



MIRT-project Vervanging Gerrit Krolbrug

Antwoorden openstaande vragen Gerrit Krol Comité plangebied en uitgangspuntennotitie

Reactie Rijkswaterstaat en gemeente Groningen op brief 9 december 2020

www.rijkswaterstaat.nl/hld

In de brief van 9 december 2020 reageert het Gerrit Krolbrug Comité op de notitie plangebied en de uitgangspuntennotitie. Deze documenten zijn op 10 augustus 2020 verstrekt aan de participatiegroep. Tijdens een sessie van de participatiegroep op 18 augustus 2020 zijn de documenten door de projectteam toegelicht.

In deze memo beantwoorden Rijkswaterstaat en de gemeente Groningen de vragen en conclusies van het GKB Comité zoals verwoord in de brief van 9 december 2020.

Rapportage plangebied MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug, BG9965TPRP2005280934

Paragraaf 1.2 Maakbaarheid

Wij trekken hieruit de conclusies:

1. De niet-maakbaarheid van de brug is niet voorzien van een serieuze onderbouwing;
2. Een 'directeurenoverleg' kan kennelijk besluiten dat het raadsbesluit van 29 juni 2016 niet wordt uitgevoerd.

Reactie 1:

In uw WOB-verzoek aan de provincie Groningen, gemeente Groningen en Rijkswaterstaat, wordt u voorzien van de onderbouwing van de niet-maakbaarheid van de oude voorkeursvariant.

De besluitvorming heeft niet enkel plaatsgevonden in het directeurenoverleg. De volgende stappen zijn doorlopen:

- *Het directeurenoverleg van 11 november 2018 was voorbereidend aan het bestuurlijk overleg MIRT 2018. In dit overleg is besloten is uit te gaan van een erftoegangsweg (erftoegangsweg/fietsstraat).*
- *Vervolgens zijn de gemeente Groningen en Rijkswaterstaat aan de slag gegaan om te bepalen welke stappen gedaan moeten worden binnen de MIRT-systematiek om tot een nieuwe voorkeursvariant en een zorgvuldige uitvoering te komen.*
- *In mei 2019 heeft het college B&W de gemeenteraad geïnformeerd over stand van zaken aanpak bruggen Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl over de wijzigingen bij de Groningse bruggen.*
- *In oktober 2019 heeft het college B&W een memo gemaakt aan gemeenteraad over stand van zaken bruggen Van Starckenborghkanaal. (als bijlage bij brief aan raad over integrale mobiliteitsvisie)*

- *In het BO MIRT 2019 is door de minister van IenW, de provincie en gemeente Groningen besloten om een variantenstudie te doen om zo te komen tot een maakbare voorkeursvariant;*
 - *In het bestuurlijk overleg Groningse bruggen van 13 november 2019 stemmen gemeente Groningen en provincie Groningen in met het gewijzigde bestuurlijk voorkeursalternatief (BVA) 2019 en de aanpak van de MIRT-planuitwerking voor de Gerrit Krolbrug;*
 - *In december 2019 heeft het college van B&W gemeente Groningen het BVA 2019 bevestigd aan Rijkswaterstaat per brief.*
-

Paragraaf 1.2 Erftoegangsweg

Wij trekken hieruit de conclusies:

- dat de stelling dat over de uitvoering van de Gerrit Krolbrug als erftoegangsweg in het BO MIRT is besloten, niet gesteund wordt door de bestuurlijke stukken;
- dat als deze beslissing toch zou zijn genomen, dit in afwijking van en zonder medeweten van de gemeenteraad is gebeurd.

Reactie 2:

In 2018 is in het BO MIRT besproken dat de Gerrit Krolbrug als erftoegangsweg kan worden uitgevoerd. Vervolgens is dit uitgewerkt en is in het BO MIRT 2019 besloten dat er een variantenstudie gedaan moet worden;

- *Het BO MIRT 2019 bevestigt hierbij enkel de conclusies uit de stuurgroep van 13 november 2019. In deze stuurgroep lag het plan van aanpak MIRT-planuitwerking Gerrit Krolbrug aan de basis van de besluitvorming. In dit plan is de erftoegangsweg als uitgangspunt opgenomen.*
 - *De gemeenteraad is over deze beslissing geïnformeerd met de brief van mei 2019 en het memo horende bij de mobiliteitsvisie zoals aangeboden aan de raad in oktober 2019.*
-

Paragraaf 2.1 Plangebied

In onze ogen is het plangebied dat in deze paragraaf wordt geschetst, te klein. In elk geval behoren de Oosterhamriklaan aan beide zijden van de Korreweg en de toegangen tot het park tussen de Molukkenstraat en de Oosterhamriklaan tot het plangebied. Op pagina 6 wordt de Oosterhamriklaan zelf expliciet van het plangebied uitgesloten, maar in de Afweegnotitie variantenstudie staat dat de kruising Korreweg/Oosterhamriklaan met 90 cm zal moeten worden verhoogd (bijlage 1, pagina 61).

Reactie 3:

Uw constatering over het plangebied is terecht, dit hebben wij inderdaad ook geconstateerd. Het plangebied wordt bijgesteld.

Paragraaf 3.1 Profiel vaarweg

Alleen de bruggen Zuidhorn, Aduard hebben een doorvaartbreedte van (bijna) 54 meter, alle andere bruggen hebben een doorvaartbreedte tussen ongeveer 16 en 22 meter. Dit zijn:

- de Gaarkeukensluisbrug;
- de Busbaanbrug;
- de Driebondsbrug;
- de Borgbrug;
- de Bloemhofbrug;
- de Woldbrug;
- de Eelwerderbrug;
- de bruggen bij de zeesluis Farmsum

Reactie 4:

De hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD) wordt opgewaardeerd naar een vaarweg van klasse Va. In fase 1 is daarvoor een aantal bruggen aangepast (o.a. de bruggen bij Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd, Noordzeebrug). Bij de vervanging is gekozen om deze bruggen in lijn met de Richtlijn Vaarwegen zonder middenpijler aan te leggen (RVV, p. 122: Met het oog op de verkeersveiligheid wordt in vaarwegen voor beroepsvaart voor bruggen over het normale profiel geen middenpijler toegepast. Voor een volledig ongestoorde vaart moet een brug dezelfde bevaarbare breedte hebben als de vaarweg). De HLD kent een normaal profiel horende bij een vaarweg in een landstreek. Al deze bruggen hebben daarom een doorvaartbreedte van 54 meter.

In fase 2 worden de resterende bruggen op het Prinses Margrietkanaal en Van Starckenborghkanaal vernieuwd en aangepast. De bruggen op het Eemskanaal volgen daarna in fase 3. Reden daarvoor is dat deze bruggen nog niet einde levensduur zijn. Als de bruggen op het Eemskanaal (Driebondsbrug, Borgbrug, Bloemhofbrug, Woldbrug en Eelwerderbrug) worden vervangen, worden deze ook in doorvaartbreedte aangepast aan de nieuwe functionaliteit, te weten 54 meter.

Verder wordt de gewenste doorvaarthoogte in deze paragraaf minimaal 4 meter MHWS genoemd. Wij wijzen erop dat vele bruggen rond de stad niet aan deze 'wens' voldoen, te weten:

- de Oostersluisbruggen;
- de Borgbrug;
- de Bloemhofbrug;
- de Woldbrug;
- de bruggen bij de zeesluis Farmsum;
- de brug bij de Gaarkeukensluis;
- de brug Stroobos.

De hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl kent een functionaliteit, op hoofdlijnen beschreven in de BO MIRT afspraken 2018. Deze functionaliteit is vervolgens uitgewerkt naar drie vaarwegvakken, vastgelegd in het Netwerkschakelplan HLD. Een vaarwegvak ligt tussen twee sluiscomplexen, juist omdat een sluiscomplex een logische plaats is om daar (indien nodig) voor de schipper een aanpassing in de vaarweg te creëren. Dit leidt dus tot drie vaarwegvakken: het Prinses Margrietkanaal (tussen sluis Lemmer en sluis Gaarkeuken), voor het Van Starckenborghkanaal (tussen sluis Gaarkeuken en Oostersluis) en voor het Eemskanaal (tussen Oostersluis en sluis Farmsum). Doel is een zo veel mogelijk uniforme functionaliteit (breedtes, hoogtes en uitstraling) op het geheel van de HLD, maar per vaarwegvak geldt een duidelijke 'maximale' uniforme functionaliteit.

Voor de uniforme functionaliteit op het Van Starckenborghkanaal zijn de nieuwe bruggen Zuidhorn, Aduard, Dorkwerd en Noordzeebrug het uitgangspunt geweest. Dit bepaalt dat de bruggen op het Van Starckenborghkanaal aan de volgende eisen moeten voldoen:

- *als uitgangspunt vaste bruggen zonder middenpijler en met een doorvaarbreedte gelijk aan de vaarweg en een minimale doorvaarthoogte van 9,10 meter over de gehele breedte van de vaarweg gemeten vanaf maatgevende hoogwaterstand, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling;*
- *beweegbare bruggen met een minimale doorvaarthoogte van 5,50 meter gemeten vanaf maatgevende hoogwaterstand, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling in gesloten toestand, een doorvaartbreedte van het beweegbare deel over de gehele vaarweg van minimaal 54 meter en in geopende toestand een minimale doorvaarthoogte van minimaal 9,10 meter gemeten vanaf de maatgevende hoogwaterstand en op afstand bediend, waar nodig gecorrigeerd voor bodemdaling.*

Brug Stroobos (in het Prinses Margrietkanaal) en de bruggen op het Eemskanaal (Driebondsbrug, Borgbrug, Bloemhofbrug, Woldbrug en Eelwerderbrug) hebben vanwege gebruik een andere functionele eis in doorvaarthoogte. Voor het Eemskanaal geldt minimaal 5,5 meter MHWS exclusief bodemdaling. Bruggen horende bij een sluiscomplex (zeesluis Farmsum en sluis Gaarkeuken), kennen andere eisen in hoogte. Bij losse bruggen dient het object de doorstroming niet te belemmeren en daarmee op hoogte te worden gelegd. Bij bruggen van sluiscomplexen kunnen bruggen lager gelegd worden omdat schepen bij sluiscomplexen moeten wachten om te worden gesluisd.

Paragraaf 3.2 Zichtlijnen

In paragraaf 3.2 wordt aangegeven dat de zichtlijn vanaf de busbaanbrug wordt belemmerd door bebouwing en beplanting. Hieruit wordt de conclusie getrokken dat het Van Starckenborgkanaal aan de noordzijde moet worden verruimd. Dat is niet logisch, omdat daarmee de bocht wordt verscherpt. In eerdere instantie is juist de conclusie getrokken dat het Van Starckenborghkanaal aan de zuidzijde moet worden verbreed. Bovendien liggen er aan de noordzijde tal van kabels en leidingen, waaronder een belangrijke gasleiding. De verlegging daarvan komt naar wij verwachten voor rekening van de gemeente.

Het verruimen van de vaarweg aan de noordoostzijde heeft daarnaast grote impact op aansluiten van de nieuwe brug op de bestaande infrastructuur. Het verbeteren van de zichtlijnen kan eenvoudig worden gerealiseerd door aan de zuidzijde de beplanting te verwijderen, de oevers hoeven wellicht in het geheel niet gewijzigd te worden.

Reactie 5:

De bocht tussen de Busbaanbrug en de Gerrit Krolbrug moet worden verruimd omdat de bochtstraal in combinatie met de huidige breedte van de vaarweg te krap is. Verder zijn er belemmerende zichtlijnen. Dit levert nautische veiligheidsrisico's voor het vaarverkeer tussen beide bruggen. In designloop 1 van de variantenstudie is gezocht naar een optimale bochtaanpassing met een zo minimaal effect op de omgeving. In de uitkomsten van de variantenstudie ziet u hiervan de resultaten.

U merkt terecht op dat er aan de noordzijde een hogedruk gasleiding ligt. De verplaatsing daarvan is ongeacht de bochtverruiming nodig vanwege de benodigde ruimte voor kelders van de nieuwe brug. Gemeente Groningen en Rijkswaterstaat hebben bij de Gasunie reeds de verlegging aangevraagd en de gesprekken hierover lopen. Gezocht wordt naar een veilige, toekomstbestendige oplossing. De kosten hiervan drukken op het budget van de Gerrit Krolbrug.

Paragraaf 3.3 Aantal brugopeningen

In deze paragraaf wordt het aantal brugopeningen geanalyseerd. Op pagina 10 wordt de conclusie getrokken dat bij de Gerrit Krolbrug circa 25 brugopeningen per dag plaatsvinden. Dit is in overeenstemming met onze eigen berekeningen, die wij hebben gemaakt aan de hand van de openbare gegevens van Rijkswaterstaat en het Nationaal Dataportaal Wegverkeer. De minister heeft dus een onjuist aantal genoemd in de brief van 23 september 2020 aan het college van B&W.

Reactie 6:

In de Nationaal Dataportaal staat het huidige aantal openingen (tussen de 25 en 30 per dag), ongeacht het aantal schepen dat per opening passeert. De brief van de Minister noemt het aantal openingen op basis van de gemeten hoogte van de schepen die passeerden. Beide gegevens zijn daarmee correct, maar zijn niet op dezelfde wijze tot stand gekomen. Wij begrijpen dat dit enige verwarring oplevert. De relatieve vermindering is echter relevanter, namelijk het effect van een hogere brug. De cijfers zijn ook nog bijgesteld naar aanleiding van de meest recente metingen (zie reactie 16).

In de Rapportage worden rapportages aangekondigd van data over de doorvaarthoogte. Deze rapportages zijn in onze ogen niet relevant. Wel relevant zijn de gegevens over de feitelijke brugopeningen van de Gerrit Krolbrug (2,33 m doorvaarthoogte), de Dorkwerderbrug (4,5 m), de Aduarderbrug (4,5 m) en de brug bij Zuidhorn (4,5 m). Uit de openbare gegevens blijkt dat het aantal brugopeningen van een brug met 4,5 m doorvaarthoogte niet in betekenende mate afwijkt van de brug met 2,33 m doorvaarthoogte. Deze waarneming aan de hand van harde, feitelijke gegevens wordt gesteund door Schuttevaer. Volgens Schuttevaer is het de ervaring van schippers dat de brug op 4,5 m vrijwel altijd wordt geopend voor beroepsvaart.

Reactie 7:

U stelt dat onze metingen van doorvaarthoogte van passerende schepen niet relevant zijn. Dat zijn wij niet met u eens. Om een goed beeld te kunnen schetsen van het effect van een hogere brug dient expliciet gemeten te worden hoe hoog de schepen zijn welke passeren. Immers, het enkel vergelijken van het aantal brugopeningen tussen bruggen is te beperkt als niet bekend is welke vloot de brug passeert. Aangezien er nog een belangrijk kruispunt ligt tussen Dorkwerd en de Gerrit Krolbrug (Reitdiep), kan dit tot uit- en instroom leiden van vloot op de HLD. Hierdoor kunnen deze aantallen brugopeningen niet zonder meer vergeleken worden. Uit metingen over het gehele jaar blijkt dat de Gerrit Krolbrug meer openingen kent dan bijvoorbeeld Dorkwerd, en dat dit vooral zichtbaar is in de zomermaanden als gevolg van het aanbod recreatievaart.

Tenslotte, de provincie Groningen heeft ons tevens laten weten dat bruggen op 4,5 meter MHWS enkel geopend worden indien noodzakelijk.

Paragraaf 3.4 Prognose intensiteit beroeps en recreatievaart

Volgens de Rapportage gaat het aantal schepen met een lengte vanaf 100 m sterk groeien. Momenteel vormt de Gerrit Krolbrug geen belemmering voor dergelijke scheeps lengtes. Deze verwachting is dan ook niet relevant voor de bepaling van de doorvaarthoogte of voor de breedte van de nieuwe brug.

Reactie 8:

In reactie 4 hebben wij antwoord gegeven op de keuze voor de doorvaartbreedte. Hoge en lange schepen, zoals leegvaart en containerschepen, zijn gevoelig voor zijwind. Om te voorkomen dat het schip daarbij aan lager wal raakt, moet het schip met een opstuurhoek of drifthoek schuin tegen de wind in varen. Hierdoor neemt het breedtebeslag toe. Een langer schip vraagt daarmee dus wel om meer breedte.

De Rapportage signaleert verder een verwachting dat het aantal recreatievaartuigen in 2050 met 18% (hoog) en 33% (laag) zal afnemen. Daarmee vermindert volgens de Rapportage ook het aantal brugopeningen. In onze ogen kan de recreatievaart toch al geen argument zijn om een hogere brug te rechtvaardigen, maar door de verwachte vermindering van het aantal recreatievaartuigen neemt het belang van de recreatievaart nog verder af.

Reactie 9:

De rapportage geeft inzicht in de afname van het aantal recreatievoertuigen in Nederland, niet specifiek voor de Gerrit Krolbrug. De notitie doet de aanname dat op basis van landelijke ontwikkelingen ook bij de Gerrit Krolbrug een afname van de recreatievaartuigen verwacht kan worden. Echter de rapportage stelt ook dat de impact hiervan op het aantal brugopeningen van de nieuwe Gerrit Krolbrug laag is op het moment dat de nieuwe brug over een doorvaarthoogte van minimaal 4,0m MHWS beschikt. In dat geval kunnen vrijwel alle recreatievaartuigen de brug ongehinderd passeren. Een afname van het aantal passerende recreatievaartuigen heeft daarmee slechts een beperkte invloed op het aantal brugopeningen.

De brughoogte wordt echter niet aangepast voor de recreatievaart, maar voor de beroepsvaart. De HLD moet klasse Va worden, vanwege de toenemende grootte van de schepen en de groei van

vierlaagscontainervaart. Om de passage van deze schepen vlot en veilig te laten gebeuren, de beleidsdoelstelling van IenW, vraagt dit om hogere bruggen.

Paragraaf 4.1 Aard van het gebruik

Het is noodzakelijk om de Mobiliteitsvisie ten grondslag te leggen aan besluitvorming in deze projecten, om daarmee een de integrale benadering te garanderen. In de Rapportage wordt dit in paragraaf 4.2 met zoveel woorden erkend.

Reactie 10:

Bij de keuze voor de Gerrit Krolbrug betreft de gemeente bij haar afweging voor de weginrichting de mobiliteitsvisie. Door deze parallel op te stellen, is de afstemming geborgd. Daarnaast zijn voor het onderzoek ook het raadsbesluit uit 2018 over de Korreweg als fietsstraat en de uitkomsten van de expertmeeting daarover uit 2019 relevant (zie ook reactie 11).

In deze paragraaf (4.2) wordt de 'afwaardering' van de Korreweg tot erftoegangsweg genoemd. Ook als de Gerrit Krolbrug deel uitmaakt van deze afwaardering betekent dat niet, dat er geen gescheiden rijbanen mogelijk zijn. De status als erftoegangsweg betekent niet dat er (wettelijke of andere) gevolgen moeten worden verbonden aan de breedte of inrichting van de Korreweg en de Gerrit Krolbrug.

Reactie 11:

De Korreweg wordt niet alleen een erftoegangsweg maar ook een fietsstraat waar een maximum snelheid van 30 km/u geldt. De Gerrit Krolbrug is onderdeel van de hoofdfietsroute Korreweg. Al met het opstellen van de Fietsstrategie in 2015 is benoemd dat gezien het grote aantal fietsers op de door-/hoofdroute Korreweg de huidige inrichting niet meer voldoet, te weinig ruimte voor fietsers biedt en op locaties onveilig is. De Korreweg herinrichten als fietsstraat, waar de fiets de ruimte krijgt en de auto te gast is, is één van de kompasprojecten in de Fietsstrategie. Daarop volgend heeft de raad in juni 2018 daadwerkelijk besloten als voorkeursvariant voor de Korreweg de fietsstraat vast te stellen onder voorwaarde van de uitkomsten van een expertmeeting. Deze expertmeeting - in het najaar van 2019 - heeft de mogelijkheid van de fietsstraat nogmaals bevestigd. De fietsstraat is de inrichtingsvorm van de weg waarbij al het verkeer gebruik maakt van dezelfde rijbaan. Het verkeer is gemengd en de fietser wordt als hoofdgebruiker gehanteerd. Het overige gemotoriseerde verkeer dient zich in snelheid en positie (achter de fietser) aan te aanpassen.

Het fietsstraatprofiel loopt door tot over de Gerrit Krolbrug. Het is één op één inpasbaar binnen de randvoorwaarden van het BVA voor de Gerrit Krolbrug. Met de inrichting als fietsstraat wordt bovendien invulling gegeven aan de gewenste verkeersveilige inrichting. Bovendien is het onlogisch en onnodig om het gemengde verkeer op de Korreweg voor de Gerrit Krolbrug te ontmengen.

Paragraaf 4.2 Intensiteiten

De Rapportage geeft aan dat in de MIRT-planuitwerking is bepaald dat voorzien moet worden in een verkeersveilige afwikkeling van de twee typen verkeersdeelnemers (fietsers/autoverkeer). Een hoge en smalle brug staat met dit uitgangspunt op gespannen voet. Daarom willen we deze varianten graag op deze punten vergelijken met de Bewonersvariant, niet alleen voor de vaste bruggen, maar uitdrukkelijk ook voor de beweegbare brug en de toeleidende infrastructuur.

Reactie 12:

In de bestuurlijke ronde van het voorjaar 2021 zullen wij hier op ingaan.

Verder wordt er in deze paragraaf (4.2 intensiteiten) van uitgegaan dat de Korreweg als fietsstraat wordt ingericht. Momenteel hebben het college en raad van de gemeente Groningen daar nog geen definitief besluit over genomen, zodat het uitgangspunt op dit moment nog op drijfzand is gebaseerd.

Reactie 13:

Zie reactie 11.

Die beoordeling is ook van toepassing op een ander infrastructurele ontwikkeling die van doorslaggevend belang is in de afstemming met de inrichting van de nieuwe Gerrit Krolbrug, namelijk de uitvoering van de Busbaanbrug/Oosterhamrikzone. De Rapportage gaat ervan uit dat de Busbaanbrug als multimodale brug zal worden uitgevoerd, maar gezien het uitblijven van definitieve besluitvorming over de Oosterhamrikzone is dit allerm minst zeker. Wel is zeker dat de gemeente herhaaldelijk heeft aangegeven dat er een duidelijk verband bestaat tussen de besluitvorming tussen beide projecten. Daarom is het onverstandig om de besluitvorming over de nieuwe Gerrit Krolbrug te baseren op een uitvoering van de Oosterhamrikzone die bepaald niet als vaststaand kan worden ingeboekt.

Reactie 14:

Bij de keuze voor de inrichting als fietsstraat op de Gerrit Krolbrug betreft de gemeente de mobiliteitsvisie. Door deze parallel op te stellen, is de afstemming geborgd. De nieuwe Gerrit Krolbrug moet de huidige verkeersstroom (auto's, vrachtverkeer en fietsers) verkeersveilig kunnen afwikkelen met zo min mogelijke beperkingen door openingen. De nieuwe Gerrit Krolbrug wordt niet ingericht uitgaande van een verplaatsing van verkeer naar een multimodale Busbaanbrug.

De gemeente Groningen heeft eerder, in 2016 en 2018, ook geconcludeerd dat de Korreweg (met de Gerrit Krolbrug) geen vervanging is voor een autoverbinding in de Oosterhamrikzone. Onder andere vanwege de vele brugopeningen is de Korreweg, met de Gerrit Krolbrug en de verbinding met de oostelijke ringweg, daarvoor niet geschikt. Omdat de Korreweg geen vervanging kan zijn van een autoverbinding door de Oosterhamrikzone, heeft het ontwerp van de nieuwe Gerrit Krolbrug geen invloed op de besluitvorming over een eventuele autoverbinding door de Oosterhamrikzone.

Andersom is er overigens wel effect: het aanleggen van een autoverbinding over het Van Starckenborghkanaal in de Oosterhamrikzone zorgt er voor dat het autoverkeer dat samenhangt met de nieuwbouwwontwikkelingen in de zone niet wordt afgewenteld op de Korreweg.

Paragraaf 4.3 Effecten aanpassingen

In de Rapportage wordt aangekondigd dat de effecten van het afwaarderen van de weg tot erftoegangsweg wordt onderzocht met het verkeersmodel van de gemeente Groningen. Graag krijgen wij inzage in dit model.

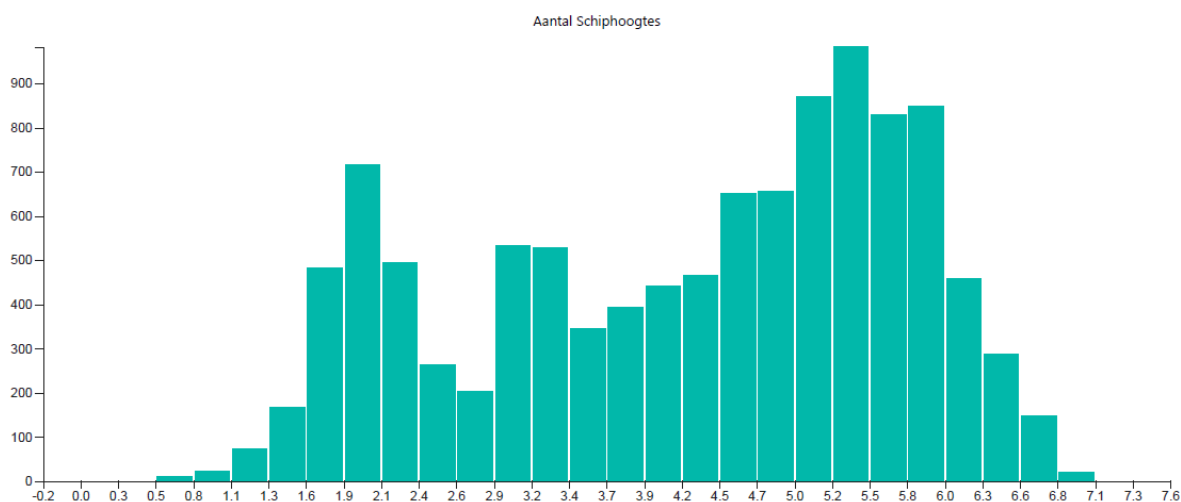
Reactie 15:

U krijgt inzicht in de verkeerseffecten van de nieuwe Gerrit Krolbrug in de nog op te stellen effectrapportage bij het ontwerp.

Opnieuw wordt in deze paragraaf (4.3 Effecten aanpassingen) de verwachting gewekt dat het aantal brugopeningen zal verminderen. De bouw van een brug met een doorvaarthoogte van 4,5 m zal dat effect, gelet op de harde data waarover wij beschikken, zeker niet hebben. Hierboven hebben we dat al aangegeven.

Reactie 16:

Onze metingen tonen aan dat er wel degelijk een verschil zit tussen een brug onder de 4,5 meter MHWS en een brug op 4,5 meter MHWS. Om dit verschil inzichtelijk te krijgen moet niet gekeken worden naar het aantal openingen, maar naar de hoogte van de passerende vloot. Dit is onderstaande tabel weergegeven.



Vertalen we dit naar openingen, dan komt er het volgende uit:

Werkelijke doorvaart t.o.v. streefpeil	Categorie (incl. 30cm marge)	Aantal schepen per categorie	Geen brugopening benodigd	Brugopening benodigd	Gem. aantal brugopeningen per dag
2.5	<2.2	1687	1687	9190	40,1
3.3	2.2-3.0	935	2622	8255	36,0
4.7	3.0-4.4	2377	4999	5878	25,4
5.9	4.4-5.6	3491	8490	2387	10,3
Inf	>5.6	2387	10877	0	0,0

Uit deze gegevens kunt u zien dat er wel degelijk een verschil zit in het aantal brugopeningen tussen 4,5 (4,7 werkelijke hoogte t.o.v. streefpeil) en 5,7 (5,9 werkelijke hoogte t.o.v. streefpeil). Cijfers uit metingen in de periode maart – november 2020.

Verder wordt in deze paragraaf (4.3 Effecten aanpassingen) aangegeven dat het fietscomfort zal worden onderzocht aan de hand van de helling. Verder wordt aangegeven dat de veiligheid voor het fietsverkeer onderzocht zal worden. Voor deze punten is een vergelijking van de hoge varianten met de Bewonersvariant noodzakelijk. De Bewonersvariant zal op de onderdelen 'comfort' en 'veiligheid' naar wij verwachten zoveel beter scoren, dat daarin een serieuze reden ligt om te kiezen voor de bewonersvariant. Met name vragen wij aandacht voor gevolgen die de 'afdeling' van een hoge brugvariant zal meebrengen, zowel voor de kruising van Korreweg/Meedenpad met de Ulgersmaweg (noordwaarts) als de kruising met de Oosterhamriklaan. Ook is de bereikbaarheid en het overige wooncomfort voor de bewoners van de woningen langs de Korreweg een punt van aandacht.

Reactie 17:

Uw zorgen nemen we mee in de weging van de effecten van de varianten in het afweegkader. Daarnaast willen wij in de bestuurlijke ronde van het voorjaar 2021 hier ook op ingaan.

Wij wijzen erop dat er aan alle zijden van de Gerrit Krol nu al sprake is van een helling met een bepaald percentage. Deze helling zal bij een verhoging van het talud moeten worden opgenomen in de berekeningen, zodat de helling niet steiler zal worden dan de norm voorschrijft.

Reactie 18:

Het hellingspercentage van het talud wordt berekend ten opzichte van maaiveld, dus ook de huidige helling telt daar in mee.

Ten overvloede vragen we hier nogmaals aandacht voor de kruising met de Ulgersmaweg. Dit onveilige knelpunt moet beslist opgelost worden. In onze ogen kan dit alleen met gescheiden rijbanen, maar voor andere oplossingen met een vergelijkbaar effect op de fietsveiligheid staan wij open.

Reactie 19:

Uw zorgen over de kruising met Ulgersmaweg nemen wij mee in de variantenstudie. Wij delen de mening dat hiervoor een oplossing voor gevonden moet worden.

Paragraaf 5.3 Bouwen in aardbevingsgevoelig gebied

Naast de risico's van aardbevingen is het goed te wijzen op een ander veiligheidsissue, dat wordt gevormd door de aanwezigheid van gasleidingen en andere nutsvoorzieningen aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal. De verlegging daarvan is nog een extra kostenpost dat drukt op het toch al onevenredig krappe budget voor de vervanging van de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug.

Reactie 20:

Uw zorgen over de aanwezigheid van kabels en leidingen nemen wij mee. Wij zijn ons bewust van deze kabels en leidingen, met de beheerders hiervan voeren wij regelmatig overleg. In de variantenstudie worden deze ook bekeken en waar nodig maatregelen voor getroffen. De verplaatsing van de gasleiding aan de noordzijde is nodig vanwege de benodigde ruimte voor kelders van de nieuwe brug. Gemeente Groningen en Rijkswaterstaat hebben bij de Gasunie reeds de verlegging aangevraagd en de gesprekken hierover lopen. Gezocht wordt naar een veilige, toekomstbestendige oplossing. De kosten hiervan drukken op het budget van de Gerrit Krolbrug.

Uitgangspuntennotitie

MIRT-Planuitwerking Vervanging Gerrit Krolbrug, zaaknummer 31146509,

Voordat we ingaan op de Uitgangspuntennotitie merken wij op dat de uitgangspunten niet zijn vastgesteld door de gemeenteraad, noch zijn voorgelegd aan de Participatiegroep.

Reactie 21:

De uitgangspunten voor de MIRT-planuitwerking zijn vastgestelde kaders van gemeente Groningen en Rijkswaterstaat, gecombineerd met de uitkomst van de MIRT-verkenning zoals deze door de provincie Groningen is verricht. Vastgestelde kaders hier zijn dus kaders die door de betreffende overheden zijn vastgesteld los van de MIRT-planuitwerking, zoals de bomenvisie van de gemeente Groningen en de richtlijn vaarwegen van de Minister van IenW.

De wijzigingen ten opzichte van het eerdere gemeenteraadsbesluit uit juni 2016 betreft enkel de weginrichting. De overige uitgangspunten zijn gelijk gebleven. De wijziging in weginrichting is door de gemeente Groningen met de raad in 2019 besproken.

"De huidige gebiedsontsluitingsweg over de Gerrit Krolbrug verliest bij een vervanging van de nabijgelegen beweegbare busbaanbrug door een multimodale vaste brug zijn functie als gebiedsontsluitingsweg. De Gerrit Krol kan dan als een erftoegangsweg (30 km/u, primair fietsverbinding) gerealiseerd worden met een geraamde investering van € 17 tot 21 mln."

Hieruit blijkt dat de Gerrit Krolbrug alleen als erftoegangsweg kan worden gerealiseerd als de busbaanbrug multimodaal wordt uitgevoerd. Nu de besluitvorming daarover nog (lang) niet is afgerond kan de 'afwaardering' van de Gerrit Krolbrug niet worden ingeboekt.

Reactie 22:

Zie reactie 14.

"Beweegbare bruggen waar nodig met een doorvaartbreedte van het beweegbare deel van 19 meter en het vaste deel van 22 meter en in geopende toestand een minimale doorvaarhoogte van 9,1 meter over de gehele breedte van de doorvaartopening gemeten vanaf de MHW en op afstand bediend."

Dit zijn alle afspraken over de breedte en hoogte van de bruggen. Met name is niet besloten dat de Gerrit Krolbrug moet worden uitgevoerd met een doorvaarhoogte van minimaal 4,5 meter. Zelfs is niet besloten dat de doorvaartbreedte 54 meter moet worden.

Reactie 23:

Dit is niet correct, zie onze reactie 4.

Paragraaf 2.2

In deze paragraaf wordt aangegeven dat spoor B (een multimodale Busbaanbrug) te veel vooruitloopt op de besluitvorming over de Oosterhamrikzone. Daar zijn wij het mee eens. Vandaar dat wij pleiten voor een integrale benadering van de grote infrastructurele projecten in het noordoosten van de Stad, waaronder in elk geval de fietsstraat Korreweg, de vervanging van de Gerrit Krolbrug en de besluitvorming over de Oosterhamrikzone. De integraliteit moet er in onze ogen toe leiden dat de besluitvorming over deze projecten wordt gekoppeld. De gemeente heeft ook steeds een koppeling gelegd tussen de verkeersstromen over de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug als waren zij communicerende vaten. Daarom moet de ont koppeling van de vervanging van de Gerrit Krolbrug ongedaan worden gemaakt.

Reactie 24:

Zie reactie 14.

De tekstpassage waar u aan refereert zijn citaten uit de planstudie uit 2015 van de provincie Groningen. In de huidige MIRT-planuitwerking wordt enkel gewerkt aan de vervanging van de Gerrit Krolbrug, zonder daarbij vooruit te lopen op de vervanging van de Busbaanbrug.

Paragraaf 2.3

In deze paragraaf wordt de niet-maakbaarheid van het BVA 2016/2017 opnieuw verondersteld, zonder dat daarover rapporten of analyses beschikbaar zijn. Zonder onderbouwing kan een dergelijke veronderstelling niet serieus worden genomen. Met name moet worden onderzocht of een bredere brug op de huidige hoogte maakbaar is. In onze ogen is er voldoende ruimte voor een dergelijke brug.

Reactie 25:

In de rapportage over de bewonersvariant is onderzocht of een brug op de huidige hoogte met de breedte uit het BVA 2017 maakbaar is. Daaruit blijkt dat een brug met deze breedte tot een niet acceptabele situatie leidt aan de Korrewegzijde. Ook de bestuurders hebben met elkaar deze conclusie getrokken.

Verder wordt de erftoegangsweg besproken. Wij wijzen er nogmaals op dat de uitvoering als erftoegangsweg niet betekent dat er geen gescheiden rijbanen mogelijk zijn. De status als erftoegangsweg betekent met name niet dat er (wettelijke of andere) gevolgen moeten worden verbonden aan de breedte of inrichting van de Korreweg en de Gerrit Krolbrug. De 'afwaardering' van 16 meter breedte (BVA 2017) naar 7,2 meter breedte is een onverklaarbaar grote stap. De onevenredige versmalling kan in onze ogen geen rechtvaardiging vinden in het karakter van een erftoegangsweg. Bovendien kunnen wij niet nagaan waar deze maatvoering op is gebaseerd. De Korreweg is grofweg 25 meter breed, de Ulgersmaweg nog breder, zodat de Gerrit Krolbrug het karakter heeft van een flessenhals.

Reactie 26:

zie reactie 11.

De maatvoering in tabel 1 is tendentieus. Gesuggereerd wordt dat er sprake is van een verbreding ten opzichte van het BVA 2017. Voor de doorgang voor het autoverkeer mag dat zo zijn, de tabel 'vergeet' dat de gescheiden wegen voor het langzaam verkeer van 10 meter teruggaan naar 0. Het langzaam verkeer zal zich nu ook over de 7,2 meter-doorgang moeten wringen. Wij maken bezwaar tegen deze valse voorstelling van zaken.

Reactie 27:

Tabel laat enkel de wijzigingen zien tussen BVA 2017 en 2019. Uw mening dat de gescheiden rijbanen verdwijnen is correct, dit blijkt ook uit het vervallen van de fietspaden in de tabel (-5 meter).

Paragraaf 2.4

In figuur 1 is een aanduiding gegeven van de infrastructuur die moet worden verhoogd bij de realisering van de brug met een doorvaarthoogte van 4,5 meter en 5,7 meter. De kaart is in ieder geval aan de zuidzijde rond de kruising met de Oosterhamriklaan te beperkt, omdat volgens de

Afweegnotitie variantenstudie (pagina 85) de kruising met 90 cm moet worden verhoogd als een stijgingspercentage van 2% (volgens CROW-normen te steil) wordt aangehouden.

Reactie 28:

Uw constatering over de kaart is terecht, echter figuur 1 is indicatief. In de variantenstudie wordt de definitieve kaart opgenomen op basis van de effecten, dus tot het punt waar het nieuwe talud eindigt.

Paragraaf 3.1

Bij de beheerdersposities moeten de beheerders van de kabels en leidingen aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal nog worden toegevoegd.

Reactie 29:

Uw constatering is terecht. In de variantenstudie zullen wij dit aanpassen.

Paragraaf 4.2

In deze paragraaf wordt onder het kopje 'Deelproject 2 - Nieuwbouw Gerrit Krolbrug' aangegeven dat de doorvaartbreedte 54 meter dient te zijn. Dit is echter niet in overeenstemming met de "Concept bestuurlijke afspraken BO MIRT najaar 2018 HLD", die op 22 oktober 2018 definitief zijn vastgesteld.

Reactie 30:

Zie onze reactie 4.

Paragraaf 4.3

In deze paragraaf wordt aangegeven hoe in fase 3 de besluitvorming plaatsvindt. Er is geen verwijzing opgenomen naar de Participatiegroep, die in 2019 is ingesteld om de wensen van stakeholders te betrekken bij de beslissingen in het project. Nog opvallender is dat de gemeenteraad geen rol heeft gekregen, terwijl in de correspondentie van B&W keer op keer wordt aangegeven dat de raad een beslissende stem heeft.

Reactie 31:

Deze paragraaf gaat over de besluitvorming van de bestuurlijke voorkeursvariant. Hierin vervult de participatiegroep geen rol als besluitvormer. De gemeenteraad heeft wel deze rol in de bestuurlijke ronde om te komen tot de voorkeursvariant. De raad wordt dan ook in deze fase meegenomen.

Doel van de participatiegroep was o.a. om betrokkenen te informeren over de voortgang van het project en belangen en standpunten uit te wisselen en mee te wegen bij keuzes. De participatiegroep is geen besluitvormend orgaan.

Het was tevens het doel om conceptdocumenten voor de stuurgroep eerst in de participatiegroep te bespreken, zodat u mee kan praten en advies kunt geven over wat aan de bestuurders wordt voorgelegd. In afwijking van gemaakte afspraken zijn tot tweemaal toe conceptdocumenten en/of visies daarop gedeeld in de (sociale) media. Dat zorgt voor verwarring over de inhoud en status van deze documenten. Om die reden waren wij helaas genoodzaakt af te stappen van het voornemen om conceptdocumenten vooraf met de participatiegroep te delen.

Paragraaf 4.4

In deze paragraaf wordt de RIE besproken. De opstelling van een RIE in fase 3 zal moeten ingaan op de aspecten helling, windval van de Antillenflat en (indien de Bewonersvariant niet wordt gevolgd) shared space.

Reactie 32:

De eisen waaraan de Risico-inventarisatie & -evaluatie (RIE) ten aanzien van een integraal veilig ontwerp moet voldoen, zijn vastgelegd in kaders en richtlijnen. Wij zullen deze kaders en richtlijnen volgen.

Paragraaf 4.5

Deze paragraaf stelt dat de belangrijkste bron van de verschillende ontwerpelementen het 'Historisch overzicht besluitvorming en uitgangspunten nieuwbouw Gerrit Krolbrug' waarin de afspraken omtrent het BVA, inclusief bijbehorende afspraken en uitgangspunten zijn verwoord.

Wij wijzen er nogmaals met klem op dat deze afspraken en uitgangspunten eenzijdig en ambtelijk zijn vastgesteld, geen onderwerp van inspraak of participatie zijn geweest, niet door ons worden gesteund en niet door een democratisch gekozen orgaan, zoals de gemeenteraad zijn vastgesteld. Sterker nog, sommige van deze uitgangspunten zijn lijnrecht in strijd met de moties van de gemeenteraad over de Gerrit Krolbrug.

Reactie 33:

De uitgangspunten voor de MIRT-planuitwerking zijn vastgestelde kaders van gemeente Groningen en Rijkswaterstaat, gecombineerd met de uitkomst van de MIRT-verkenning zoals deze door de provincie Groningen is verricht. Vastgestelde kaders hier zijn dus kaders welke door de betreffende overheden zijn vastgesteld los van de MIRT-planuitwerking, zoals de bomenvisie van de gemeente Groningen en de richtlijn vaarwegen van de Minister van IenW.

Het memo historische besluitvorming en uitgangspunten is een feitelijke beschrijving van het doorlopen proces en de conclusies. Ook zijn daarin de gemaakte bestuurlijke afspraken, vastgelegd in het plan van aanpak MIRT-planuitwerking Gerrit Krolbrug, verwoord. Het memo is vastgesteld door de bestuurders van de gemeente Groningen, provincie Groningen en Rijkswaterstaat. Het is daarmee nadrukkelijk geen ambtelijk stuk.

Onder het kopje 'aansluitende infrastructuur' wordt vergeten dat er een directe verkeerskundige relatie ligt met de busbaanbrug. Zolang de besluitvorming daarover niet definitief is kan er nog geen beslissing over de inrichting van de Gerrit Krolbrug worden genomen.

Reactie 34:

Zie reacties 14 en 24.

Bij de aansluiting op de fietsstraat Korreweg wrekt zich opnieuw dat daarover nog geen definitief besluit is genomen. Zolang niet duidelijk is hoe de fietsstraat zal worden uitgevoerd, kan er geen besluit over de inrichting van de Gerrit Krolbrug worden genomen. Bovendien is niet de aansluiting op de fietsstraat het probleem, maar de aansluiting op de Ulgersmaweg, die zeker niet als fietsstraat zal worden uitgevoerd.

Reactie 35:

Ten aanzien van de besluitvorming over de erftoegangsweg verwijzen wij naar reactie 22. Uw zorgen over de kruising met Ulgersmaweg nemen wij mee in de variantenstudie. Wij delen de mening dat hiervoor een oplossing voor gevonden moet worden.

Overigens staat er nog een storende feitelijke onjuistheid in de passage over de Korreweg, die momenteel een 50 km-weg is. Het is dus niet zo dat de 'afwaardering' naar een erftoegangsweg geen consequenties heeft voor de maximumsnelheid.

Reactie 36:

Zie reactie 11.

Ten aanzien van het hellingspercentage gaat de rapportage ervan uit dat een helling van 2% gewenst is. Volgens de gangbare CROW-normen is een helling van 1,75% gewenst, gelet op de te overbruggen hoogte. We stellen vast de afwijking van de CROW-normen door RH/DHV expliciet is bevestigd tijdens de bijeenkomst op 18 augustus 2020. Wij wijzen er nogmaals op dat de alle toeleidende wegen nu al een helling hebben. Deze helling moet betrokken worden bij de berekeningen van de hellingen indien besloten wordt de hogere varianten uit te voeren.

Reactie 37:

Het hellingspercentage van het talud wordt berekend ten opzichte van maaiveld (horizontaal vlak), dus ook de huidige helling telt daar in mee.

Vanzelfsprekend wordt in deze paragraaf uitgegaan van een wegbreedte van 7,2 meter op de Gerrit Krolbrug. Wij wijzen er opnieuw met klem op dat deze breedte niet is voorgelegd aan de Participatiegroep en evenmin aan de gemeenteraad, maar op oncontroleerbare wijze is ontstaan in een overleg. Sindsdien is deze breedte steeds gepresenteerd als voldongen feit, waarop niet teruggekomen wordt. Wij zijn het zeer oneens met deze ondemocratische gang van zaken.

Reactie 38:

Zie reactie 11.

Ook geven wij hier opnieuw aan, dat zelfs als het karakter van een erftoegangsweg moet worden toegekend aan de passage over de Gerrit Krolbrug, dit niet betekent dat er geen gescheiden rijbanen kunnen worden aangelegd. Het erftoegangs-karakter brengt geen wettelijke eisen mee die dwingen tot een smalle passage over de Gerrit Krolbrug.

Reactie 39:

Zie reactie 11.

Ten slotte merken we over dit punt op, dat in deze paragraaf wordt aangegeven dat de wegbreedte van 7,2 meter ook gehandhaafd blijft als de Gerrit Krolbrug gesloten wordt voor autoverkeer: "vanwege hoge intensiteiten en snelheidsverschillen bij elkaar tegemoetkomende (elektrische) fietsers." Kennelijk wordt hier bedoeld dat de veiligheid van de fietsers een breedte van 7,2 meter vereist zonder dat er autoverkeer doorheen rijdt. Hiermee wordt in feite erkend dat een wegbreedte van 7,2 meter, die gedeeld moeten worden met auto's en vrachtverkeer onvoldoende is om de veiligheid van het langzaam verkeer te waarborgen. Bij een uitvoering met gescheiden rijbanen voor auto- en langzaam verkeer is de veiligheid van het langzaam verkeer wel te waarborgen.

Reactie 40:

De rapportage meldt dat volgens de CROW-richtlijnen bij deze fietsintensiteiten 7,2m een veilige breedte is, voor zowel de situatie met fietsers en auto's (bij fietsstraat) als bij alleen fietsers (fietspad).

Uw conclusie dat "een wegbreedte van 7,2 meter, die gedeeld moeten worden met auto's en vrachtverkeer onvoldoende is om de veiligheid van het langzaam verkeer te waarborgen" wordt niet door de CROW-richtlijnen onderschreven en delen wij daarom niet.

Een ander argument dat in deze paragraaf wordt genoemd is het 'streven naar uniformiteit op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl', dat 'vereist dat de... afmetingen... aansluiten op... de nieuw gerealiseerde bruggen bij Aduard en Dorkwerd'. Het is opmerkelijk dat een streven ertoe leidt dat er een bepaalde uitvoering is vereist. Onzes inziens is een streven een bepaalde wenselijkheid, maar daarmee nog geen eis. Het streven naar uniformiteit heeft misschien esthetische achtergronden, maar kan niet rechtvaardigen dat 15.000 fietsers per dag ongemak moeten accepteren in de vorm van een helling, voor een brughoogte die niet noodzakelijk is.

Reactie 41:

De eis van uniformiteit heeft zeker geen esthetische basis, maar de noodzaak ligt in de nautische veiligheid. In het streven naar zo hoog mogelijk niveau van veiligheid onderneemt Rijkswaterstaat acties om de risico's zo veel mogelijk te beperken (risicomangement). Deze acties zijn gericht op het verkleinen van de kans op schade en het beperken van de ernst of omvang daarvan. Hierbij wordt ook gekeken naar de voorspelbaarheid van de infrastructuur opdat de kans op vergissing door de vaarweggebruiker beperkt is.

Verder geeft de rapportage geen ander argument om de brughoogte te rechtvaardigen. Wij stellen hier de vraag dat als het streven zo belangrijk is dat het een bepaalde uitvoering wordt vereist, waarom dan de andere bruggen op het traject Lemmer-Delfzijl niet ook worden aangepast.

Reactie 42:

Zie onze reactie 4.

De uniformiteit wordt bereikt in de aanpassingen in fase 2 van de opwaardering van de HLD, door alle beweegbare bruggen op het Van Starckenborghkanaal te leggen op minimaal 4,5 meter MHWS en vaste bruggen op 9,5 meter MHWS. Met de Gerrit Krolbrug op minimaal 4,5 meter MHWS met vaste loopbruggen op 9,5 MHWS, de Paddepoelsterbrug op 9,5 MHWS en de Busbaanbrug op 9,5 meter MHWS is het Van Starckenborghkanaal dus uniform ingericht.

Figuur 3 geeft inzicht in de wens om een vrij uitzicht te houden in een bocht. Ter hoogte van de Gerrit Krolbrug bevindt zich zo'n bocht. Figuur 3 laat zien dat het dan logisch is dat er aan de binnenkant van de bocht een deel bevindt dat wordt vrijgehouden van begroeiing en bebouwing. Toch wil Rijkswaterstaat juist de buitenkant van de bocht verruimen. Dat is onlogisch en onnodig, en zadelt het project op met onnodig hoge realisatiekosten, onder meer door verlegging van de gasleiding aan de noordzijde van de Gerrit Krolbrug en ingrijpendere maatregelen om aan te sluiten op de bestaande infrastructuur.

Reactie 43:

De bocht tussen de Busbaanbrug en de Gerrit Krolbrug moet worden verruimd omdat de bochtstraal in combinatie met de huidige breedte van de vaarweg te krap is. Verder zijn er belemmerende zichtlijnen. Dit levert nautische veiligheidsrisico's voor het vaarverkeer tussen beide bruggen. In designloop 1 van de variantenstudie is gezocht naar een zo optimale bochtaanpassing met een zo minimaal effect op de omgeving. In de uitkomsten van de variantenstudie ziet u hiervan de resultaten.

U merkt terecht op dat er aan de noordzijde een hogedruk gasleiding ligt. De verplaatsing daarvan is ongeacht de bochtverruiming nodig vanwege de benodigde ruimte voor kelders van de nieuwe brug. Gemeente Groningen en Rijkswaterstaat hebben bij de Gasunie reeds de verlegging aangevraagd en de gesprekken hierover lopen. Gezocht wordt naar een veilige, toekomstbestendige oplossing. De kosten hiervan drukken op het budget van de Gerrit Krolbrug.

Er is nog ruimte aan de zuidzijde, ter hoogte van de bedrijven die aan de Antillenstraat zijn gevestigd, om een stuk van de bocht af te snijden. Net als aan de noordzijde vraagt dat wel overleg met de grondeigenaar.

Reactie 44:

In designloop 1 van de variantenstudie is gezocht naar een zo optimale bochtaanpassing met een zo minimaal effect op de omgeving. In de uitkomsten van de variantenstudie ziet u hiervan de resultaten.

Paragraaf 5.2

Het aantal brugopeningen is niet onomstreden. In de brief van de minister van 23 september 2020 aan het college van B&W wordt aangegeven dat de Gerrit Krolbrug thans 45 keer per dag geopend wordt. In de Rapportage plangebied van Royal HaskoningDHV wordt echter op basis van feitelijke brugopeningen uitgegaan van 25 openingen per dag. Dit aantal is min of meer in overeenstemming met de openbare data die wij zelf hebben opgevraagd bij het Nationaal Dataportaal Wegverkeer. Uit die gegevens van het Dataportaal blijkt verder dat er geen significante verschillen zijn te zien in het aantal brugopeningen tussen de Gerrit Krolbrug en de bruggen op het traject Gaarkeuken – Delfzijl die een doorvaarthoogte hebben van 4,5 meter.

De vermindering van het aantal brugopeningen is niet bruikbaar als argument om een nieuwe Gerrit Krolbrug met een hogere doorvaarthoogte te rechtvaardigen, omdat het op geen enkele wijze wordt ondersteund door harde gegevens. Daaruit blijkt juist dat er geen substantieel verschil bestaat tussen de opening van een brug op 4,5 meter en de huidige Gerrit Krolbrug.

Reactie 45:

Zie onze eerdere reacties 6, 7 en 16
