

Raadsvoorstel



Onderwerp **Voorkeurslocatie vervanging Paddepoelsterbrug**
Steller/telnr. Geert Bentum / 06-46647398 Bijlagen **5**

Registratienummer 211252-2023
Classificatie Openbaar Geheim Vertrouwelijk (bij gebruik van
persoonsgegevens)

Portefeuillehouder Broeksma
Langetermijn agenda (LTA) **LTA ja:** **Maand** Oktober **Jaar** 2023
Raad **LTA nee:** **Niet op LTA**

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. als voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug het locatiealternatief I (west) vast te stellen en dit als uitgangspunt te nemen voor verdere uitwerking en realisatie;
- II. een aanvullend planvoorbereidingskrediet beschikbaar te stellen van € 735.000,- voor de nieuwe Paddepoelsterbrug waarmee het totaal krediet op € 1.435.00,- komt;
- III. de gemeentebegroting 2023 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen;
- IV. de kapitaallasten van dit aanvullende krediet te dekken uit de rijksbijdrage voor de nieuwe brug.

Samenvatting

Sinds de aanvaring van de Paddepoelsterbrug in september 2018 is de verbinding over het Van Starckenborghkanaal via deze brug niet meer beschikbaar. In 2020 is afgesproken dat de gemeente Groningen de nieuwe brug aanlegt. De gemeente Groningen heeft daarmee de verantwoordelijkheid voor de planuitwerking en vervolgens de realisatie op zich genomen. Dit besluit is het vertrekpunt voor de planuitwerkingsfase die is gestart in 2022.

Er is een breed en integraal onderzoek uitgevoerd naar de voorkeurslocatie voor de nieuwe brug. Met nauwe betrokkenheid van direct omwonenden en belangenorganisaties is een intensief participatietraject doorlopen. Het onderzoek is nu afgerond. Locatiealternatief I is de voorgestelde voorkeurslocatie, de meest westelijke locatie binnen het zoekgebied, heeft de minste effecten op de natuur en inpassing in de omgeving en heeft de laagste investeringskosten.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

Paddepoelsterbrug

De Paddepoelsterbrug voorziet in één van de verbindingen tussen Stad en Ommeland. De verbinding over het Van Starckenborghkanaal is een schakel in het functioneel - toeristisch – recreatieve netwerk van wandel- en fietspaden aan de noordkant van Groningen. Het is de noordelijke ontsluiting voor regionaal fietsverkeer van en naar de Campus Zernike, de MBO's, middelbare scholen en overige voorzieningen in de stad. Het is de entree van Groningen voor fietsers, forenzen, scholieren en recreanten en voor jaarlijks minimaal 30.000 wandelaars van het Pieterpad.

De Paddepoelsterbrug ligt over het Van Starckenborghkanaal, dat onderdeel is van de nationale Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD) en onderdeel van het HoofdVaarWegenNet. De HLD is één van de belangrijkste vaarwegen van Nederland en van groot belang voor de noordelijke en ook de nationale economie, onder meer voor de bevoorrading van de industrie en het vervoer van grondstoffen tussen Noord-Nederland en de rest van Nederland. De HLD is de enige hoofdvaarweg in Noord-Nederland en onderdeel van de vaarwegcorridor Amsterdam – Noord-Nederland. Beroepsmatig scheepvaartverkeer (nationaal en internationaal) en recreatief vaarverkeer maakt dagelijks gebruik van de vaarweg.

In 2018 heeft een aanvaring plaatsgevonden van een schip met de Paddepoelsterbrug waarbij de brug onherstelbaar werd beschadigd en later is gesloopt. Sindsdien ontbreekt de verbinding over het kanaal.

Een nieuwe brug

Al in 2015 is er in opdracht van provincie Groningen, destijds nog beheerder van de HLD, een eerste studie verricht naar de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Dit omdat de voormalige Paddepoelsterbrug, gebouwd in 1930, aan het einde van zijn technische levensduur was gekomen. Deze geplande vervanging is onderdeel van de opwaardering van de HLD naar vaarwegklasse Va in opdracht van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W).

Sinds de aanvaring van de oude brug in 2018 hebben wij veelvuldig overleg gevoerd met het ministerie van I&W om tot een passende oplossing te komen om de verbinding zo spoedig mogelijk te herstellen. Ook vanuit de gehele regio, waaronder de actiecomité Brug t'rug", Provincie Groningen, belangenorganisaties, bewoners en stakeholders is gepleit voor een zo spoedig mogelijk herstel van de eeuwenoude verbinding, mede vanwege het sterke regionale en recreatieve karakter. Daarop heeft in opdracht van het ministerie van I&W Rijkswaterstaat (RWS) een nieuwe Verkenning uitgevoerd naar een nieuwe brug. Op 28 oktober 2020 hebben wij bij de Minister van I&W per brief aangedrongen op een spoedig herstel van de Paddepoelsterbrug en daarbij ons uitgesproken voor een beweegbare brug op dezelfde hoogte als de huidige Dorkwerderbrug. De door het Rijk uitgevoerde verkenning heeft geleid tot het besluit van het BO-MIRT 2020 (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) om een nieuwe hoge vaste Paddepoelsterbrug te realiseren. Eerdere ontwerpen en varianten voor een nieuwe brug zijn sindsdien volgens het ministerie, vanwege nieuwe eisen aan de vaarweg vanuit het Rijk, niet meer van toepassing. Over het participatieproces, in de periode 2015-2021, heerst er bij omwonenden nog veel ongenoegen en stond de relatie tussen de omwonenden en het Rijk onder druk, waardoor het vertrouwen in een gedragen oplossing en in de overheid is geschaad.

In het BO-MIRT 2020 is tevens afgesproken dat de gemeente Groningen de nieuwe brug gaat uitwerken en realiseren. Het uitgangspunt daarvoor is een hoge vaste brug voor fietsers en voetgangers, met een doorvaarthoogte van 9,7 meter ten opzichte van Maatgevend Hoog Water Scheepvaart (MHWS) en een minimale overspanning van 54 meter en hellingbanen om het hoogteverschil te overwinnen. In het voortraject is op gezette tijden, in verschillende fasen en op meerdere momenten gesproken met omwonenden om verschillende opties te onderzoeken. Hoewel wij als gemeente Groningen, samen met de omgeving en andere partners, een voorkeur hadden voor een lagere beweegbare brug, zijn andere opties en hoogtes na het besluit van BO-MIRT 2020 niet meer aan de orde. In het BO MIRT van 2021 zijn de afspraken uit het BO MIRT van 2020, na afhandeling van de motie Laçin, in 2021 herbevestigd. Sinds het moment dat de gemeente Groningen verantwoordelijk is voor het project, is er een intensief participatietraject doorlopen. Door een bewuste keuze voor een transparante aanpak zijn de direct omwonenden en belangenorganisaties nauw betrokken bij het proces

Doelen

In 2022 hebben wij het initiatief genomen en is gestart met het onderzoek om te komen tot een nieuwe Paddepoelsterbrug. De hoofddoelen voor het project die wij daarbij hanteren zijn:

- Het realiseren van een nieuwe vaste brug over het Van Starckenborghkanaal, een schakel vormt in de fiets- en voetgangersverbinding tussen Stad en Ommeland;
- Daarmee het herstel van de eeuwenoude verbinding over de Paddepoelsterweg;

- Het inpassen en aansluiten van de hellingbanen van de brug binnen de bestaande omgeving aan zowel Stad- als Ommelandzijde;
- Het realiseren van optimale en verkeersveilige aansluitingen voor fietsers en voetgangers met het bestaande netwerk voor deze gebruikers;
- Het daartoe doorlopen van transparant proces met nauwe betrokkenheid, afstemming en inbreng van omwonenden en belanghebbende partijen.

Kader

Gemeente Groningen

De Paddepoelsterbrug als verbinding voor dagelijks en recreatief gebruik is onderdeel van onze Omgevingsvisie Levende Ruimte. Het behouden en versterken van de bestaande recreatieve verbindingen (fiets-, wandel- en vaarroutes) en waar mogelijk creëren van nieuwe routes vinden we daarin belangrijk. Ook als onderdeel van het verkeerssysteem van onze gemeente is de Paddepoelsterbrug van belang en is daarom ook opgenomen in de Mobiliteitsvisie. Het herstel van de verbinding tussen Stad en Ommeland past in het pakket aan maatregelen om de rol en het gebruik van de auto terug te dringen en de prioriteit die we geven aan duurzame en gezonde vervoermiddelen zoals de fiets en de voetganger.

Rijk

De Paddepoelsterbrug is één van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal, onderdeel van de nationale Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl en onderdeel van het HoofdVaarWegenNet, vastgelegd in de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en haar opvolger de Nationale Omgevingsvisie. De vaarweg is eigendom van Rijkswaterstaat. De ontwerpisen voor deze vaarweg liggen vast in de Richtlijnen Vaarwegen (RVW). De verbetering van de kwaliteit en veiligheid van de vaarweg is een taak van RWS en de nieuwe Paddepoelsterbrug is ook een onderdeel van de programmatische aanpak daarvoor.

Naar een nieuwe Paddepoelsterbrug

Aanpak in fasen

Het traject om te komen tot een nieuwe Paddepoelsterbrug is opgedeeld in vijf fasen:

- Planuitwerking = doel is om te komen tot een voorkeursvariant van de nieuwe Paddepoelsterbrug die bestuurlijk, financieel, technisch en juridisch haalbaar is:
 - Fase 1: Afweging tot voorkeursvariant nieuwe brug en hellingbanen;
 - Fase 2: Uitwerken ontwerp en inpassing voorkeursvariant;
 - Fase 3: Besluitvormingsproces voorkeursvariant;
- Realisatie = technische voorbereiding, aanbesteding en uitvoering
 - Fase 4: Contractvoorbereiding;
 - Fase 5: Realisatie.

Een nieuwe start

Sinds het besluit om de verbinding van de Paddepoelsterbrug te herstellen met een vaste hoge brug ligt het initiatief hiervoor bij ons als gemeente Groningen. Wij zijn daarom na de noodzakelijke voorbereidingen vanaf de zomer 2022 een intensief traject gestart om te komen tot een voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug en de bijbehorende hellingbanen (fase 1). Daarbij is nadrukkelijk onze ambitie om door middel van intensieve participatie met omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders op een transparante wijze alle fasen te doorlopen en op basis daarvan de voorkeurslocatie te bepalen. Daarbij kennen we bouw van de nieuwe brug ook een hoge prioriteit toe omdat de verbinding sinds de aanvaring in 2018 ontbreekt en we deze op een zo kort als mogelijke termijn willen herstellen.

Inhoudelijk liggen voor ons alle opties open, wat wil zeggen dat alle mogelijke locaties binnen het zoekgebied zijn onderzocht. De basis daarvoor is de huidige wet- en regelgeving en daarbij is beperkt rekening gehouden met de eerdere onderzoeken. Onderzoeken uit het verleden kenden een zeer beperkte betrokkenheid en inbreng vanuit de gemeente Groningen, gingen uit van andere uitgangspunten en/of waren minder diepgravend. Wij hechten er aan uw raad in staat te stellen uw eigen afweging te maken nu ook de verantwoordelijkheid en toekomstig eigendom bij de gemeente Groningen is komen te liggen, niet gehinderd door keuzes van andere partijen uit het verleden.

Uw raad wordt nu gevraagd om een besluit te nemen over de afronding van fase 1, de voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug. Daarmee wordt het uitgangspunt vastgelegd voor de volgende fase, de uitwerking van het ontwerp. Het ontwerp, inclusief investeringsbegroting, leggen wij dan medio 2024 ter besluitvorming aan uw raad voor.

Samenwerking

In nauw en intensief contact met omwonenden, belangenorganisaties, vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat en stakeholders (onder andere Brug T'rug, Groninger Landschap, Stichting Pieterpad, Wandelnet, Fietsersbond, Werkgroep Toegankelijkheid, RUG, Provincie Groningen, Waterschap Noorderzijlvest, K3-Delta/Solarfields) is onze inzet om te komen tot een zo transparant en uitgebreid mogelijk onderzoek en onderbouwde afweging en advies over de voorkeurslocatie voor de nieuwe brug. In een uitgebreid participatietraject hebben direct omwonenden daarin nu en ook in de volgende projectfasen voor ons een belangrijke stem omdat zij straks dicht in de buurt wonen van de nieuwe brug. In diverse bijeenkomsten en gesprekken is daarom de mogelijkheid geboden om reactie te leveren op uitgangspunten, variantenselectie, afweegkader en resultaten van onderzoek, maar bijvoorbeeld ook om gezamenlijk met het gemeentelijke projectteam referentieprojecten te bezoeken in het land om een indruk te krijgen van de impact van een dergelijke brug.

Hoewel wij als gemeente Groningen verantwoordelijk zijn voor het ontwerp en de realisatie van de nieuwe brug, werken wij vanzelfsprekend ook nauw samen met de andere betrokken overheden. De ingrepen op het Van Starckenborghkanaal aan vaarweg en bruggen worden aangestuurd door het Bestuurlijk Overleg (BO) Groninger Bruggen. Dit BO bestaat uit Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Rijkswaterstaat (voorzitter) en het Directoraat-Generaal Maritieme Zaken van het Ministerie van IenW. Binnen het BO bestaat instemming over de projectaanpak en de voorgestelde voorkeurslocatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug.

Onderzoek voorkeurslocatie

Halverwege 2022 is gestart met het onderzoek naar de voorkeurslocatie voor de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Het onderzoek is in onze opdracht uitgevoerd door een extern adviesbureau. Het volledige onderzoek naar de voorkeurslocatie is beschreven in de rapportage “Planuitwerking Nieuwbouw Paddepoelsterbrug – onderzoek en advies voorkeurslocatie”. Deze rapportage, inclusief alle bijlagen, is integraal bij dit raadsvoorstel gevoegd.

In het onderzoek zijn de verschillende belangen van gebruikers (vaarweg/weg/omgeving) en van de betrokken overheidspartijen gemeente, provincie Groningen en Rijkswaterstaat bij elkaar gebracht. Met inzicht in en begrip voor elkaars belangen zijn uitgangspunten geformuleerd, varianten gedefinieerd en onderzocht en zijn de resultaten gewogen op basis van een afweegkader.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Voor de uitvoering van het onderzoek van mogelijke locaties voor een nieuwe brug en varianten per locatie zijn de bestuurlijke afspraken uit het BO-MIRT 2020 tussen Rijk en regio het vertrekpunt. Vanwege de bestuurlijke afspraak dat de nieuwe brug in eigendom en beheer bij de gemeente Groningen komt, zijn ook gemeentelijke beleids- en technische uitgangspunten vanzelfsprekend relevant. Daarnaast stelt ook Rijkswaterstaat als eigenaar en beheerder van de vaarweg en als bevoegd gezag eisen aan de nieuwe brug.

BO-MIRT

Op basis van de bestuurlijke afspraken worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De nieuwe brug wordt een vaste brug op minimaal 9,1 meter doorvaarthoogte (Maatgevend Hoog Water Scheepvaart, MHWS);
- inclusief correcties voor bodemdaling (+ 0,2 meter) en uniformiteit met nabijgelegen bruggen (+ 0,4 meter) wordt de doorvaarthoogte 9,7 meter MHWS. Dat is bijvoorbeeld gelijk aan de hoogte onder de nieuwe fietsloopbruggen van de Gerrit Krolbrug;
- De brug krijgt een minimale overspanning van 54 meter (de breedte van de vaarweg), zonder pijler in de vaarweg;
- De aansluiting vanaf het maaiveld op de brug vindt plaats met hellingbanen aan weerszijden;
- De brug is geschikt voor (brom)fietsers en voetgangers en niet voor gemotoriseerd verkeer;
- De gemeente Groningen ontwerpt en bouwt de brug;
- Het Rijk stelt een rijksbijdrage van maximaal 8,6 miljoen euro inclusief btw beschikbaar.

Gemeentelijke uitgangspunten

Onder andere vanuit gemeentelijke beleid, technische voorwaarden en richtlijnen voor beheer en onderhoud hanteren we ook de volgende uitgangspunten:

- Gemengde verkeersruimte voor fietsers en voetgangers;
- Brugbreedte van 4,80 meter (inclusief ruimte voor constructie, hekwerk en veiligheid);
- Brugtype: brug met bovenliggende draagconstructie (landschappelijk markant);
- Hellingbanen te ontwerpen conform CROW-richtlijnen. Vanwege het te overbruggen hoogteverschil is een hellingpercentage van 1,8% gehanteerd in de locatieafweging (maximum is 2,5%);
- Hellingbanen grotendeels op palen (vermindering landschappelijke impact);
- Hellingbanen sluiten logisch en veilig aan op bestaande fiets- en wandelpaden;
- Brug en hellingbanen geschikt voor (kleine) onderhoudsvoertuigen.

Vaarweg

De vaarwegbeheerder RWS stelt verder nog de volgende eisen aan de nieuwe brug:

- Voorwaarden voor gebruik door scheepsvaartklasse Va, tweestrooksdoorvaart;
- Stalen remmingwerken klasse Va bij kunstwerken indien van toepassing;

Verder zijn door RWS aanvullende eisen gesteld, met mogelijke consequenties voor de minimale overspanning van 54 meter (de afspraak uit het BO-MIRT 2020):

- Rekening houden met de bestaande kegelligplaats en voorwaarden voor veilig gebruik daarvan (vrije zichtlijnen);
- Rekening houden met mogelijke nieuwe ligplaats voor beroepsvaart in het kanaalvak tussen de Dorkwerderbrug en Walfridesbrug. Dit is één van de nog te onderzoeken potentiële locaties ter vervanging van de huidige ligplaats nabij de Gerrit Krolbrug.

Naast deze genoemde belangrijkste uitgangspunten, zijn meer gedetailleerde uitgangspunten gebruikt ten behoeve van de definitie en uitwerking van de mogelijke varianten. Deze zijn opgenomen in bijlage 1 van het adviesrapport van de planuitwerking van RHDHV.

Landschapsplan

Door een extern adviesbureau is een landschapsplan opgesteld. Het landschapsplan is een belangrijke pijler ter onderbouwing voor de meest optimale inpassing van het voorkeursalternatief. Hierbij is ook een historische en landschappelijke analyse gemaakt, die heeft geleid tot inzicht in de kernkwaliteiten van het gebied. Op basis hiervan zijn de landschappelijke ambities vastgesteld welke worden gerespecteerd bij het ontwerp en de realisatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Het landschapsplan is als bijlage bijgevoegd.

Mogelijke locaties voor de nieuwe brug

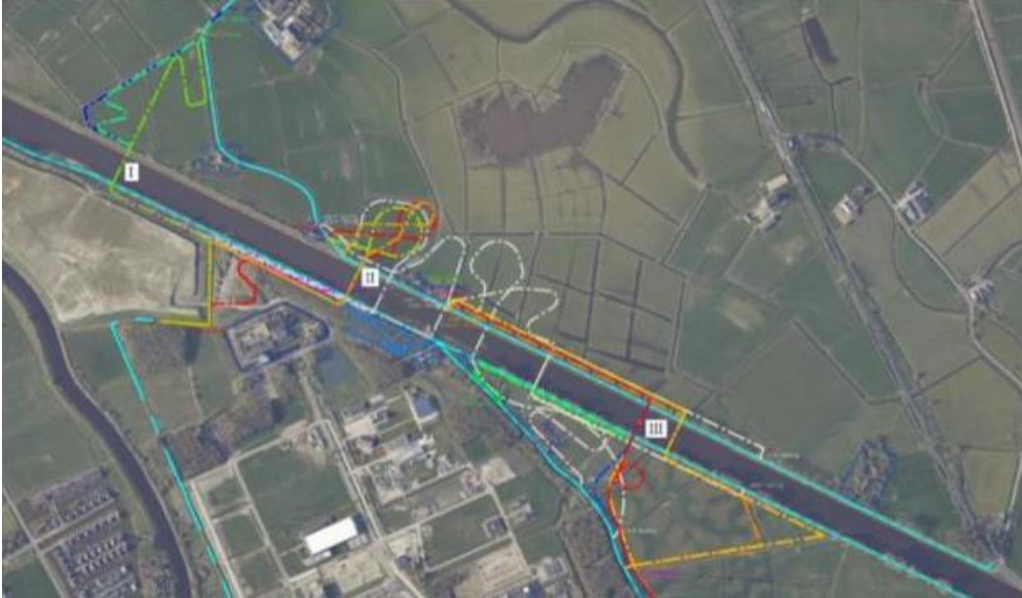
In deze eerste fase van de planuitwerking vindt een integrale afweging van de diverse mogelijke locaties plaats om tot één voorkeurslocatie te komen. Het zoekgebied omvat een afgebakend kanaalvak tussen de Dorkwerderbrug en Walfridesbrug. Het gebied is afgebakend door de vanuit veiligheidsoverwegingen noodzakelijke afstanden tot de bestaande kegelligplaats voor beroepsvaart aan de westzijde en de bestaande hoogspanningskabels op een logische afstand tot de Walfridusbrug aan de oostzijde. Op basis van de gedefinieerde uitgangspunten en de nadere uitwerking van mogelijkheden voor landschappelijke inpassing is onderzocht welke varianten mogelijk zijn. Op hoofdlijnen heeft dat geleid tot drie locatiegebieden:

- I. Ten westen van de locatie van de oude brug;
- II. Op of nabij de locatie van de oude brug;
- III. Ten oosten van de locatie van de oude brug.

19 mogelijke varianten

In meerdere bijeenkomsten met omwonenden en stakeholders is gewerkt van een brede inventarisatie van mogelijkheden binnen de drie locatiegebieden naar een selectie van kansrijke en nader te onderzoeken alternatieven. Eerst zijn de mogelijke locatiealternatieven binnen het zoekgebied verkend en geïnventariseerd met de direct omwonenden (bijeenkomst 1, 25 oktober 2022). Hierbij waren primair omwonenden aan zet en hebben zij met hun ideeën de basis gelegd voor de verdere uitwerking van varianten. De concretisering en beschouwing daarvan samen met omwonenden en stakeholders heeft 16 mogelijke varianten opgeleverd, die zijn aangevuld met 3 varianten vanuit de projectorganisatie (bijeenkomst 2, 6 december 2022).

In zijn totaliteit zijn dus 19 mogelijke varianten, verspreid over de drie locaties nader bekeken. Deze varianten zijn bepaald op basis van de benodigde lengte van de hellingbanen tussen de bovenzijde van de weg op de nieuwe brug en de logische aansluiting op de bestaande fiets- en wandelroutes. De benodigde hellinglengte wordt bepaald door het te overbruggen hoogteverschil en het hellingspercentage. Uitgaande van een hoogte ten opzichte van maaiveld van circa 9 meter en een hellingpercentage van 1,8% (CROW-norm) bedraagt de lengte van de hellingbanen circa 500 meter aan beide zijden van de brug. Deze hellinglengte varieert per alternatief (458 tot 546 meter), omdat weliswaar de hoogte van de brug vast ligt maar de maaiveldhoogte van de bestaande infrastructuur ook per alternatief verschilt (verschil tussen laagste en hoogste punt is 1,07 meter). Daarnaast is gekeken waar en op welke manier de hellingbanen aan de noord- en zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal kunnen worden gepositioneerd om tot een passend locatiealternatief te komen.



19 mogelijke varianten op 3 locaties

Van 19 varianten naar 4 kansrijke alternatieven

De afweging van de 19 mogelijke varianten heeft plaatsgevonden door in het hele zoekgebied te bepalen waar de brug en hellingbanen het beste kunnen worden ingepast. Bij die afweging is gekeken naar de impact van de brug en hellingenbanen op de omgeving, de afstand tot de bestaande woningen en hoe de hellingbanen kunnen aansluiten op de bestaande wegen en fiets- en wandelpaden. Daarnaast is onderscheid gemaakt tussen de hellingbaan aan de noord- en zuidzijde van het kanaal en de positionering van de brug zelf. Een belangrijk aandachtspunt bij de afweging is verder de door alle partijen gedeelde wens om met de nieuwe brug ook de eeuwenoude verbinding via de Paddepoelsterweg weer te herstellen, wat betekent dat zowel aan de noord- als zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal de hellingbanen moeten worden verbonden met de Paddepoelsterweg en bijvoorbeeld niet richting het Reitdiep.

De volgende criteria zijn daarom gehanteerd in de afweging van 19 varianten en verschillen enigszins per locatiegebied:

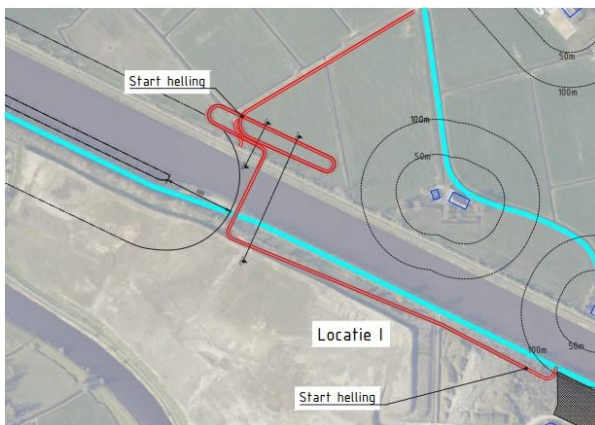
- Positionering van de brug zover als mogelijk vanaf de bestaande woningen om het zicht op de brug zoveel mogelijk te beperken;
- Positionering van de brug rekening houdend met de minimale afstand tot de kegelligplaats aan de westzijde (veiligheid) en een zo groot mogelijke afstand tot de Walfridusbrug (niet 2 brugverbindingen vlak naast elkaar);
- Een zo compact mogelijke positionering van de hellingbanen aan noord- en zuidzijde, bij voorkeur parallel aan het kanaal. Daarmee wordt het zicht vanuit de bestaande woningen op de hellingbanen zoveel mogelijk beperkt. In het oostelijke zoekgebied wordt daarmee de impact op het aanwezige weidevogelgebied aan de noordzijde klein mogelijk gehouden;
- Een zo compact mogelijke hellingbaan biedt de meeste mogelijkheden om aan te sluiten op de bestaande routes over de Paddepoelsterweg.

De toepassing van deze criteria door de betrokken projectdeskundigen en een expertoordeel rekening houdende met de reacties vanuit de omgeving, heeft geleid tot een selectie van 4 kansrijke locatiealternatieven: één optie op locatie I (west), één optie op locatie II (midden) en twee opties (A en B) op locatie III (oost). In een volgende bijeenkomst met omwonenden en stakeholders is een toelichting gegeven op de afweging van 19 varianten tot de selectie van 4 kansrijke locatiealternatieven (bijeenkomst 3, 1 februari 2023).

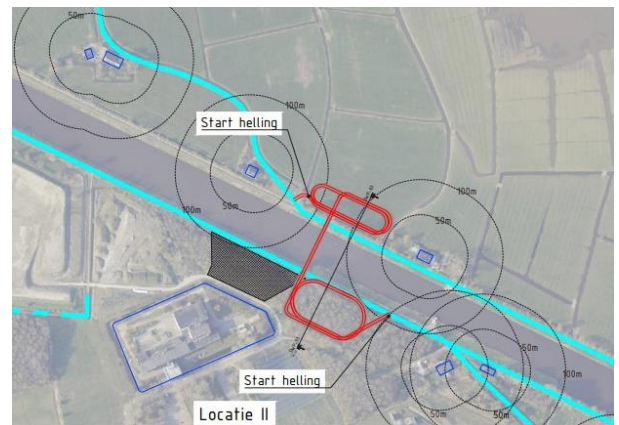
4 kansrijke alternatieven

De volgende 4 alternatieven zijn als kansrijk beoordeeld en zijn het vertrekpunt geweest voor een integraal afwegonderzoek:

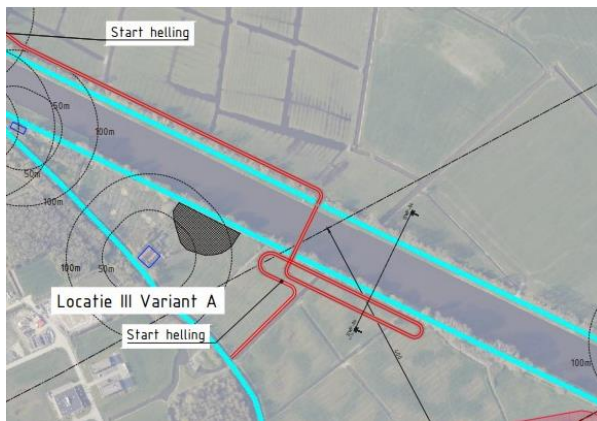
- **Locatiealternatief I (west)**
In dit alternatief is de brug zo ver mogelijk naar het westen gepositioneerd. Deze locatie heeft in dit deelgebied de minste impact op het landschap, natuur en ruimtebeslag. Daarnaast heeft de locatie een logische aansluiting op het bestaande fietspad langs het Van Starckenborghkanaal en de Paddepoelsterweg;
- **Locatiealternatief II (midden)**
Dicht bij de locatie van de oude brug, zijn de hellingbanen aan de noord- en zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal zo compact mogelijk vormgegeven (vorm “paperclip”) om de openheid van het landschap zo min mogelijk aan te tasten. Aan de noordzijde komt de “paperclip” op ca. 50 meter van bestaande woningen te liggen. Aan de zuidzijde sluit de hellingbaan direct aan op de Sprikkenburg en daarmee ook vrijwel direct op de Paddepoelsterweg;
- **Locatiealternatief III-A (oost)**
De brug is in dit alternatief op verzoek van de omwonenden zo ver mogelijk naar het oosten gepositioneerd. Zowel aan noord- als zuidzijde biedt deze locatie een indrukwekkend uitzicht op het historische landschap. Aan de noordzijde wordt de brug bereikt via een gestrekte hellingbaan langs het kanaal. Hiermee wordt de openheid zo min mogelijk verstoord. Aan de zuidzijde van het kanaal is de aanlanding zo compact mogelijk vormgegeven. Via een verbinding op maaiveldniveau wordt aangesloten op de Paddepoelsterweg;
- **Locatiealternatief III-B (oost)**
In dit alternatief is de positie van de brug gelijk aan die van locatiealternatief III-A. Dit geldt ook voor de inpassing van de hellingbaan aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal. De aanlanding aan de zuidzijde van het kanaal is ingepast met een gestrekte hellingbaan die zo is gepositioneerd dat hiermee aantasting van de aanwezige wierde wordt voorkomen. De aansluiting met de Paddepoelsterweg vindt plaats via een nieuw fietspad, naast de “Laan naar ’t Klooster”.



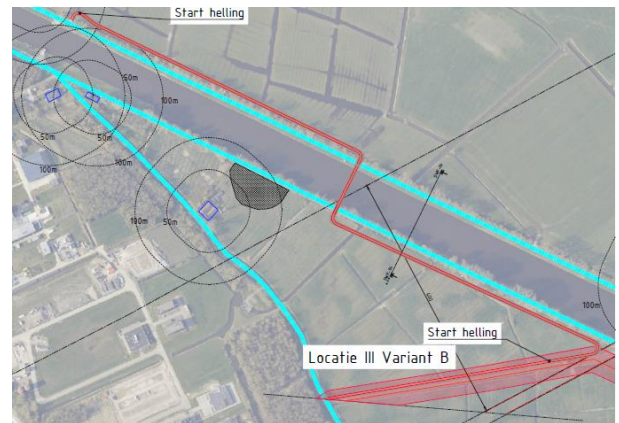
Locatiealternatief I (west)



Locatiealternatief II (midden)



Locatiealternatief III-A (oost)



Locatiealternatief III-B (oost)

Integraal afwegonderzoek

Om tot een advies voor één voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug te komen is een integraal afwegonderzoek uitgevoerd. Daarin zijn de 4 geselecteerde kansrijke locatiealternatieven nader onderzocht en beoordeeld door ingenieursbureau RHDHV. Op basis van de weging van de verschillende belangen en gevolgen wordt nu een voorkeurslocatie voor de locatie van de nieuwe brug voorgesteld.

Afweegkader

Het opgestelde afweegkader is ondersteunend bij het in beeld brengen van de positieve en negatieve gevolgen van de realisatie van een nieuwe Paddepoelsterbrug en de bijbehorende hellingbanen. Dit afweegkader is ook voorgelegd aan omwonenden en stakeholders met de vraag om reactie ten aanzien van compleetheid (bijeenkomst 2, 6 december 2022), wat heeft tot extra aandacht voor ecologie, sociale veiligheid en de complexiteit van de benodigde vergunningen.

Op hoofdlijnen bestaat het afweegkader uit drie hoofdthema's:

- Comfort en toegankelijkheid langzaam verkeer;
- Inpassing en ruimtelijke kwaliteit;
- Milieueffecten.

Per hoofdthema zijn meerdere afwegingsaspecten opgenomen, de afweegcriteria. Het volledige afweegkader (inclusief de inhoudelijke beoordelingsaspecten behorende bij de hoofdthema's) is opgenomen in bijlage 3 van het adviesrapport van de planuitwerking van RHDHV.

Afwegingsmethodiek

Voor elk van de 4 locatiealternatieven is per criterium een beoordeling gemaakt volgens een plus/min-waardering op een vijfpuntsschaal. Daarbij is, per locatiealternatief, steeds het ontwerp van de nieuwe situatie beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie, namelijk de situatie waarbij er geen brug aanwezig is en fietsers en voetgangers worden omgeleid via de Walfridusbrug of Dorkwerderbrug.

Waardering	Omschrijving
++	Zeer positief effect/zeer sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie
+	Positief effect/verbetering ten opzichte van de huidige situatie
0	Neutraal, gelijk aan, niet afwijkend van de huidige situatie
-	Negatief effect/verslechtering ten opzichte van de huidige situatie
--	Zeer negatief effect/zeer sterke verslechtering ten opzichte van de huidige situatie

Vijfpuntsschaal afweging effecten nieuwbouw Paddepoelsterbrug

In de beoordeling op de beoordelingscriteria komt eerst de vigerende wet- en regelgeving aan bod, vervolgens het geldende beleid en de te hanteren richtlijnen en tot slot het deskundigenoordeel van het externe adviesbureau en gemeentelijke specialisten. Het deskundigenoordeel wordt ingezet om de effecten van de locatievarianten in relatie tot wet- en regelgeving of beleid en richtlijnen te duiden. Voor aspecten waar geen sprake is van wet- en regelgeving of beleid en richtlijnen is alleen het deskundigenoordeel bepalend.

In aanvulling op de toepassing/vulling van het afweegkader is een aantal onderzoeken/QuickScans uitgevoerd waarin de effecten van de locatiealternatieven nader zijn onderzocht op specifieke thema's. Dit betreffen een natuurtoets, rijtijdenanalyse en een QuickScan bomen. De uitkomsten van de natuurtoets en de rijtijdenanalyse zijn opgenomen in het adviesrapport. Daarnaast is er een QuickScan voor bomen uitgevoerd om de impact van bomenkap per locatiealternatief in kaart te brengen. Deze QuickScan bomen is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.

Bij de bepaling van de scores op de toetscriteria in het afweegkader heeft differentiatie plaatsgevonden. Bijvoorbeeld voor woongenot, kan er verschil zijn in schaduwwerking, inblik en uitzichtbelemmering, waardoor er ook een verschil in score kan ontstaan per locatie. In de scores kan bijvoorbeeld ook een negatief effect veroorzaakt door wet- en regelgeving een grotere belemmering en dus een negatievere score betekenen dan een (verwacht) negatief effect op basis van een deskundigenoordeel.

Aan de criteria in het afweegkader is geen specifieke wegingsfactor gekoppeld. De afweging en bepaling van de voorkeurslocatie is geen optelsom van de meeste, positieve effecten, maar van een beoordeling die rekening houdt met inhoud en achtergronden van criteria en de weging die wij en uw raad daar aan geven, rekening houdende met de inbreng van omwonenden en betrokken stakeholders.

De resultaten van de afweging zijn in twee bijeenkomsten gepresenteerd en toegelicht. Ook is daarbij met 3D-visualisaties de ruimtelijke impact van de verschillende locatiealternatieven aan de aanwezigen getoond. Met omwonenden en stakeholders is het ingevulde afweegkader en de voorkeurslocatie van de externe adviseur behandeld (bijeenkomst 4, 21 maart 2023) en voor alle belangstellenden en belanghebbenden is een openbare algemene inloopbijeenkomst gehouden (bijeenkomst 5, 30 maart 2023).

De volledige invulling en scores op de criteria in het afweegkader zijn opgenomen in het adviesrapport van de Planuitwerking.

Beoordeling hoofdthema: Comfort en toegankelijkheid

Locatie III-B (oost) scoort het meest positief op het thema toegankelijkheid langzaam verkeer. Door de gestrekte hellingbanen aan beide kanten van het kanaal kent dit alternatief de minste bochten en biedt daarmee het meeste comfort voor fietsverkeer. Locatie II (midden) kent door de dubbele paperclip de meeste bochten en scoort op dit aspect negatief. De locaties zijn niet onderscheidend voor wat betreft de conformiteit aan richtlijnen voor comfort en toegankelijkheid (neutraal) en het comfort voor voetgangers en mensen die minder mobiel zijn (positief/verbetering). Alle locaties dragen positief bij aan de verkeersveiligheid door het scheiden van verkeersstromen ten opzichte van de bestaande situatie ter plaatse van Dorkwerderbrug.

Afwegcriteria	Kansrijk locatiealternatief			
	I	II	III-A	III-B
Conformiteit aan richtlijnen voor comfort en toegankelijkheid	0	0	0	0
Comfort fietsverkeer	0	-	0	+
Comfort voetgangers en minder validen	+	+	+	+
Verkeersveiligheid	+	+	+	+

Afweging Comfort en toegankelijkheid langzaam verkeer

Beoordeling hoofdthema: Inpassing en ruimtelijke kwaliteit

Met alle locatiealternatieven wordt de lokale en regionale gebiedsontsluiting verbeterd. Een nieuwe hoge brug is in alle gevallen positief voor de beleving van het landschap vanaf die brug. Ten aanzien van het aspect sociale veiligheid en de mate waarin de verschillende opties aansluiten bij bestaande plannen zijn de alternatieven niet onderscheidend.

Wel tasten alle alternatieven echter het woongenot in meer of mindere mate aan, voor wat betreft inzicht in tuinen, belemmering van het uitzicht en/of lichtinval, waarbij vooral alternatief II (midden) ook tot een aantasting van privacy en/of schaduwwerking leidt. Voor de locatiealternatieven I, II en III-A geldt dat de hoogte van de brug en de hellingbanen aan de noord- en zuidzijde van het kanaal ten opzichte van de huidige situatie leiden tot een verslechtering van de kernwaarde “openheid”.

Voor de vervolgfases van de uitwerking is van belang dat voor alle locatiealternatieven geldt dat de hellingbaan aan de noordzijde van het kanaal op particulier grondeigendom komt te liggen, wat betekent dat in alle gevallen grondaankoop nodig is. Ook is van belang dat voor elk locatiealternatief sprake is van een afwijking van het geldende bestemmingsplan en daarom altijd een uitgebreide wabo-procedure doorlopen moet worden. Specifiek voor de locatiealternatieven II, III-A en III-B geldt dat deze over gronden gaan met een natuurbestemming. Daarbinnen is het bouwen/aanleggen van een hellingbaan/fietspad niet zonder meer toegestaan. Vanuit de natuurbeschermingswet en de verankering daarvan in de Provinciale Omgevingsverordening is het “Nee, tenzij-principe” van toepassing. Dit betekent dat door de Provincie Groningen pas een vergunning wordt verleend op het moment dat de provincie overtuigd is van de strikte noodzaak van een locatie en er geen andere alternatieven zijn waarbij de (verwachte) verstoring van natuur niet plaatsvindt. Er is echter wel een alternatief, namelijk locatiealternatief I. De brug, hellingbanen en fietspad gaan hier over gronden zonder natuurbestemming en dus is het “Nee, tenzij-principe” vanuit de Provinciale Omgevingsverordening daarvoor niet van toepassing.

Afwegcriteria	Kansrijk locatiealternatief			
	I	II	III-A	III-B
Woongenot	-	--	-	-
Ontsluiting lokaal (bewoners)	+	+	++	++
Gebiedsontsluiting regionaal (forenzen uit Ommeland)	+	+	+	+
Landschappelijke inpassing en beleving vanaf maaiveld	-	-	-	0
Landschappelijke inpassing en beleving vanaf de brug	++	++	++	++

Sociale veiligheid	0	0	0	0
Aansluiting bij ruimtelijke plannen en visies	+	+	+	+
Kabels en leidingen	0	0	0	-
Eigendomsgrenzen	-	--	-	-
Bestemmingsplannen	-	--	--	--

Afweging Inpassing en ruimtelijke kwaliteit

Beoordeling hoofdthema: Milieueffecten

Ten aanzien van de milieueffecten is geconstateerd dat met alle locatiealternatieven een positieve bijdrage wordt gerealiseerd aan het fiets- en wandelnetwerk, de leefbaarheid en recreatie en de dwarsverbindingen en routes.

Wat betreft de overige effecten op bodem- en waterverontreiniging, flora en fauna (soorten), landschap, archeologie en cultuurhistorie hebben de locatiealternatieven in meer of mindere mate negatieve gevolgen. Echter op het criterium natuur zijn er sterk negatieve effecten. Die hebben dan betrekking op de aantasting van de natuurwaarden van het aanliggende weidevogelgebied. De locatiealternatieven II, III-A en III-B tasten het NNN-gebied met beheertype 13.01 (vochtig weidevogelgrasland) aan, omdat de hellingbanen in dit gebied vallen. Dit betekent dat compensatie nodig is van het ruimtebeslag en areaal dat door verstoring ongeschikt wordt als weidevogelgebied. Vanuit de Omgevingsverordening van de Provincie Groningen is hier het “Nee, tenzij principe” van toepassing, waarbij eerst moet worden gekeken of sprake is van een geschikt alternatief waarbij de (verwachte) verstoring niet plaatsvindt. Uit een eerste “Quickscan bomen” (bijlage) blijkt verder dat locatiealternatief I (west) de minste gevolgen heeft voor de aanwezige bomen. Dat betekent dat hier geen monumentale bomen en het minste aantal toekomstig monumentale of solitaire bomen hoeven te worden gekapt en of te worden gecompenseerd.

Afwegcriteria	Kansrijk locatiealternatief			
	I	II	III-A	III-B
Fiets- en wandelnetwerk	+	++	+	+
Leefbaarheid en recreatie	+	+	+	+
Bodem- en waterverontreiniging	-	0	0	0
Flora en fauna (soorten)	-	-	-	-
Landschap	-	-	-	0
Archeologie	0	0	0	-
Cultuurhistorie	-	-	-	-
Natuur	-	--	--	--
Dwarsverbinding en routes	+	+	+	+

Afweging Milieueffecten

Kosten

Ten aanzien van de kosten is voor alle locatiealternatieven een kostenraming opgesteld voor de realisatie van de brug, de hellingbanen en de inpassing in de omgeving. In de raming is ook rekening gehouden met natuurcompensatie en dit is sterk van invloed op de kosten van de locatiealternatieven II, IIIA en IIIB. Voor locatiealternatief I is natuurcompensatie niet van invloed omdat het buiten het NNN-gebied met beheertype 13.01 valt. Daarom is locatiealternatief I vanuit kosten oogpunt de meest voordelige locatie.

In onderstaand overzicht staan de geraamde investeringskosten excl. BTW per variant weergegeven.

Nu de nieuwe Paddepoelsterbrug in eigendom en beheer bij de gemeente Groningen komt, is het ook relevant om inzicht te hebben in de te verwachten beheer- en onderhoudskosten, de zogenaamde LCC-kosten (Life Cycle Costing, kosten gedurende levensduur van de brug). De daarvoor gemaakte raming laat de kosten zien gebaseerd op een levensduur van 100 jaar. Daaruit komt naar voren dat de te verwachten kosten van het locatiealternatief III A en B hoger uitvallen dan de alternatieven I (5%) en II (7%). De LCC-kosten zijn niet of nauwelijks onderscheidend in de beoordeling van de alternatieven en hebben daarom voor ons geen invloed op het besluit van de voorkeurslocatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug.

Kansrijk locatiealternatief	Investeringskosten (exclusief btw)	LCC-kosten (niet gekapitaliseerd)
Alternatief I	€ 13.250.000	€ 17.246.000
Alternatief II	€ 14.898.000	€ 16.806.000
Alternatief III-A*	€ 19.439.000	€ 18.069.000
Alternatief III-B*	€ 19.442.000	€ 18.136.000

Overspanning Van Starckenborghkanaal (lengte van de brug)

Het uitgangspunt voor het onderzoek naar de voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug is de in 2020 door het BO-MIRT afgesproken minimale overspanning van 54 meter. Dat komt overeen met de breedte van het Van Starkborghkanaal.

In de afstemming met RWS over de planuitwerking en de verschillende locatiealternatieven is een nieuwe eis naar voren gekomen, namelijk dat er voor locatiealternatief I (west) rekening gehouden moet worden met een grotere overspanning van 70 meter. Deze extra benodigde vrije ruimte is noodzakelijk vanwege de op korte afstand gelegen kegelligplaats en het borgen van open zichtlijnen voor manoeuvrerende schepen.

Daarnaast is RWS een variantenstudie gestart naar een vervangende locatie voor de huidige ligplaats voor beroepsscheepvaart aan de Ulgersmakade. In verband met de vervanging van de Gerrit Krolbrug in de HLD komt deze te vervallen en een eerste verkenning van RWS heeft uitgewezen dat deze te vervallen ligplaats in of op korte afstand buiten de stad Groningen gecompenseerd moet worden. Daarbij is één van de opties de uitbreiding van de huidige kegelligplaats in het zoekgebied van de nieuwe Paddepoelsterbrug, waarmee nog een nieuw raakvlak ten aanzien van de overspanning is ontstaan voor locatiealternatief I (west). Nader onderzoek heeft uitgewezen dat dit raakvlak geëlimineerd kan worden door de overspanning met nog eens 6 meter te vergroten tot 76 meter. Dit stelt gemeente Groningen en Rijkswaterstaat in staat om ieder onafhankelijk van elkaar de verschillende projectfasen en het besluitvormingstraject te doorlopen. In de vervolgfases is vanzelfsprekend wel nadere afstemming nodig als dit raakvlak uiteindelijk werkelijk optreedt.

De eisen van RWS met betrekking tot vrije zichtruimte en ligplaatsen hebben geen invloed op de benodigde overspanning voor de andere locatiealternatieven.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

In de afgelopen jaren hebben Brug Terug, belangenorganisaties en raad- en statenleden op allerlei manieren, terecht, het belang van de Paddepoelsterbrug voor omwonenden, de vele wandelaars en fietsers onder de aandacht gebracht. In de media, bij de gemeenteraad, in Provinciale Staten en in de Tweede Kamer. Alle partijen waren eensgezind: de Paddepoelsterbrug moet terug.

Deze sterke beleving bij de brug, bij het belang van een verbinding over het van Starckenborghkanaal in het dagelijkse leven en bij de gevolgen van de aanvaring in 2018 hebben wij zeer ter harte genomen. Daarom hebben wij ook de ambitie gekozen om een gedegen en transparant proces te doorlopen en omwonenden, stakeholders en andere belanghebbenden nauw te betrekken bij de vraag waar de nieuwe brug en hellingbanen moeten komen.

In het “Participatierapport” dat als bijlage bij dit raadsvoorstel is gevoegd, is het volledige proces en de opbrengst ervan uitgebreid beschreven.

Participatieproces

Het is onze ambitie om een nieuwe Paddepoelsterbrug te realiseren, die mede gebaseerd is op een actieve bijdrage van direct omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en andere geïnteresseerden. Op het gebied van ontwerp, landschappelijke inpassing, aansluitende infrastructuur en locatie bieden we daarom deze belanghebbenden veel ruimte om mee te praten en denken. Kernpunten zoals de hoogte en het type brug (met hellingbanen) liggen vast op basis van bestuurlijke afspraken en zijn daarom niet meer open voor discussie of wijziging.

Ook op de inrichting van het participatieproces zelf hebben omwonenden in gesprekken hun wensen kenbaar kunnen maken. Dat heeft er toe geleid dat wij steeds alle direct omwonenden hebben uitgenodigd voor de bijeenkomsten om gezamenlijk op zoek te gaan naar de locatie van de nieuwe brug en hellingbanen. Het heeft er ook in geresulteerd dat wij niet zomaar verder wilden gaan op alleen de westelijke variant uit de verkenning van RWS uit 2020 als voorkeurslocatie. Er is gezamenlijk gezocht naar mogelijke varianten in het gehele kanaalvak tussen de Dorkwerderbrug en de Walfridesbrug, dus ook de midden- en oostelijke varianten. En omdat er vooraf al zoveel schrik en zorgen bestond bij omwonenden over het effect van taluds op een grondlichaam (uitgangspunt van de verkenning van RWS uit 2020), hebben wij als uitgangspunt gedefinieerd om te werken met hellingbanen op palen waar mogelijk.

De nieuwe brug wordt een echt andere brug dan de oude Paddepoelsterbrug. De oude brug was een lage beweegbare brug op maaiveldhoogte. De nieuwe hoge vaste brug (9,7 meter MWHS) met hellingbanen is straks duidelijk zichtbaar in het landschap. Dat is een belangrijk feit in het onderzoek en de participatie. Gebleken is dat veel direct omwonenden de Paddepoelsterbrug terug willen, maar zonder dat zij zelf zicht hebben op de brug of op de hellingbanen.

Bijeenkomsten met omwonenden en belangenorganisaties

Er zijn vier bijeenkomsten voor omwonenden georganiseerd waarvan drie ook met vertegenwoordigers van belangenorganisaties. De opzet van de bijeenkomsten was dat juist omwonenden konden aangeven waar zij denken dat de brug en hellingbanen het beste passen. Vanuit deze inventarisatie werkten we gezamenlijk stap voor stap verder naar de voorkeursvariant. Van alle bijeenkomsten zijn de presentaties, andere besproken documenten en verslagen gedeeld met de deelnemers en op de website geplaatst. Zie: gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug

Naast centrale bijeenkomsten zijn er ook meerdere keukentafelgesprekken gevoerd naar aanleiding van vragen en betrokkenheid van bewoners.

Inloopbijeenkomst

Op 30 maart 2023 is een inloopbijeenkomst georganiseerd voor alle geïnteresseerden in de nieuwe Paddepoelsterbrug. Tijdens de bijeenkomst werden de ongeveer 75 bezoekers geïnformeerd over het doorlopen proces. Bezoekers werden aan de hand van informatiepanelen en door aanwezige projectspecialisten onder andere geïnformeerd over de uitgangspunten, omgevingsparticipatie en het advies van RHDHV over het meest kansrijke alternatief. Ook waren twee soorten 3D simulaties beschikbaar om vanuit een zelf te kiezen standpunt naar of vanaf de nieuwe brug te kijken.

Gesprekken met belangenorganisaties en stakeholders

Tijdens de planuitwerking is ook meerdere malen met belangenorganisaties gesproken zoals BrugTerug, Fietsersbond, Pieterpad, Wandelnet en Werkgroep Toegankelijk Groningen. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met stakeholders zoals Provincie Groningen, Rijkswaterstaat, Rijksuniversiteit Groningen, Waterschap Noorderzijlvest, K3/Solarfields, stichting Groninger Landschap, KVI, maatschap Zwakenberg, Tennet, Regiopolitie Groningen. In de gesprekken met stakeholders zijn o.a. raakvlakprojecten, vergunningseisen en (on)mogelijkheden van de aankoop van grondposities in kaart gebracht, zodat daarmee rekening gehouden kon worden in de definitie en afweging van locatiealternatieven.

Overige ingezette middelen

Naast de gesprekken en bijeenkomsten met omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders, hebben we met vier nieuwsbrieven en een pagina op de gemeentelijke website (gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug) belangstellenden op de hoogte gehouden van de inhoud en de voortgang van het onderzoek en proces. Van de (meermaals aangeboden) uitnodiging aan omwonenden en belangenorganisaties voor een werkbezoek aan enkele referentieprojecten is geen gebruik gemaakt.

Externe procesbegeleiding omwonenden

De eensgezindheid onder omwonenden in de afgelopen jaren over het terugbrengen van de Paddepoelsterbrug is tijdens de planuitwerkingsfase verdwenen. Om de verschillende meningen en belangen weer bij elkaar te brengen is op verzoek van de bewoners zelf door ons ondersteuning geboden met de financiering van een onafhankelijke procesbegeleider cq mediator. Daarbij was de door bewoners zelf geformuleerde opdracht om in een aantal bijeenkomsten als direct omwonenden gezamenlijk op zoek te gaan naar een – voor alle betrokken – acceptabele variant voor de locatie van de brug en de hellingbanen. Vanuit de gemeente Groningen en externe adviseur was er geen enkele rol of betrokkenheid bij deze opdracht. De gesprekken hebben echter het beoogde doel niet gehaald en zijn na twee bijeenkomsten gestaakt.

Opbrengst van het participatietraject

Op meerdere manieren en punten heeft het doorlopen participatieproces geleid tot veranderingen in de aanpak en inhoud van het uitgevoerde onderzoek:

- Vergroting van het zoekgebied voor mogelijke locaties voor de nieuwe brug en hellingbanen;
- Uitgaan van hellingbanen op palen in plaats van zandtalud;
- Omwonenden bedachten 16 mogelijke varianten voor de nieuwe Paddepoelsterbrug en de hellingbanen. 3 van de 4 onderzochte kansrijke locatiealternatieven zijn oorspronkelijk door bewoners aangedragen;
- De mening van omwonenden en stakeholders over de kansrijkheid van locatiealternatieven is opgenomen in de verdere uitwerking;
- Omwonenden hebben meegedacht over de uitgangspunten en het afweegkader, wat heeft geleid tot meerdere aanpassingen en toevoegingen:
 - De beoogde breedte van de nieuwe Paddepoelsterbrug is op verzoek van omwonenden gebaseerd op gemengd gebruik door fietsers en voetgangers en daarop aangepast van 6 meter naar 4,80 meter;
 - Ten behoeve van de afweging op ecologie is een aanvullende QuickScan naar beschermde diersoorten uitgevoerd;
 - Sociale veiligheid (voor gebruikers en omwonenden) is op verzoek van omwonenden aan het afweegkader toegevoegd;
 - Complexiteit van benodigde vergunningen is op verzoek van omwonenden aan het afweegkader toegevoegd;
- Op verzoek van een belangenorganisatie is een berekening van reistijden en – afstanden opgesteld, om daarmee na te kunnen gaan in hoeverre reistijd voor fietsers en wandelaars onderscheidend is;
- Op verzoek van omwonenden zijn 3D-animaties gemaakt om vanuit een zelf te kiezen standpunt naar of vanaf de nieuwe brug te kijken;

Daarnaast heeft de participatie ook al informatie opgeleverd die het in het vervolgproject van belang is, bijvoorbeeld over het potentiële effect van minimaal noodzakelijke openbare verlichting op en nabij de brug in relatie tot het ervaren woongenot, de sociale veiligheid en ecologisch aspecten.

Reacties vanuit de omgeving

Onderdeel van het participatieproces is ook dat tijdens de inloopbijeenkomst op 30 maart de omgeving is gevraagd te reageren op het doorlopen proces en de uitkomst daarvan. Deze reacties zijn integraal opgenomen als bijlage bij het Participatierapport (bijlage raadsvoorstel), zodat uw raad een duidelijk beeld krijgt hoe betrokken het proces hebben beleefd en welke mening zij zijn toegedaan over de voorkeursvariant.

Inhoudelijk sluiten de meeste reacties aan bij het advies van het externe adviesbureau. Het merendeel van de reacties komt van individuele betrokkenen (oa. direct omwonenden). Locatiealternatief I (west) krijgt de voorkeur met overwegend als motivatie dat de impact op het landschap minder groot is dan bij de andere alternatieven. Over het proces lopen de reacties echter wel uiteen, variërend van waardering voor het doorlopen proces tot het oordeel van een “waardeloos” proces waarbij de uitkomst op voorhand vaststond. Ten aanzien van het vervolg kiezen enerzijds enkele omwonenden liever voor helemaal geen brug als locatiealternatief I de voorkeurslocatie is, terwijl anderzijds het draagvlak voor een nieuwe Paddepoelsterbrug onder belangenorganisaties en gebruikers onverminderd groot is.

Opvallende onderwerpen in de reacties zijn nog de aantasting van natuur en het woongenot:

- Voor omwonenden kwam de invloed van het NNN-gebied en bijbehorende wettelijke bescherming als een verassing en dat had naar hen mening vooraf al bekend kunnen zijn, waardoor het onderzoek nu onnodig lang geduurd zou hebben. Dit aspect was echter uit eerdere onderzoeken van Provincie Groningen (2015) en Rijkswaterstaat (2020) niet toereikend in beeld en daarnaast golden ook in het westelijke deel van het zoekgebied risico's die potentieel beperkend waren waardoor ook andere locaties onderzocht moesten worden. Het ingestoken proces heeft er toe geleid dat de gemeente stap voor stap een gedegen afweging heeft kunnen maken. Door veel met stakeholders en omwonenden in gesprek te gaan, kreeg de gemeente steeds meer lokale informatie. Toen de verschillende locaties steeds meer vorm kregen, is in gesprekken met o.a. Groninger Landschap en Provincie Groningen naar voren gekomen dat we in dit gebied te maken hebben met het NNN-gebied. In de uitgevoerde onderzoeken door Rijkswaterstaat is dit niet naar voren gekomen. Een NNN-gebied is er in verschillende gradaties. In de omgeving van voorkeurslocatie III geldt een beheertype 13.01 (vochtig weidevogelgrasland), waardoor je daar alleen mag bouwen als er geen goed alternatief is. Hier is het "Nee, tenzij principe" van toepassing. Dit betekent dat – ook wanneer we het proces hadden omgedraaid en voorkeurslocatie III op voorhand hadden uitgesloten – we dezelfde stappen hadden moeten doorlopen. Dat houdt onder andere in dat dezelfde onderzoeken, gesprekken en bijeenkomsten nodig zijn om te kunnen bepalen of er een goed alternatief is. De mogelijke aantasting en kosten van compensatie van natuurwaarden is nu een belangrijke factor gebleken in de bepaling van een voorkeursvariant en moet daarom nadrukkelijk en expliciet gewogen kunnen worden;
- Een aantal omwonenden is van mening dat woongenot niet is beoordeeld in het afweegonderzoek. Ook wordt gesteld dat de gemeente en RHDHV verzuimd hebben om zichtlijnen, afstanden en oriëntaties te bepalen. Juist vanwege de aandacht die omwonenden daar bij herhaling voor hebben gevraagd, is de beoordeling van woongenot nadrukkelijk in beeld gebracht in het afweegonderzoek. En juist omdat er geen wettelijk recht op vrij uitzicht is, is van alle locatievarianten in beeld gebracht in hoeverre deze in het zicht staan, er zicht is op tuinen vanaf de brug en of er schaduwwerking is. Om die effecten zichtbaar te maken, zijn de locatiealternatieven ook in 3D uitgewerkt en zo getoond aan bewoners. Het resultaat hiervan is zichtbaar in bijlage A4 van het afweegonderzoek van RHDHV waarin ruim 30 pagina's met afbeeldingen zijn opgenomen.

Deze reacties zijn ook opgenomen in het Participatierapport.

Betrokkenheid gemeenteraad

De aanleg van de nieuwe Paddepoelsterbrug speelt zich af binnen de gemeente Groningen, leidt tot diverse ruimtelijke aanpassingen op gemeentelijk grondgebied en heeft gevolgen voor de lokale bewoners en weggebruikers. Daarom heeft uw raad de besluitvormende rol in de vaststelling van de voorkeurslocatie, het ontwerp en de investering.

Brieven en technische sessies

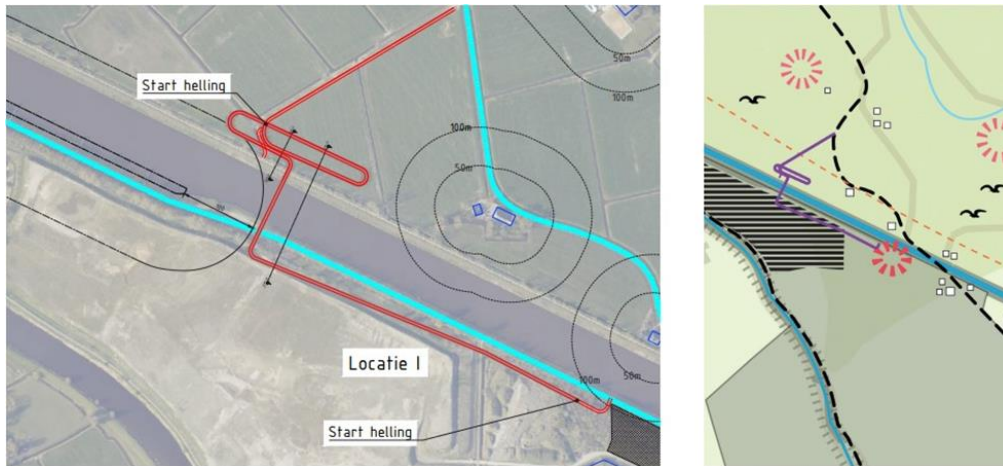
In de afgelopen jaren zijn er diverse belangrijke momenten geweest waarop wij uw raad per brief en tijdens technische sessies hebben geïnformeerd over het project en de voortgang:

- 27 november 2018 (kenmerk 64888-2018): brief over het voornemen om een samenhangend besluit te nemen over de drie bruggen over het Van Starckenborghkanaal binnen de gemeente Groningen, onderdeel van de hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl: de Paddepoelsterbrug, de Gerrit Krolbrug en de Busbaanbrug.
- 22 mei 2019 (kenmerk 75784-2019): brief over stand van zaken aanpak bruggen Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl;
- 13 november 2019 (kenmerk 363043-2019): brief Op weg naar een integrale mobiliteitsvisie met bijlage Memo Stand van zaken bruggen Van Starckenborghkanaal;
- 21 oktober 2020: technische sessie over Groningse bruggen Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl;
- 9 december 2020 (kenmerk 561896-2020): brief over uitkomsten besluitvorming BO-MIRT 2020 Paddepoelsterbrug en Gerrit Krolbrug;
- 7 april 2021: technische sessie met de gemeenteraad en Rijkswaterstaat over Groningse bruggen Hoofdvaarweg Lemmer- Delfzijl
- 22 december 2021 (kenmerk 628136-2021): brief over uitkomsten besluitvorming BO-HLD en motie Lacin
- 22 juni 2022 (kenmerk 277562-2022): brief Stand van zaken drie bruggen Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl
- 21 december 2022 (kenmerk 542528-2022): Planvoorbereidingskrediet Paddepoelsterbrug
- Sinds zomer 2022: diverse nieuwsbrieven

Voorkeurslocatie Paddepoelsterbrug

Voorgestelde locatie

Na een integrale afweging van de belangen en inbreng van alle betrokken partijen en belanghebbenden stellen wij uw raad voor om als voorkeurslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug, het locatiealternatief I (west) vast te stellen. Dit is daarmee het uitgangspunt voor de uitwerking en realisatie van een nieuwe, vaste en hoge brug met een doorvaarthoogte van 9,7 meter MHWS, die geschikt is voor fietsers, voetgangers en de standaard gemeentelijke onderhoudsvoertuigen, met aan beide zijden van het Van Starckenborghkanaal hellingbanen om het hoogteverschil te overwinnen.



Voorkeurslocatie Paddepoelsterbrug

Vergelijking locatiealternatieven

Locatie I scoort positief op het aspect van comfort en toegankelijkheid. Vooral aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal is de brug landschappelijk goed inpasbaar. Direct aan de noordzijde tast de inpassing wel de openheid van het landschap aan en heeft invloed op het uitzicht vanuit de woningen die op een afstand van meer dan 100 m liggen. Bij deze locatie is er geen sprake van aantasting van de natuurwaarden van het weidevogelgebied.

Locatie II heeft door het ontwerp, de ligging dicht bij bebouwing en het weidevogelgebied de meeste negatieve effecten binnen de 3 thema's ten opzichte van de locaties I, IIIa en IIIb.

Locatie III-B is licht positief onderscheidend op het aspect comfort en landschappelijke inpassing ten opzichte van locatie I en III-B. Ter plaatse van locatie III-A en III-B is sprake van ruimtebeslag en verstoring in het weidevogelgebied. Om dit te compenseren is grondaankoop en inrichting noodzakelijk. Op basis van een indicatieve inschatting van het verstorings- en compensatie gebied betekent dit een extra investering van circa 5 miljoen euro ten opzichte van locatie I. Daarbij geldt dat procedureel vanuit de Provinciale Omgevingsverordening het "Nee, tenzij-principe" van toepassing is. De Provincie Groningen verleent pas een vergunning op het moment dat er geen alternatieven zijn waarbij de (verwachte) verstoring niet plaatsvindt en de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt terwijl de overblijvende effecten gelijkwaardig in termen van areaal, kwaliteit en samenhang worden gecompenseerd. Locatie I is echter zeker een haalbaar en maakbaar alternatief voor locatie III-A en B.

Conclusie

Op basis van deze vergelijking van locatiealternatieven en de scores per thema hebben wij de voorkeur voor locatie I. Dit is in lijn met het advies van het externe adviesbureau. Alle vier onderzochte locatiealternatieven zijn maakbaar. Locatie II (midden) heeft echter teveel negatieve effecten vanwege het ontwerp en de impact op de omgeving en valt daarom voor ons af. Hoewel zowel locatie I als III A en B voldoende positieve effecten laten zien en op hoofdlijnen vergelijkbaar goed scoren, is doorslaggevend voor onze keuze de forse meerkosten en de benodigde procedures vanuit de Wet natuurbescherming/Provinciale Omgevingsverordening voor locatie III A en B.

Dat maakt locatiealternatief I (west) de voor de hand liggende keuze.

Financiële consequenties

Onderdeel van de afspraken van het BO-MIRT 2020 is een rijksbijdrage van maximaal 7,1 miljoen euro excl. BTW (8,6 miljoen euro inclusief btw) voor de nieuwe Paddepoelsterbrug. Op basis van de afspraken uit 2020 dient er volgens afspraak met Het Rijk nog een realisatieovereenkomst te worden gesloten. Sinds 2020 is er een flinke verdieping op de uitgangspunten en inhoud van de bouw van de brug gemaakt en hebben we op brede schaal te maken met forse loon- en prijsstijgingen. Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt ook dat de uitgangspunten voor de bouw van de brug, hellingbanen en inpassing verschillend zijn ten opzichte van het de verkenning van RWS in 2020, waarop de rijksbijdrage is gebaseerd.

De door het externe adviesbureau geraamde investeringskosten komen bij voorkeursalternatief I (west) uit op 13,25 miljoen euro excl. BTW. Voor de bouw van de nieuwe brug, inclusief plan- en realisatiekosten houden we rekening met een totaal benodigd budget van ca. 15,7 miljoen euro excl. BTW. Dat is beduidend meer dan de toegezegde rijksbijdrage.

Voor de dekking van het ontbrekende deel van het projectbudget stellen we een dekkingsstrategie op. Binnen het BO Groninger Bruggen is afgesproken om gezamenlijk de ontbrekende financiële dekking van het voorkeursalternatief te onderzoeken. Met name vanwege de diverse, soms forse, verschillen in uitgangspunten hebben met het ministerie van I&W al ambtelijke verkennende gesprekken plaatsgevonden over een verhoging van de rijksbijdrage. Hierover vinden ook de komende periode volgende gesprekken plaats en verkennen we andere mogelijke financieringsbronnen. Op basis daarvan kan de realisatieovereenkomst worden gesloten met het Rijk.

Een investeringsbeslissing door uw raad is op dit moment nog niet aan de orde, enkel de vaststelling van de voorkeurslocatie I (west) als uitgangspunt voor het vervolg. Dat er nog geen volledige financiële dekking is, hoeft het besluit over een locatie nu niet in de weg te staan, zeker niet omdat van de mogelijke alternatieven nu ook wordt voorgesteld voor de goedkoopste optie te kiezen. Wel wordt met het besluit voor de locatie en hellingbanen van de brug gestart met de volgende fase, waarin onder andere het ontwerp wordt opgesteld.

In de vervolgfase wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de financiële kaders en gekeken mogelijkheden om kosten te besparen. Bij het ontwerp wordt een concrete investeringsbegroting opgesteld. Medio 2024 vragen wij uw raad om in te stemmen met het ontwerp van de nieuwe Paddepoelsterbrug en de bijbehorende investeringsbegroting, inclusief het dekkingsvoorstel. Vervolgens kan de realisatieovereenkomst worden gesloten.

Het ontwerp van de nieuwe Paddepoelsterbrug op de voorkeurslocatie wordt de komende periode nader uitgewerkt. Naar verwachting is er 735.000 euro excl. BTW benodigd tot het volgende besluitmoment van uw raad over het ontwerp en de investeringsbegroting. In het vervolgproces willen we in een zo vroeg mogelijk stadium gebruik maken van de kennis van de markt, met als doel om gezamenlijk tot een slim en maakbaar ontwerp te komen en de realisatiekosten zo laag mogelijk te houden. Hiermee worden ook uitvoeringsrisico's en faalkosten beter beheerst. Wel leidt dit er toe dat de ontwerpkosten in deze fase hoger zijn, maar in een latere fase juist lager uitkomen. Daarvoor vragen we uw raad een aanvullende plankostenkrediet beschikbaar te stellen. De kosten hebben betrekking op interne apparaatskosten en de inhuur van externe adviseurs. Deze voorbereidingskosten worden gedekt met de bestuurlijk afgesproken Rijksbijdrage van 8,6 miljoen euro, inclusief BTW.

Dit leidt tot de volgende begrotingswijziging:

Begrotingswijziging Investerings 2023						
(aanvullend) Voorbereidingskrediet Paddepoelsterbrug						
Betrokken directie(s)	Stadsontwikkeling					
Naam voorstel	(aanvullend) Voorbereidingskrediet Paddepoelsterbrug					
Besluitvorming (orgaan + datum)	raad					
Incidenteel / Structureel	I					
Looptijd	2023-2024					
Soort wijziging	Investing					
Financiële begrotingswijziging						<i>Bedragen x 1.000 euro</i>
Deelprogramma	Programma	Directie	I/S	Lasten	Baten	Saldo te activeren
01.2 Mobiliteit	01 Economie en Ruimte	SO Ontwikkeling en Uitv	I	735	735	0
TOTALEN BEGROTINGSWIJZIGING				735	735	0

Overige consequenties

De vaarweg en de oeververbindingen die een directe relatie hebben met het gebruik van de vaarweg zijn eigendom van RWS. Oeververbindingen die de vaarweg kruisen, maar daar los van staan, zoals in dit geval de hoge vaste fietsloopbrug worden eigendom van de wegbeheerder, gemeente Groningen. Er zal daarom te zijner tijd ook ten aanzien van eigendom en beheer een overeenkomst met RWS worden opgesteld.

Ontsluiting woningen Paddepoelsterweg zuidzijde

De bewoners aan de Paddepoelsterweg (aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal, vijf woningen) konden, voor de aanvaring van de Paddepoelsterbrug, op twee manieren hun woning bereiken: via de Paddepoelsterweg vanaf de Crematoriumlaan en via de Paddepoelsterbrug. Sinds duidelijk is dat de nieuwe Paddepoelsterbrug niet toegankelijk wordt voor autoverkeer, hebben we op verzoek van een aantal bewoners onderzoek gedaan naar een extra ontsluitingsroute.

Het blijkt dat het niet mogelijk is om via het terrein van De Rijksuniversiteit Groningen (RUG) een nieuwe ontsluiting te creëren. Meer autoverkeer vergroot de kans op trillingen in de nabijheid van het Kernfysisch Centrum en is niet acceptabel voor de RUG. Daarbij bleken ook de benodigde uitvoeringsmaatregelen zoals het verstrekken van toegangspasjes voor de slagboom voor bewoners of het verruimen van openingstijden van de slagbomen bleken niet haalbaar.

Met bewoners is daarnaast de optie besproken van het aanleggen van nieuwe infrastructuur, vanaf de bestaande Paddepoelsterweg naar de bestaande wegenstructuur op het Zerniketerrein. Hiervoor is geen draagvlak onder bewoners en vanuit cultuurhistorie omdat een dergelijke ingreep een te grote aantasting van het landschap betekent. Ook bestaat er de bijkomende zorg onder bewoners van een aanzuigende werking van extra autoverkeer.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er geen consensus is over de aanleg van nieuwe infrastructuur of om gebruik te maken van de huidige infrastructuur. Daarmee beëindigen wij het onderzoek naar optimalisatie van de bestaande ontsluiting van woningen aan de Paddepoelsterweg zuidzijde. Bewoners zijn vanuit de projectorganisatie mondeling in kennis gesteld van het handhaven van de huidige bereikbaarheidssituatie.

Vervolg

Na besluitvorming door uw raad wordt gestart met de ontwerpfasen van het voorkeursalternatief. Tevens wordt dan de inkoopstrategie bepaald om op het juiste moment de juiste marktpartij te betrekken en samen met de omgeving en belangenorganisaties te komen tot een maakbaar ontwerp. Hierbij wordt onder andere gekeken naar mogelijke kansen en optimalisaties om de brug zo goed mogelijk in te passen.

Wij voorzien in de volgende fase wederom een intensieve samenwerking met alle belanghebbenden bij de brug. Op het Voorlopig Ontwerp is dan een formele inspraak door belanghebbenden mogelijk, waarna een investeringsbeslissing kan worden genomen. Dat is dan het startpunt voor de voorbereiding en daarna de realisatie van het project.

Wij onderzoeken momenteel nog de snelst mogelijke planning tot ingebruikname van de nieuwe brug. Op dit moment houden wij rekening met het volgende tijdspad:

- 2023 - 2024 Opstellen Voorlopig Ontwerp
- Medio 2024 Ontwerpbesluit en Investeringsbeslissing
- 2025 Voorbereiding realisatiefase
- 2025 t/m 2027 Realisatie en ingebruikname

Lange Termijn Agenda

Het voorliggende voorstel voor de voorkeurslocatie van de Paddepoelsterbrug staat voor Q3, juli 2023 op de Lange Termijn Agenda van uw raad, maar is inmiddels om agenda technische redenen doorgeschoven naar Q4, oktober 2023.

Het eerstvolgende te verwachten besluitmoment voor uw raad ligt naar verwachting in Q3 van 2024 en betreft het Voorlopig Ontwerp en de investeringsbeslissing

Bijlagen

Adviesrapport “Planuitwerking Nieuwbouw Paddepoelsterbrug – onderzoek en advies voorkeurslocatie”
Landschapsplan
Quickscan bomen
Participatierapport

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.