit de ontwerpboeken. Bovenaan de 3 meter brug, onder de 4,5 meter brug. St. Eustatiusstraat richting Korreweg



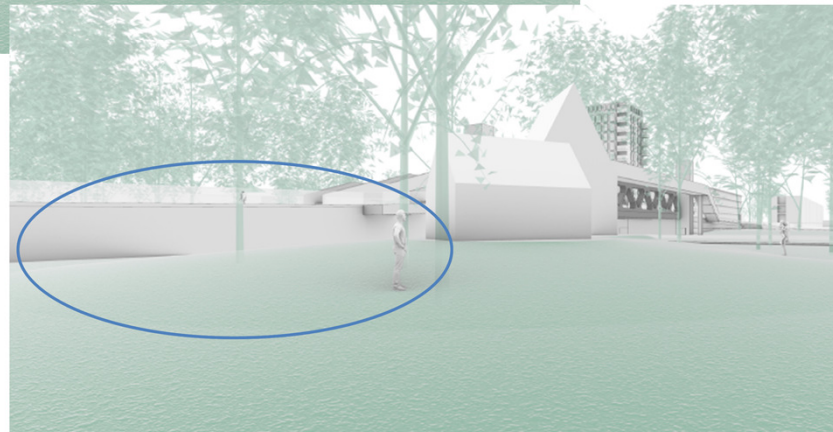
De 4,5 meter brug betekent hoge steile damwanden langs het talud. En langs beide kanten hekwerk op de brug. Vanaf 25 cm hoogteverschil is hekwerk langs de trottoirs verplicht.

Het talud doorsnijdt daarmee onvermijdelijk de omgeving van de Korreweg. Bij de 3 meter brug sluit de St. Eustatiusstraat nog aan qua hoogte en kan de auto-ontsluiting desgewenst blijven. Bij de 4,5 meter variant is het hoogteverschil op die plek zo'n 60 cm en vervalt de autoverbinding.





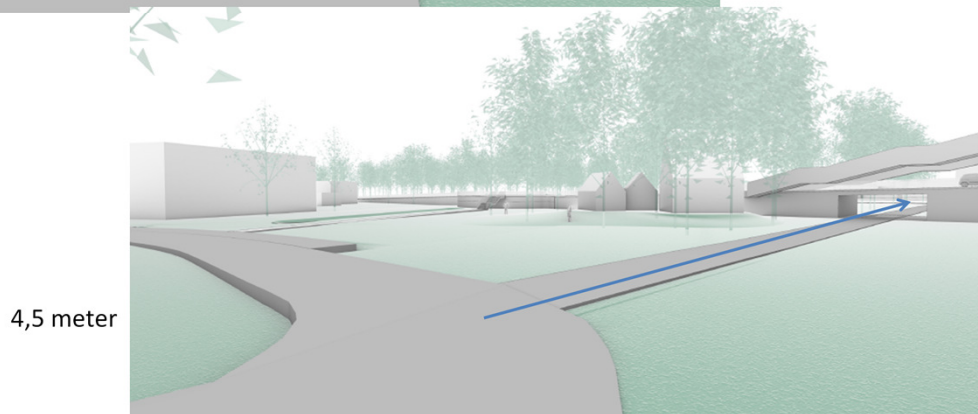
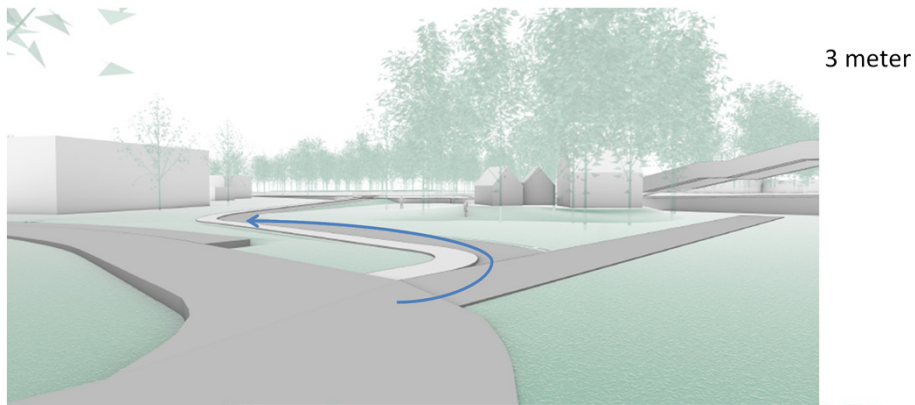
3 meter



4,5 meter

Rechte manshoge damwanden en hekwerken aan weerszijden van het Heerdenpad.

Ook daar wordt de omgeving doorsneden door een hoogliggende fietsstraat met steile wanden.

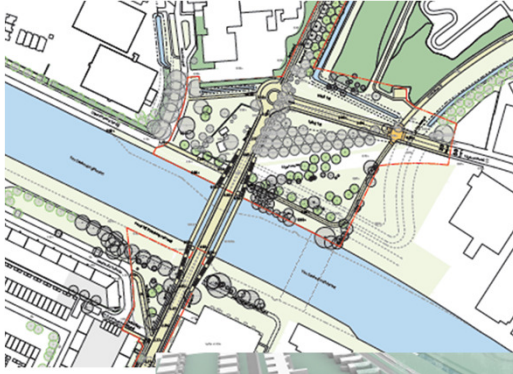


Vanaf de Ulgersmaweg richting brugwachterswoning.

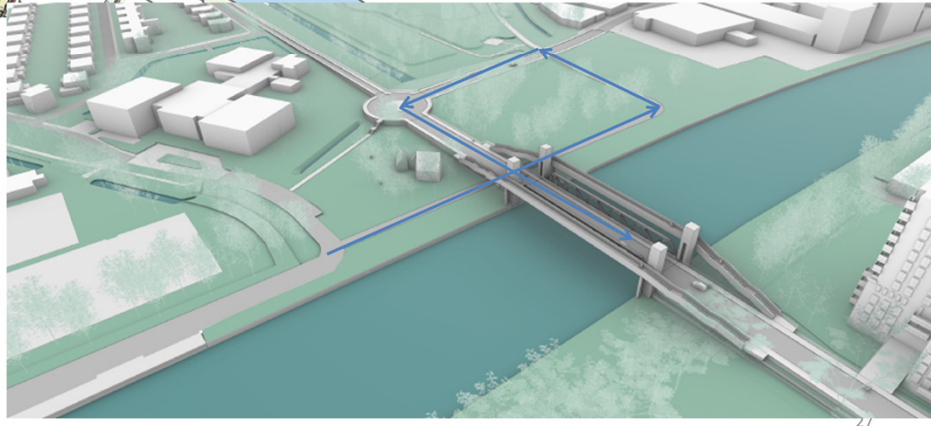
Bij de 3 meter brug blijft een rechtstreekse verbinding tussen Heerdenpad en Ulgersmakade bestaan (helling 1,75%)

Bij de 4,5 meter brug komt forse omrijroute van en naar de Ulgersmakade. Veel opmerkingen van bewoners gaan hierover en over de sociale onveiligheid van deze oplossing.

Aangekomen bij de Ulgersmaweg/Hunzeboord is de helling van 2,5% al gestart.



4,5 meter



Het voetpad vanaf de rotonde heeft een steile trap van bijna 3 meter hoogte.

# De hellingspercentages

“Hellingspercentages 4,5 meter zijn vergelijkbaar met meerdere viaducten in de stad.” Dat zijn echter onvermijdelijke overgangen over (spoor)wegen, geen beweegbare brug over water.

Talud Korreweg: 135 meter lang

- 2,5% helling
- Verdubbeling van huidige helling%
- Bruggen Zuidhorn/Aduard/Dorkwerd: 200-300 meter

Talud Heerdenpad met rotonde na 100 meter op 3,10m hoogte:

- Ophoging in het landschap met 2,60 meter
- Voor en na de rotonde 2,5%, totale lengte talud 200 meter
- Afslagen naar Ulgersmakade en Stamstraat onmogelijk

28

Door het fors inkorten van het talud op de Korreweg tot 135 meter verdubbelt het hellingspercentage bijna ten opzicht van de huidige situatie tot 2,5%.

Niet voor niets hebben de bruggen Aduard, Dorkwerd en Zuidhorn taluds van 200 tot ruim 300 meter lengte.

Aan de Ommelanderkant (Heerdenpad) is iets bijzonders aan de hand. Daar wordt op ongeveer 100 meter van de brug een hoogliggende rotonde gemaakt op 3,10 meter NAP, terwijl de hoogte nu ongeveer 0,50 meter NAP is. Een ophoging in het landschap met 2,60 meter. Daardoor blijft de helling vanaf de brug tot de rotonde 'beperkt' tot 2,5%. Maar dat betekent dat vanaf de rotonde naar de Ulgersmaweg ook een talud komt van ongeveer 110 meter met een hellingspercentage van 2,5%.

Los van de hellingspercentages, die gemiddelden zijn en voor fietsers en andere gebruikers echt veel steiler zijn dan 1,75%, is de ingreep in het landschap en de infrastructuur van de 4,5 meter brug heel groot. Een fietsstraat/fietspad met damwanden en hekwerk langs de kant dat hoog en niet geïntegreerd boven het landschap loopt.

# Ontwerpproces en afweegkader

- Laatste wijzigingen 3 meter variant zijn niet verwerkt, onaf ontwerp is naar alle stakeholders gegaan;
- Geen integraal document maar addendum;
- Afweegkader is niet aangepast, is volledig afgeleid van de hoge brug-varianten;
- Inbreng GKBC niet verwerkt in afweegkader, ondanks uitnodiging door de wethouder;
- Afweegkader rammelt, uitkomst al vooraf bepaald?

29

Het conceptontwerp van de 3 meter brug is zonder onze aanvullingen en wijzigingen naar de stakeholders gegaan. Zoals de voorgaande plaatjes laten zien is het nuttig om de brugvarianten naast elkaar te zien. Doordat de 3 meter brug in een addendum staat zijn de verschillen namelijk moeilijk te ontdekken. Op het afweegkader is veel af te dingen. Ondanks de nadrukkelijke uitnodiging van de wethouder om hierover mee te denken is er niets gedaan met onze inbreng.

Desondanks ligt er een goed vertrekpunt voor verdere uitwerking van de 3 meter brug in de volgende projectfasen.

# Bochtverruiming

Probleem: huidige bocht ten oosten van de GKB is nèt buiten de norm

Oplossing: RWS wil het kanaal en de brug 10 meter noordwaarts verplaatsen.

Analyse van het adviesrapport laat zien dat de bochtverruiming:

- Een **onnodig forse ingreep** is,
- die **veel tijd en geld** kost.
- Waarvan de **onderbouwing rammelt** en
- het **advies onjuist en onvolledig** is;
- minder ingrijpende oplossingen zijn niet onderzocht!

Wat de suggestie wekt dat de bochtverruiming vooral bedoeld is voor de inpassing van het talud aan Korrewegzijde van de 4,5 en 5,7 meter brug-varianten.

30

Nog even dit. We vinden het onze plicht om u te wijzen op de bochtverruiming. Ons advies: laat de bochtverruiming nader onderzoeken door een onafhankelijk bureau. 12,9 miljoen is niet niks. Volgens ons is deze ingreep echt niet nodig. In het adviesrapport blijft slechts een argument overeind, namelijk dat het opschuiven van de brug het talud aan de Korrewegkant beter inpasbaar is.

# Conclusie

Voorkeursvariant college B&W: een brug op 4,5 meter wordt een probleem dat niets oplost

Bewonersvariant: een brug op 3 meter, is een oplossing zonder problemen

31

Raad, het is tijd om op te staan. Een 4,5 meter hoge Gerrit Krolbrug is een ontzettend slecht voorstel, het is onbegrijpelijk.

Er worden beloftes gedaan die niet waargemaakt kunnen worden.

Er worden keuzes voor ons gemaakt ("dit en dit is beter voor jullie!") die wij niet maken en ook niet willen.

Stem tegen dit voorstel! Ga voor een 3 meter hoge Gerrit Krolbrug.

(Los punt:

De motie voor maximaal 4 meter wordt zogenaamd uitgevoerd doordat 4,5 meter eigenlijk 4 meter is met correctie voor bodemdaling. Dat is een forse correctie. Er wordt geen rekening gehouden met maatregelen om de waterpeilen mee te laten zakken met een dalende bodem. Eerder werd 4,20 meter genoemd. Hoe zit dat?)

# Dank voor uw aandacht!

- [Dehunzevanstarkenborgh.nl](http://Dehunzevanstarkenborgh.nl)
- [Beijum.org](http://Beijum.org)
- [Korrewegwijk.nl](http://Korrewegwijk.nl)
  
- [@Bewonersorg\\_BHS](https://twitter.com/Bewonersorg_BHS)

32

Los punt

Citaat wethouder: “De 5,70 meter brug is voor de gemeente geen keuze meer omdat die niet realiseerbaar is. Dus we moeten kiezen tussen 3 meter of 4,5 meter. Geen ons de argumenten om voor de 3 meter brug te kiezen!”

Die hebben we gegeven! Kies dan ook voor 3 meter!

Dit verzoek is ons meermaals gedaan.