



Negen investeringen die niet nodig waren geweest als het spoor was verdiept.

Brugaffaire roept vragen op

ANALYSE

Een spoorbrug die nog maar 2 minuten openstaat waardoor er geen boot meer langs kan. Het lijkt een grap, maar dreigt te gebeuren.

FRITS POELMAN

Plezier- en recreatievaarders worden wel vaker over het hoofd gezien. Maar dat de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal in Groningen compleet onbruikbaar wordt, valt zelfs in hun kringen in de categorie 'bijzonder'.

Als er straks elk kwartier een trein

naar Leeuwarden vertrekt, rijden er zoveel treinen over de brug dat die nog maar 2 minuten (nu nog 8) open kan. Voor boten is dat te kort, omdat er drie bruggen achter elkaar liggen. Ze varen bovendien langzaam vanwege een knik in het kanaal.

Het rijk steekt namens de provincie Groningen en Friesland 171 miljoen euro in de spoorbaan voor het project Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden (ESGL). Dat begint net naast de brug. Maar dat de spanning tussen spoor- en waterbelangen pas naar buiten komt nu er een ontwerp-tracébesluit ligt, is pikant. De provincie is immers verantwoordelijk voor zowel de trein als de scheepvaart en praat al jaren over ESGL.

Gedeputeerde Fleur Graeper (D66) erkent het probleem en zei vorige week dat ze een oplossing zoekt. Hoe de brug uit beeld kon raken, is onduidelijk. Het is niet ondenkbaar dat het probleem bewust is 'vergeten' omdat er binnen ESGL geen geld voor was, maar die suggestie wordt alom ontkend.

Wat nu? Wellicht tovert Prorail alsnog een manier uit de hoge hoed om de brug toch een paar minuten langer open te houden. Zo iets gebeurde eerder met het Herewegviaduct. Dat moest eerst vervangen worden omdat het te laag zou zijn, maar bleek uiteindelijk toch hoog genoeg. Zonder verrassende wending lijkt uitbreiding van de spoorbrug met een extra spoor nodig.

Ondertussen duiken naar aanleiding van het probleem ideeën op om ESGL te koppelen aan het stationsgebied en het spoor te verdiepen in plaats van tunnels of viaducten te bouwen dan wel te vervangen.

De huidige plannen lijken te ver gevorderd om aan te passen, maar de ruimtelijke voordelen zijn groot. Daarmee roept het curieuze vaarprobleem de vraag op waarom niet is onderzocht of het het idee – in navolging van Almelo, Vught en elders – in Groningen haalbaar is. Ook al zijn de schippers net zo goed geholpen met een brug die – liefst een paar keer per uur – langer open kan.