

Onderwerp Planstudie Paddepoelsterbrug

Steller Jeanet Halsema



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 050-3678865

Bijlage(n) 0

Ons kenmerk 6261150

Datum 12-04-2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

De Paddepoelsterbrug wordt in het kader van de verbetering van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl naar de vaarwegklasse Va vervangen. De provincie Groningen heeft in opdracht van het Rijk, de vaarwegbeheerder, een planstudie uitgevoerd. De planstudie, die in samenwerking met ons is uitgevoerd, is onlangs formeel afgerond. In deze brief informeren wij uw raad over deze planstudie, de gekozen voorkeursvariant en de planning.

### **Aanleiding**

De provincies Fryslân, Groningen en Rijkswaterstaat werken aan het verbeteren van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Doel is om te zorgen dat grotere schepen (vaarwegklasse Va) vlot en veilig kunnen doorvaren en dat op termijn Noord-Nederland bereikbaar wordt voor vierlaagscontainervaart. De vervanging van de Paddepoelsterbrug is onderdeel van fase 2 van het programma verbetering Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl. Het Rijk heeft op 1 januari 2014 het beheer van de vaarweg overgenomen van de provincie en is daarmee ook eigenaar van de Paddepoelsterbrug geworden. De vervanging van de Gerrit Krolbrug maakt ook deel uit van fase 2 van het programma. De besluitvorming hierover heeft in de raad van juni 2016 plaatsgevonden (kenmerk 5732056).

### **Huidige situatie**

De Paddepoelsterbrug ligt aan de rand van de stad Groningen en is gebouwd in 1930 als pontondraaibrug. De doorvaarthoogte bedraagt circa 1,0 meter en de doorvaartbreedte 22 meter. De brug moet nu voor elk schip open en twee elkaar tegemoet komende schepen kunnen niet tegelijk de brug passeren. Vanuit het programma wordt de vaarweg tweestrooks gemaakt, zodat schepen elkaar overal, ook bij bruggen kunnen passeren. Het kanaal ter plaatse van de Paddepoelsterbrug moet worden verbreed naar 54 meter, de minimale doorvaartbreedte voor vaarwegklasse Va. De kanaalbreedte ter hoogte van de Paddepoelsterbrug bedraagt in de huidige situatie circa 49 meter. Verder nadert de Paddepoelsterbrug het einde van haar technische levensduur.



**Planstudie**

Er zijn in de planstudie 4 kansrijke varianten onderzocht en beoordeeld:

1. Lage draaibrug op de huidige locatie;
2. Lage hefbrug op de huidige locatie;
3. Hefbrug met een doorvaarthoogte van 4 m ten westen van de huidige brug;
4. Tafelbrug met een doorvaarthoogte van 4 m ten oosten van de huidige brug.

In de planstudie heeft de lage draaibrug op de huidige locatie (variant 1) in eerste instantie de voorkeur gekregen. De bestaande situatie wordt daarmee grotendeels gehandhaafd waarmee recht gedaan wordt aan de functie die de brug heeft in de huidige situatie. De brug is met name van belang voor het fietsverkeer en van ondergeschikt belang voor gemotoriseerd verkeer (alleen bestemmingsverkeer is toegestaan). Door deze specifieke situatie zijn de andere varianten minder voor de hand liggend vanwege de extra negatieve ruimtelijke effecten en de hogere investeringskosten. Daarnaast is tijdens de inloopbijeenkomsten gebleken dat de overgrote meerderheid van de omwonenden en belanghebbenden variant 1 als voorkeur heeft. Belangrijkste argumenten hiervoor zijn de geringe impact op landschap en woonomgeving en het zo min mogelijk aantrekkelijk maken van de brug voor sluipverkeer.

**Participatie**

De direct omwonenden van de Paddepoelsterbrug, de gebruikers en de omliggende gemeenten zijn in de planstudie betrokken. Er zijn vier informatiebijeenkomsten georganiseerd, waarbij zij hun opmerkingen, vragen, ideeën, belangen en wensen kwijt konden. Samen met hen is de voorliggende voorkeursvariant tot stand gekomen. De omwonenden en belanghebbenden worden gelijktijdig met uw raad per brief geïnformeerd over de afronding van de Planstudie Paddepoelsterbrug en de verdere planning.

**Voorkeursvariant**

De belangrijkste voordelen van een lage draaibrug op de huidige locatie (variant 1) zijn de geringe impact op de woonomgeving en de ruimtelijke kwaliteit. Dit is vooral een gevolg van het ontbreken van taluds die noodzakelijk zijn voor varianten met een hogere doorvaarthoogte. Variant 1 brengt echter wel met zich mee dat de brug – net als in de huidige situatie – voor alle schepen geopend moet worden (zowel beroeps- als recreatievaart, gemiddeld circa 35 keer per dag).

Rijkswaterstaat heeft in het proces aangegeven dit een onwenselijke situatie te vinden. Uit nadere studie bleek dat er een mogelijkheid is om variant 1 te optimaliseren qua doorvaarthoogte zonder significante negatieve impact op de woonomgeving en de ruimtelijke kwaliteit. Deze optimalisatie bestaat uit het toepassen van een 'toog' in de brug. De getoogde draaibrug heeft dan in het midden een doorvaarthoogte van 3,0 meter. Dit levert een aanzienlijke verbetering op, omdat het grootste deel van de recreatievaart de brug zonder opening kan passeren. Voor de beroepsvaart heeft een verhoging enige positieve gevolgen omdat er minder of geen wachtende plezierjachten voor de brug liggen c.q. manoeuvreren. Een soortgelijke brug is op dezelfde vaarweg ook al gerealiseerd bij Stroobos.





*Getoogde brug bij Stroobos*

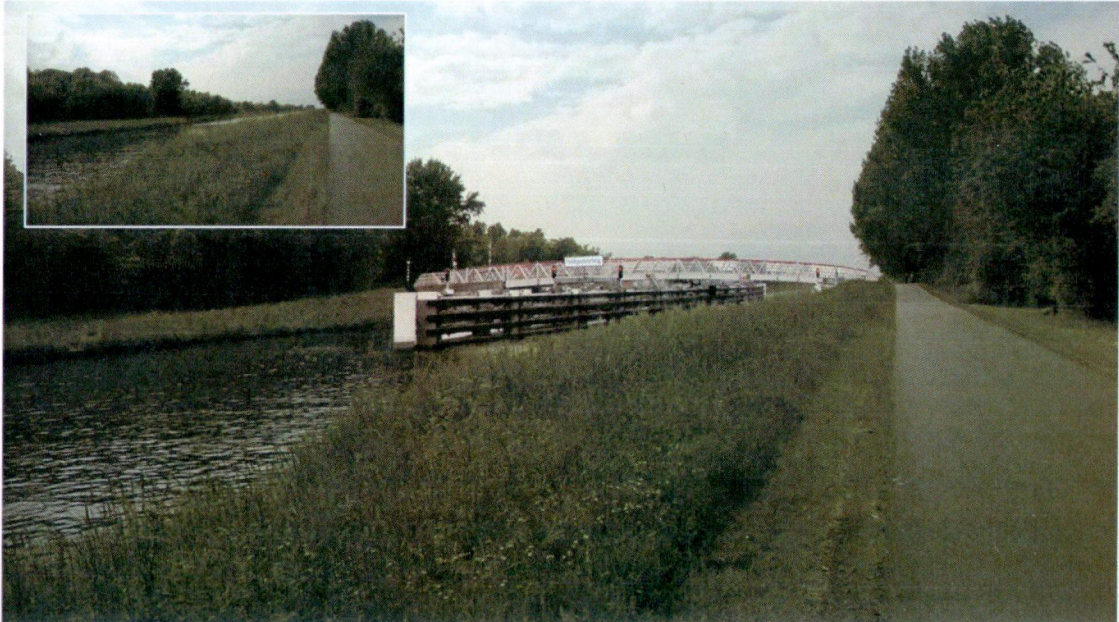
Tijdens één van de inloopavonden is gebleken dat de omwonenden en belanghebbenden een voorkeur hebben voor de geoptimaliseerde variant met een doorvaarthoogte van 3 meter, mits deze ca. 100 meter wordt verschoven in westelijke richting. Hierdoor wordt het uitzicht voor de omwonenden minder beperkt. Vanuit landschappelijk, ecologisch en verkeerskundig oogpunt levert dit geen bezwaren op. Dit geldt ook voor archeologische waarden, maar deze vormen nog wel een punt van aandacht bij de nadere uitwerking. Ook de fietsverbinding over de brug naar Zernike is aandachtspunt. Door de verschuiving van de brug ontstaan omrijdbewegingen in het fietsnetwerk. Bij de nadere uitwerking moet onderzocht worden of een meer rechtstreekse verbinding vanaf de brug naar Zernike mogelijk is. Daarnaast is voor zowel de brug als de verruiming van de vaarweg een bestemmingsplanwijziging nodig.

In bestuurlijk overleg tussen Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen is besloten om de getoogde draaibrug, die 100 meter in westelijke richting is verschoven ten opzichte van de huidige brug, te benoemen als voorkeursvariant.



*Tekening vastgestelde voorkeursvariant*





*Impressie: getoogde draaibrug westzijde Paddepoelsterbrug (standplaats: noordzijde Van Starckenborghkanaal, kijkrichting: westen). Kader: huidige situatie.*

Na dit besluit is de vastgestelde voorkeursvariant gepresenteerd in de laatste informatiebijeenkomst. Daarna is een nautisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen of het realiseren van een nieuwe brug op deze plek mogelijk is. De conclusie van het nautisch onderzoek is dat de huidige brug in bedrijf kan blijven tijdens de bouw van de nieuwe brug.

### **Kosten en financiering**

De totale investeringskosten voor deze nieuwe brug worden door het Rijk gefinancierd vanuit het programma verbetering Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl conform het MIRT 2017 voor fase 2.

### **Vervolg**

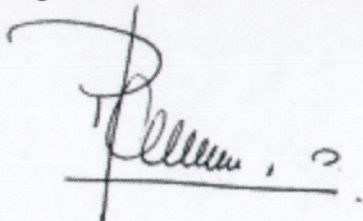
Het Rijk heeft aangegeven dat fase 2 van de verbetering van de vaarweg in 2025 moet zijn afgerond. Voorheen was de planning 2023, maar dit was vanwege beschikbaarheid van financiële middelen in de tijd niet haalbaar. Het Rijk is opdrachtgever en zal, in samenhang met de andere te realiseren projecten in fase 2, bepalen wanneer de Paddepoelsterbrug daadwerkelijk zal worden vervangen. Verwacht wordt dat de uitvoering van de Paddepoelsterbrug tussen 2023 en 2025 gaat plaatsvinden. Het is nog niet bekend wanneer de planuitwerking van de voorkeursvariant wordt gestart. Naar verwachting over enkele jaren.

Eenzelfde verschuiving in de planning geldt mogelijk voor de Gerrit Krolbrug. In het uitvoeringsprogramma van het Rijk staat de Gerrit Krolbrug nu gepland voor oplevering in 2023 in plaats van 2020. Onze inzet is er nog steeds opgericht op de oorspronkelijke planning (2020). Wij hebben het Rijk gewezen op het belang van een speedige

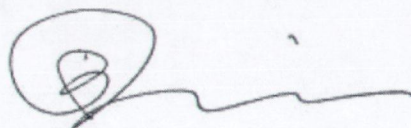


vervanging gelet op de functie van de brug in ons verkeersnetwerk en het risico dat de brug vaker en langer niet beschikbaar is vanwege technische mankementen. Het betreft immers één van de drukste fietsroutes en vormt de ontsluiting voor de Korrewegwijk en het gebied de Ulgersmaweg. Er is een goede kans dat de oorspronkelijke planning toch mogelijk is. Zodra wij meer weten, stellen wij uw raad hiervan op de hoogte.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,  
Peter Teesink