

Onderwerp Voorlopig ontwerp en kredietaanvraag Paddepoelsterbrug
Telnr. 14 050 Bijlagen 2

349351-2025

Registratienummer 335199-2025
Classificatie ☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van
persoonsgegevens)

Portefeuillehouder **Broeksma**

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: ☒ Maand 12 Jaar 2025
Raad LTA nee: ☐ Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Voorlopig Ontwerp voor de Paddepoelsterbrug vast te stellen;
- II. de totale kosten voor de realisatie van de Paddepoelsterbrug vast te stellen op € 16.509.000,--;
- III. een uitvoeringskrediet ter beschikking te stellen van € 13.724.000,-- waarmee het totaal beschikbare krediet samen met het reeds beschikbare voorbereidingskrediet van € 2.785.000,-- uitkomt op € 16.509.000,--;
- IV. het uitvoeringskrediet te dekken uit:
 - a. een vaste Rijksbijdrage van € 13.003.000,-- waarvan € 2.785.000,-- reeds is opgenomen in het voorbereidingskrediet en daarmee € 10.218.000,-- resteert ter dekking van de uitvoering;
 - b. een NPG-totaalbijdrage van € 1.443.000,--;
 - c. de aan het uitvoeringskrediet verbonden structurele kapitaallasten van € 85.122,-- te dekken uit de structurele extra beleidsmiddelen (totaal € 2.063.000,--) van het 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie';
- V. de gemeentebegroting 2025 op deelprogrammaniveau overeenkomstig te wijzigen.

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 met de minister van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken dat de gemeente Groningen de nieuwe Paddepoelsterbrug aanlegt. In 2023 heeft uw raad de voorleerslocatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug unaniem vastgesteld.

Bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp zijn omwonenden, belangenorganisaties en andere stakeholders nauw betrokken. Bovendien heeft het Rijk haar bijdrage, naar aanleiding van uw motie, voor de realisatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug substantieel verhoogd. Het voorlopig ontwerp is nu klaar. Met dit voorstel wordt uw raad gevraagd voorlopig ontwerp en de benodigde financiële middelen voor de realisatie vast te stellen.

Vervolg voorgesteld raadsbesluit

Aanleiding en doel

De Paddepoelsterbrug is een belangrijke 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 zo'n 30.000 wandelaars van het Pieterpad.

De Paddepoelsterbrug ligt over het Van Starkenborghkanaal, onderdeel 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 is de Paddepoelsterbrug door een schip aangevaren. Hierbij is de brug onherstelbaar beschadigd en later gesloopt. Sindsdien ontbreekt de verbinding over het kanaal. Om de omleidingsroutes te verbeteren is daarna het Platvoetspad tussen de Paddepoelsterweg en de Platvoetsbrug verhard en verbreed.

Een nieuwe brug

Na de aanvaring en het verwijderen van de brug was het lange tijd onzeker of de Paddepoelsterbrug zou worden hersteld. Wij hebben sinds de aanvaring 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 het actiecomité Brug terug, 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.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport 2020 (BO MIRT) hebben wij met de minister van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken dat de gemeente Groningen, met een financiële bijdrage van het Rijk van € 7,1 miljoen excl. BTW, een nieuwe Paddepoelsterbrug gaat realiseren. De nieuwe Paddepoelsterbrug heeft andere uitgangspunten dan de oude brug. Er komt 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 BO MIRT van 2021 zijn de afspraken uit het BO MIRT van 2020, na afhandeling van de motie Laçin, herbevestigd.

Doelen

De hoofddoelen voor het project die wij daarbij hanteren zijn:

- Het realiseren van een nieuwe vaste brug over het Van Starkenborghkanaal, een schakel vormt in de fiets- en voetgangersverbinding tussen Stad en Ommeland en 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.

Locatiekeuze

Sinds het moment dat de gemeente Groningen verantwoordelijk is voor het project, is een intensief participatietraject doorlopen om te komen tot een gedragen locatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Hierbij is gekozen voor een open en transparant proces waarin direct omwonenden en belangenorganisaties een grote rol hadden en zij de basis hebben gelegd voor de uiteindelijke locatiekeuze. Uw raad heeft in oktober 2023 unaniem vastgesteld dat de nieuwe Paddepoelsterbrug in het westelijk deel van het zoekgebied komt nabij het zonthermiekpark Dorkwerd en de ligplaats voor kegel schepen.

Financiële bijdrage Rijk

In het onderzoek naar de locatiekeuze is ook gebleken dat voor de bouw van de nieuwe brug, inclusief plan- en realisatiekosten budget nodig is van ca. 15,7 miljoen euro excl. BTW. Dat is beduidend meer dan de eerder toegezegde rijksbijdrage van ca. 7,1 miljoen euro excl. BTW. Uw raad heeft daarom bij de vaststelling van het raadsvoorstel over de locatiekeuze ook de motie ‘Kom over de brug met een volledige Paddepoelsterbrug’ aangenomen. In deze motie werd de minister van Infrastructuur en Waterstaat opgeroepen om voldoende geld ter beschikking te stellen aan de gemeente Groningen om een nieuwe Paddepoelsterbrug te kunnen bouwen.

In het BO MIRT 2024 zijn daarom nieuwe afspraken gemaakt over de Paddepoelsterbrug. Er is afgesproken dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat haar bijdrage aan de nieuwe Paddepoelsterbrug verhoogt van ca. 7,1 miljoen euro excl. BTW naar ca. 13 miljoen euro excl. BTW. Naast de rijksbijdrage voor dekking van de plan- en realisatiekosten ontvang te de gemeente een extra bijdrage van 2 miljoen euro excl. BTW voor toekomstig beheer en onderhoud. Deze kosten zijn niet opgenomen in de investeringsbegroting en kredietaanvraag. Alle BTW vanuit de rijksbijdrage komt in het compensatiefonds. De totale rijksbijdrage, Inclusief BTW, bedraagt 18,2 miljoen euro.

Subsidie Nationaal Programma Groningen (NPG)

De nieuwe Paddepoelsterbrug herstelt niet alleen de route via de Paddepoelsterweg, het maakt ook het cultuurhistorisch rijke Reitdiepgebied toegankelijker en is een uitbreiding van het recreatief netwerk (wandelen en fietsen) voor inwoners en toeristen. Samen met Provincie Groningen en gemeente Het Hogeland is er een subsidie bij Nationaal Programma Groningen aangevraagd om de recreatieve waarde van de brug verder te vergroten. Deze subsidieaanvraag is gehonoreerd. Dat betekent dat er een bijdrage wordt geleverd aan toegankelijke hellingbanen en de omgeving wordt uitgerust met recreatieve voorzieningen zoals bankjes en uitzichtplateau en de inpassing van de brug in het landschap wordt verbeterd door het toepassen van beplanting en kruiden- en bloemrijke bermen.

Gemeentelijke bijdrage

Bij het vaststellen van de bestuursovereenkomst, tussen de gemeente en het rijk, zijn er afspraken gemaakt over de financiële dekking. Op 13 november 2024 is uw raad per brief met kenmerknummer 301504-2024 geïnformeerd. De gemeentelijke bijdrage is bedoeld voor ingebrachte aanvullende ambities vanuit de omgeving en vanuit de gemeente. Voor de financiële dekking daarvan is voldoende ruimte binnen het programma Mobiliteit.

Kader

Besluitvorming locatiekeuze

De basis voor het voorlopig ontwerp is de eerdere besluitvorming over de locatie voor de nieuwe Paddepoelsterbrug. Uw raad stelde die voorkeurslocatie vast in oktober 2023.

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.

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 een hellingpercentage van 2,5% te hanteren.
- 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.

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.

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

- Voorwaarden voor gebruik door scheepvaartklasse 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 kegeligplaats 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 niet meer van toepassing aangezien het Rijk inmiddels een andere locatie heeft gevonden.

Inkoopstrategie en aanbesteding

Inkoopstrategie

Om tot een afgewogen inkoopstrategie te komen voor de contract- en aanbestedingsvorm zijn de stappen van de ImPact-methode met Royal HaskoningDHV doorlopen. Deze methode houdt in dat direct bij de start de risico's worden geïdentificeerd op basis van de project specifieke kenmerken (kritische succesfactoren) en vervolgens wordt het risicoprofiel bepaald door onder andere wie het beste, welk risico (Opdrachtgever/ toekomstig Opdrachtnemer('s)) kan dragen. Dit resulteert in de best passende contract-, samenwerkings- en aanbestedingsvorm en leidt tot een beheerste realisatiefase met een verlaagde kans op optreden van wezenlijke risico's. Hieruit kwam naar voren dat een 2-fasen aanpak/bouwteam het best past voor de beheersing van het risicoprofiel van dit project met als belangrijkste overwegingen:

- Het zorgvuldig inpassen van het ontwerp (brug met aanlandingen) waarbij het vormgevingsontwerp aansluit bij de landschappelijke inpassing. Dit zijn twee verschillende architecten met mogelijk conflicterende visies. Door dit vroegtijdig te vervlechten wordt verwacht te komen tot een optimaal in te passen ontwerp in de bestaande leefomgeving.
- Door de opdrachtnemer eerder te betrekken om ook de praktische uitvoerbaarheid van het werk te vervlechten in het ontwerp. Dit leidt tot een ontwerp incl. uitvoeringsplan met een bijbehorende investeringsraming. Hierdoor kan er politieke besluitvorming plaatsvinden op basis van een maakbaar ontwerp, ondersteund met een reëel investeringsaanvraag.

De bouwteamfase bestaat uit twee delen: van ontwerpfilosofie naar voorlopig ontwerp en van voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp (inclusief optimalisaties om de kosten te verlagen).

Aanbesteding en gunning

De aanbesteding is gedaan op basis van Beste Kwaliteit/Prijs-Verhouding (BKPV). De deelnemende partijen dienden een ontwerpfilosofie te leveren, een plan van aanpak voor de bouwteam- en realisatiefase, een plan van aanpak voor financieel risicomanagement en een risicodossier. Combinatie Springtil (Hollandia, Friso Civiel en Tauw) is als beste partij naar voren gekomen voor het in bouwteamverband ontwerpen en aansluitend realiseren van de Paddepoelsterbrug.

Bouwteamfase

In de eerste bouwteamfase is de ontwerpfilosofie uitgewerkt tot voorlopig ontwerp. Het streven was om het voorlopig ontwerp voor de zomer van 2025 door de gemeenteraad te laten vaststellen. Het uitwerken van het voorlopig ontwerp voor de Paddepoelsterbrug, binnen het bedrag dat voor de brug beschikbaar is, heeft meer tijd gevraagd dan verwacht. We hebben u hierover begin april 2025 via de dagmail geïnformeerd.

De extra tijd die nodig was om tot het voorlopig ontwerp te komen, heeft zich wel uitbetaald. Er ligt nu een voorlopig ontwerp met heldere ramingen die bevestigen dat de nieuwe Paddepoelsterbrug binnen projectbudget kan worden gebouwd.

Ontwerpfilosofie

Een van de belangrijkste redenen om al in de aanbestedingsfase een ontwerpfilosofie te beoordelen is dat de nieuwe Paddepoelsterbrug en de aanlanding aan de noordzijde in cultuurhistorisch waardevol en kwetsbaar gebied komt te liggen. Hierover bestaan niet alleen bij de omgeving zorgen, ook de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft hierover in een eerder stadium haar zorgen geuit.

Op basis van het eerder door uw raad vastgestelde landschapsplan en een later opgesteld beeldkwaliteitsplan hebben de architectenbureau Ney & Partners en landschapsarchitectenbureau Veenbos en Bosch van Springtil een ontwerpfilosofie uitgewerkt. Een ontwerpfilosofie is geen ontwerp maar een eerste schets/aanzet tot een ontwerp, vooral bedoeld om gemaakte keuzes toe te kunnen lichten.



Figuur 1 Ontwerpfilosofie Ney & Partners voor nieuwe Paddepoelsterbrug. De stippellijn is het referentieontwerp dat eerder in het locatieonderzoek is gebruikt.

Springtil wil de eeuwenoude verbinding via de Paddepoelsterweg op de best mogelijke manier herstellen en van de nieuwe brug een aanwinst maken voor het recreatieve wandel- en fietsnetwerk. Springtil heeft haar ontwerpfilosofie gebaseerd op het motto 'Meer bereiken met minder'. Belangrijkste overweging hierbij is de gevoeligheid rond Paddepoelsterbrug, het unieke, open en kwetsbare landschap en de hoge duurzaamheidsambities van de gemeente Groningen. Met hun motto richt Springtil zich op het minimaliseren van landgebruik, bouwhoogte, CO2-voetafdruk, grondstoffen en bouwkosten.

Voorlopig ontwerp



Het Voorlopig ontwerp in het kort

Het voorlopig ontwerp (VO) is een verdere uitwerking van de ontwerpfilosofie. Het VO sluit naadloos aan bij de doelstellingen van de gemeente om op deze plek een ranke, ingetogen brug te realiseren die goed past in het omliggende cultuurhistorische landschap aan de noordzijde van het kanaal.

Noordzijde: compact & comfortabel

Het voorlopig ontwerp gaat uit van een compacte, slanke en comfortabele fietsspiraal op poten die landt op een nieuw aan te leggen wierde. Deze oplossing is zeer efficiënt, neemt minder ruimte in, ligt op een veel grotere afstand tot de dichtstbijzijnde woning en sluit aan bij het historische landschap met wierden. De helix heeft een ruime boogstraal van gemiddeld 24 meter en is daardoor comfortabel en veilig.

Brug: rank & ingetogen

In het beeldkwaliteitsplan is aangegeven dat een constructief brugdek doorgaans erg dik is waardoor het te overbruggen hoogteverschil toeneemt met negatieve gevolgen voor het fietscomfort. Springtil heeft echter gekozen voor een zogenoemd springwerk, een forse overspanning met twee schuine poten bij de aanlanding. De schuine poten vangen op slimme wijze de krachten van de brug en voorkomen dat een forse boogconstructie of tuiwerk nodig zijn. De brug vormt daarmee niet alleen een subtiele lijn over het kanaal ook de visuele impact op de bredere omgeving wordt hiermee zo minimaal mogelijk gehouden. Daarnaast is een springwerk zuinig met grondstoffen en kostenefficiënt in de uitvoering

Stadszijde: aansluiten op Jaagpad

Het fietspad naar de brug wordt ingepast op de grondwal van het zonthermiekpark. Door de brug iets naar het westen op te schuiven, begint de helling pas bij de T-splitsing met het Jaagpad richting het Reitdiep. Zo wordt niet alleen de verbinding in de Paddepoelsterweg hersteld, maar komt er ook een extra aansluiting naar het Reitdiep. Bovendien blijft zo een aangrenzend waardevol bosje behouden.

Ontwerpelementen

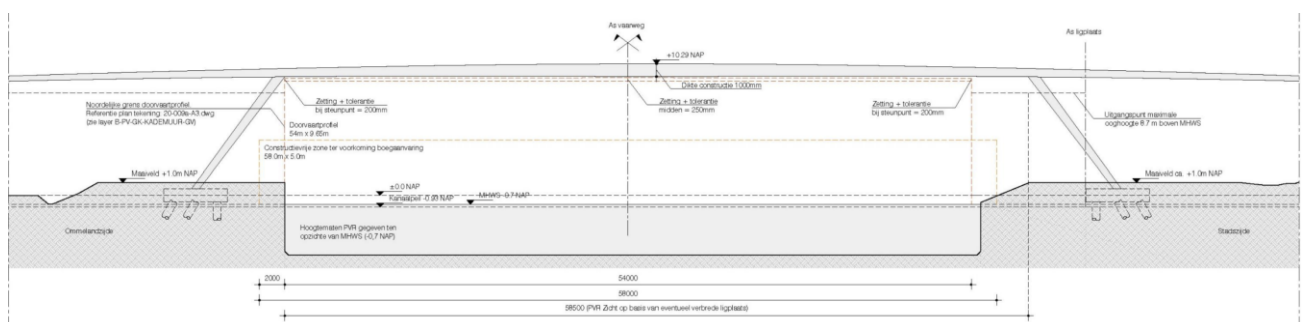
Hieronder lichten we de belangrijkste ontwerpelementen van de nieuwe Paddepoelsterbrug toe. Ten aanzien van de ontwerpfilosofie is in de uitwerking naar het VO meerdere optimalisaties doorgevoerd. De belangrijkste zijn:

- overspanning van 72 meter naar 58,5 meter voor minder CO₂ voetafdruk, kosten en minder dik brugdek;
- omklappen helix voor verkeersveiligheid en grotere afstand tot Paddepoelsterweg 11;
- versmallen hellingbaan en brugdek voor minder CO₂ voetafdruk, kosten en slanker ontwerp;
- toevoegen trap aan zuidzijde en halve trap aan noordzijde op verzoek van omgeving en gebruikers.

Overspanning vaarweg

Rijkswaterstaat is als vaarwegbeheerder nauw betrokken bij de planvorming van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Op basis van eerdere klanteisen is uitgegaan van een hoofdoverspanning van 72 meter over de vaarweg. Doel hiervan ook in de toekomst voldoende zicht voor schippers te garanderen bij het verlaten van de kegelligplaats.

Bij de nadere uitwerking conform Richtlijn VaarWegen (RVW) 2020 par. 3.8 is met Rijkswaterstaat afgesproken dat een profielvrijruimte van 58,5 meter voldoende is. Een kleinere overspanning was wenselijk om te besparen op constructiehoogte, materiaalgebruik en daarmee ook op bouwkosten en de CO₂-voetafdruk. De dikte van het dek van de hoofdoverspanning varieert van 40 centimeter tot 1 meter.



Risicocontour kegelligplaats

Voor de precieze plek van de brug zijn twee dwangpunten van belang: de aansluiting op het fietspad richting de ingang van het zonthermiekpark/Reitdiep en de risicocontour van de ligplaats voor kegelschepen. Hoe meer ruimte, des te flauwer de hellingbaan kan worden. In eerste instantie gaf Rijkswaterstaat mee dat de risicocontour op 100m van de

kegelligplaats ligt. Vooruitlopend op nieuwe regelgeving heeft Rijkswaterstaat echter toestemming gegeven om de nieuwe brug op 70m van de risicocontour te positioneren.

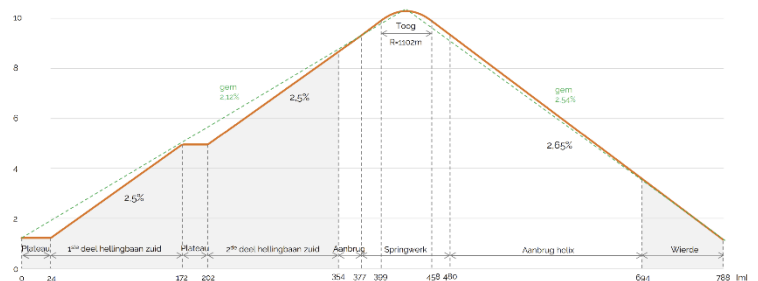
Vormgeving helix

Ten opzichte van de ontwerpfilosofie is er een belangrijke verbetering doorgevoerd in de vormgeving van de helix. De helix is gespiegeld ten opzichte van de ontwerpfilosofie. Het spiegelen van de helix heeft een aantal belangrijke voordelen:

- Fietzers gaan in de buitenbocht naar beneden. Dat is comfortabeler en veiliger.
- De afstand tot de woningen Paddepoelsterweg 11 en 11a neemt nog verder toe.
- Er is voldoende ruimte om aan de stadszijde twee rustplateaus in de hellingbaan aan te brengen.

Hellingpercentages

Wie straks over de nieuwe Paddepoelsterbrug gaat, moet een hoogteverschil van bijna 10 meter overwinnen. Om de brug toegankelijk te houden voor een zo groot mogelijke doelgroep is het maximale gemiddelde hellingspercentage gesteld op 2,5%. Dit uitgangspunt is in afstemming met de Werkgroep Toegankelijk Groningen getoetst bij PBT Consult, een expertisebureau voor toegankelijk bouwen. PBT geeft aan dat het gehanteerde hellingspercentage ruimschoots voldoet.



De hellingbaan aan de stadszijde is iets flauwer dan aan de Ommelandzijde. Aan de stadzijde wordt het volledige talud van het zonthermiepark gebruikt en is er ruimte voor twee rustplateaus om het fietscomfort te verhogen. Het hellingspercentage is 2,12%. Aan de Ommelandzijde is het van belang de impact van de helix op het landschap zo klein mogelijk te maken. Mede daarom is aan deze kant gekozen voor een iets hoger hellingspercentage van 2,54%.

Trappen

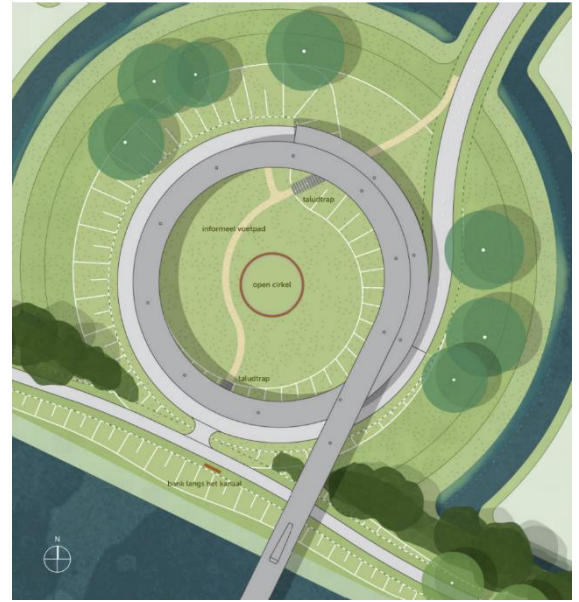
Onder andere omwonenden, stichting Pieterpad en Wandelnet hebben verzocht om trappen toe te voegen aan het ontwerp van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Belangrijkste overwegingen daarbij zijn het verkorten van de afstanden en het voorkomen van conflictsituaties tussen voetgangers en fietsers op de hellingbanen.

Aan de stadszijde is een trap aan het ontwerp toegevoegd, ingepast in het talud. Aan de noordzijde is ook een trap toegepast waarmee wandelaars vanaf de Paddepoelsterweg de wierde kunnen oplopen of rechtdoor kunnen steken. Het laatste stuk om de brughoogte te bereiken verloopt via de hellingbaan. Een geïntegreerde trap die de volledige hoogte overbrugt heeft een grote constructieve en financiële impact.

Landschappelijke inpassing

De aanlanding van de Paddepoelsterbrug aan de noordzijde wordt gekenmerkt door een bijzonder object: de helix en kunstmatige wierde. Ondanks dat deze kunstmatig is krijgt de wierde een natuurlijke en heldere uitstraling. De ruimte om de wierde heeft een concentrische uitwerking: rondom het talud ligt een brede strook met daarin enkele bomen gevolgd door een onderhoudspad en sloot. De sloot krijgt een natuurvriendelijke oever, meer hierover in hoofdstuk water en flora. Een verbijzondering op de wierde en zitgelegenheid aan het kanaal maakt het ontwerp compleet.

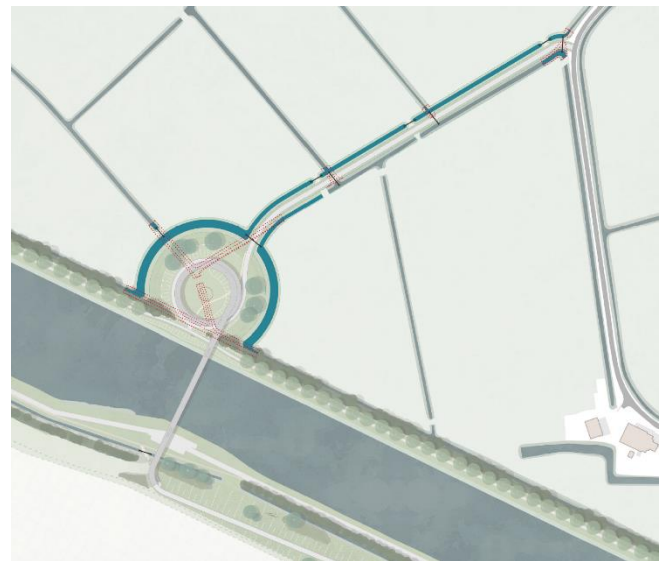
De centrale ruimte op de wierde blijft open. In het midden ligt een cirkel, gevormd door een brede betonnen band. Het maaiveld in de cirkel ligt iets verlaagd. Over de wierde loopt een voetpad dat het Platvoetspad verbindt met het fietspad in noordelijke richting. Het voetpad heeft een informele uitstraling, en bestaat uit gebonden halfverharding door het hoge gras heen. Op het talud langs het Platvoetspad komt een robuuste houten bank met prachtig uitzicht over het kanaal.



Watersysteem

Voor de aanlanding van de nieuwe fietsbrug moeten aan de noordzijde enkele delen van de bestaande sloten worden gedempt. Aan de zuidzijde blijven de sloten, met de toevoeging van twee duikers, gehandhaafd. De nieuwe sloten aan de noordzijde zijn een omvangrijke toevoeging op het bestaande watersysteem met nieuwe sloten. De sloten vormen een fysieke scheiding tussen de weilanden, en daarmee het weidevogelgebied, en de fietsers en wandelaars.

Aan weerskanten van het nieuw aan te leggen fietspad tussen de helix en de Paddepoelsterweg ligt straks een sloot. Deze sloten worden op dezelfde wijze vormgegeven als de bestaande: als smalle diepe sloten met een steil talud. Op deze wijze sluiten ze aan op het verkavelingspatroon en de uitstraling van het gebied. Rondom de wierde wordt afgeweken van het verkavelingspatroon. Hier volgen de nieuwe watergangen de eigenzinnige vorm van de wierde. De oevers aan de kant van de wierde worden ingezet voor de ecologie en gerealiseerd als natuurvriendelijke oevers met een talud en een twee meter brede plas-draszone. De nieuwe sloten en watergangen worden met elkaar en met de bestaande sloten verbonden met behulp van dammen en duikers.



Flora en fauna

Enkele jaren geleden is langs het Platvoetspad aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal een nieuwe rij bomen aangeplant ter vervanging van een rij populieren die in 2019 zijn gekapt. Deze nieuwe bomen zijn nog jong en klein, maar zullen uitgroeien tot grote bomen die het kanaal begeleiden. Achter deze rij staat een houtwal. De houtwal wordt gevormd door diverse bomen en heesters waaronder esdoorn, wilg, els, wilde lijsterbes, hondsroos en kornoelje. Veel bomen, met name de esdoorn, verkeert in slechte staat.

Aan de zuidzijde van het kanaal bevindt zich langs de sloot een houtwal, deze is in een iets betere staat dan de houtwal aan de noordzijde en vormt een dichte wand naar het talud en zonthermiekpark toe. Het talud zelf is een ruigte van woekerende planten en riet, enkele losse bomen staan her en der verspreid.

Bomen en houtopstanden - kap en aanplant

Tijdens de planuitwerkingsfase voor de locatiekeuze in 2023 was ecologie een belangrijk criterium. Uit het onderzoek is gebleken dat de huidige locatie de minste ecologische impact met zich meebrengt. Daarnaast is het ontwerp van de brug dusdanig ingepast dat de impact op ecologie en het aantal te kappen bomen zo minimaal mogelijk is. Binnen het projectgebied is er tevens ruimte voor compenserende maatregelen.

Om de realisatie van de nieuwe Paddepoelsterbrug mogelijk te maken, is een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd. Wij hebben deze BEA ter informatie als bijlage bijgevoegd. Alle bomen in het projectgebied zijn beoordeeld op kwaliteit en levensverwachting.

In het voorlopig ontwerp kunnen 21 bomen niet duurzaam behouden blijven danwel op de huidige plek blijven staan. Hiervan worden:

- 11 bomen gekapt (waarvan 9 kapvergunningplichtig) vanwege het ontwerp.
- 9 bomen in het projectgebied vervangen (niet-kapvergunningplichtig) vanwege het ontwerp.
- 1 boom gekapt (kapvergunningplichtig) vanwege een risico voor de omgeving en levensverwachting van < 5 jaar.

Op basis van het definitief ontwerp wordt een nieuwe BEA opgesteld. Dan wordt ook de definitieve keuze gemaakt voor het aantal inheemse bomen en de handelsmaat van de bomen die als compensatie binnen het projectgebied worden aangeplant.

Aan de noordzijde wordt een deel houtopstanden verwijderd, ongeveer 220m². Ook aan de zuidzijde moet ter hoogte van de aansluiting van de brug op het fietspad over het talud van het zonthermiekpark, een deel van de houtopstanden worden verwijderd, ongeveer 600m². Deze houtopstanden, in totaal 820m², worden vervangen door nieuwe inheemse houtopstanden op het zuidelijk talud.

Struweel en ruigte

Het talud langs het zonthermiekpark wordt ingericht als ruigte met enkele vlekken struweel. Voor het struweel en de ruigte zoeken we aansluiting op de omgeving. Daarnaast zijn deze beplantingen van groot belang voor diverse soorten fauna. Het nieuwe inheemse struweel bestaat uit een mix van o.a. gewone braam, kornoelje, sleedoorn en wilde kamperfoelie. De onderlaag (ruigte) wordt gevormd door een inheems kruidenrijk mengsel waar in ieder geval boerenwormkruid, wilde peen, fluitenkruid en harig wilgenroosje in zit. Langs de sloot wordt de gekapte houtwal deels teruggebracht, een strook van 6 meter breed en ongeveer 40 meter lang. Aanplant hiervan zal met soorten zijn die gelijk zijn aan de bestaande houtwal: wilg, els, esdoorn, wilde lijsterbes, hondsroos en kornoelje.

Overige beplantingen

Voor de wierde zetten we in op een inheems bloem- en kruidenrijkmengsel ter bevordering van de biodiversiteit. Het precieze type mengsel wordt nader afgestemd maar moet een aantal waardplanten (grassoorten) bevatten voor het hooibeestje. De plas-drasoevers van de watergang rondom de wierde zullen worden ingeplant met o.a. riet en oeverbeplanting zoals lisdodde, gele plomp, grote egelskop en zwanebloem.

QuickScan en GES

In het kader van het project is een QuickScan voor de ecologie uitgevoerd met aanvullende onderzoeken. Het gebied is rijk aan diverse soorten vogels, zoogdieren, amfibieën en insecten (vlinders). Met het dempen van delen van de sloten aan de noordzijde en de kap van bomen en struweel aan beide zijden van het kanaal wordt op diverse plekken het leef- en foerageergebied van deze soorten verstoord. Vanuit de QuickScan zijn er specifieke soorten naar voren gekomen waar maatregelen voor zijn getroffen. Dit zijn de poelkikker, haas, hermelijn, bunzing, waterspitsmuis, vleermuizen en vogels met een jaarrond beschermd nest. Voor andere beschermde soorten heeft het plangebied geen betekenis of zijn negatieve effecten uitgesloten. Vanuit de Gemeentelijke Ecologische Structuur (GES) houden we rekening met het hooibeestje, gehakkelde aurelia en de torenvalk. Tot slot zijn de weilanden aan de noordzijde van het kanaal onderdeel van het weidevogelgebied.

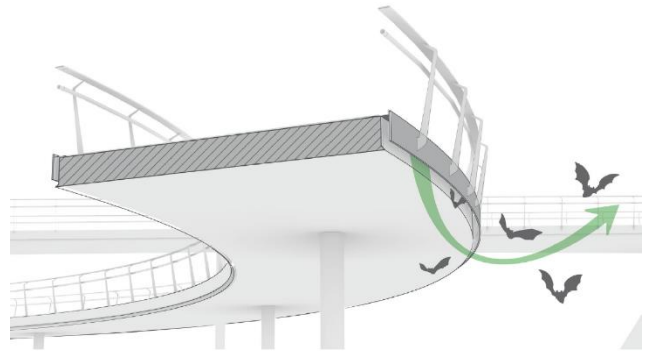


Het talud aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal wordt beplant met inheemse losse bomen, groepen inheems struweel en ruigte. Hiermee voorzien we in foerageergebied, schuilmogelijkheden en leefgebied voor de kleine marterachtigen (hermelijn en bunzing), egel, vleermuizen (ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, gewone dwergvleermuis), gehakkelde aurelia en torenvalk. In aanvulling op de beplantingen worden vrijgekomen takken verwerkt tot hopen of rillen en geplaatst op het talud. Deze zijn niet alleen geschikt voor de kleine marterachtigen maar ook muizen kunnen hierin verblijven en als voedsel dienen voor allerlei roofvogels, uilen en de kleine roofdieren.

Het Van Starckenborghkanaal wordt als vliegroute en foerageergebied gebruikt door de water- en meervleermuis. Met de komst van de nieuwe brug wordt de bomenrij, die oriëntatie vormt langs het kanaal, onderbroken. Deze onderbreking is zo kort mogelijk, daarom wordt de houtwal aan weerszijde zo ver mogelijk doorgezet.

Langs de helix komt een stalen rand waaraan de leuningen worden bevestigd. Deze stalen rand krijgt daardoor een dubbelfunctie. De ruimte tussen het betonnen fietspad en de stalen rand blijft namelijk open. Hieronder kunnen mogelijk vleermuizen of huiszwaluwen en boerenzwaluwen nestelen.

De wierde wordt ingericht met natuurvriendelijke oevers en een plas-draszone met oever- en waterplanten waardoor wordt voorzien in nieuw leefgebied voor de poelkikker en waterspitsmuis. De wierde zelf en de randen eromheen worden ingezaaid met een inheems kruidenmengsel om het leefklimaat van de haas, de waterspitsmuis en het hooibeestje te verbeteren. Daarnaast voorkomen we zoveel mogelijk verstoring van het weidevogelgebied door geen verlichting toe te passen en een fysieke barrière te maken tussen fietspad en weilanden (sloten).



Maatschappelijk draagvlak en participatie

Voor de nieuwe Paddepoelsterbrug heeft de afgelopen jaren een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden met de omgeving, waarbij de direct omwonenden (waaronder Brug T'rug) en belangenorganisaties zoals Werkgroep Toegankelijk Groningen, Fietzersbond, Wandelnet, stichting Pieterpad, Marketing Middag Humsterland en enkele dorpsverenigingen de belangrijkste gesprekspartners zijn.

Op 3 juli 2024 is de ontwerpfilosofie achtereenvolgens gepresenteerd aan de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit, de interne (project)organisatie, pers en aan de direct omwonenden en belangenorganisaties. De reacties op het ranke en compacte ontwerp met kenmerkende helix aan de ommelandzijde waren in alle gevallen erg positief. Vooral ook omdat, zo gaven omwonenden aan, de architecten goed hebben geluisterd naar de zorgen van de omgeving en daar een passend ontwerp bij hebben gemaakt. Springtil heeft ervoor gekozen om geen iconische hoge brug te maken, maar een compacte en ranke brug met aan de noordzijde een hellingbaan die veel minder dicht op de omliggende woningen ligt. In dit geval betekent minder impact op het landschap ook minder (zicht)hinder voor direct omwonenden. De bewoner die het dichtste bij de nieuwe Paddepoelsterbrug woont, was bij deze bijeenkomst verhinderd. Daarom is een apart gesprek met hem, de architect en landschapsarchitect georganiseerd. Deze bewoner deelde ook de conclusie dat in de ontwerpfilosofie rekening is gehouden met de zorgen vanuit de omwonenden.

Het voorlopig ontwerp is op 7 oktober 2025 gepresenteerd aan direct omwonenden en belangenorganisaties. Er waren veel complimenten voor het ontwerp en de inpassing van de brug in het landschap. Ook werd er verheugd gereageerd op de flauwe hellingbanen, de aansluiting van de helix op het Platvoetspad, dat er geen verlichting (anders dan noodzakelijk voor de scheepvaart) wordt toegepast en dat het gelukt is om trappen, bankjes en wandelpaden aan het ontwerp toe te voegen. Bij de bewoner die het dichtste bij de brug woont blijven er zorgen over het zicht vanuit de woning en specifiek vanuit het atelier op de helix. Waar hij aangeeft dat er onvoldoende bomen op de wierde komen om de helix aan het zicht te onttrekken, vonden andere aanwezigen meer bomen juist geen goed idee omdat de architectuur van de helix en brug juist gezien moeten worden. Stichting Pieterpad had graag aparte paden/stroken voor wandelaars gezien net als een trap tot de bovenste ring van de helix.

In een nieuwsbrief die na deze bijeenkomst over het voorlopig ontwerp is verspreid, is opgepikt in verschillende (sociale) media. Zowel in de media als uit de reacties klinkt veel waardering voor het ontwerp.

Op 27 oktober 2025 is er een inloopbijeenkomst over het voorlopig ontwerp voor alle overige geïnteresseerden.

Op verzoek van Werkgroep Toegankelijk Groningen is PBT Consult, expertisebureau op gebied van toegankelijk bouwen, gevraagd onafhankelijk advies te geven op gebied van bruikbaarheid en fysieke toegankelijkheid. De adviezen zijn beschouwd en waar mogelijk in het ontwerp verwerkt. PBT geeft aan dat het gehanteerde hellingspercentage ruimschoots aan de richtlijnen voldoet. Ook zijn aan de zuidzijde twee rustplateaus toegevoegd en wordt een de toevoeging van een bankje langs het fietspad aan de zuidzijde in het Definitief Ontwerp verder uitgewerkt. In deze fase wordt ook een besluit genomen over het toevoegen van leuningen bij de trappen.

Financiële consequenties

De totale projectomvang is op dit moment geraamd op ongeveer 16,5 miljoen euro, dit is inclusief plankosten en exclusief BTW. Het project is een opdracht van de gemeente Groningen, waarvan de kosten worden gedekt door een rijksbijdrage, een subsidie van Nationaal Programma Groningen (NPG) en een bijdrage van de gemeente Groningen. De afspraken met het rijk zijn vastgelegd in een gezamenlijk ondertekende bestuursovereenkomst en de subsidie is gehonoreerd.

Investeringskosten

Bij de vaststelling van de locatiekeuze van de brug door uw raad in 2023 werden de kosten geraamd op 15,7 miljoen euro exclusief BTW. We zijn nu een paar jaar verder en de kosten zijn gestegen tot 16,5 miljoen euro. De kostenstijging heeft te maken met loon- en prijsstijgingen en optimalisaties van het ontwerp voor toegankelijkheid, inpassing in het gebied en het vergroten van de recreatieve waarde van de brug. De engineering- en bouwkosten worden geraamd op ca. 11 miljoen euro excl. BTW. De plankosten bedragen in totaal ca. 4,5 miljoen euro, excl. BTW en dat is inclusief het reeds beschikbare voorbereidingskrediet van 2,78 miljoen euro. Hieronder vallen onder andere onderzoekskosten uit de planuitwerkingsfase (2022-2023), grondaankoop en interne projectkosten. Om mogelijke risico's te dekken is er een risicoservering van ca. 10% van het investeringsbedrag opgenomen in de kostenraming.

Rijksbijdrage

In het BO MIRT 2024 zijn nieuwe afspraken gemaakt over rijksbijdrage voor de nieuwe Paddepoelsterbrug. Er is afgesproken dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat haar bijdrage verhoogt van 7,1 miljoen euro naar 13 miljoen euro excl. BTW. Naast de rijksbijdrage voor dekking van de plan- en realisatiekosten ontvang te de gemeente een extra bijdrage van 2 miljoen euro excl. BTW voor toekomstig beheer en onderhoud. Deze kosten zijn niet opgenomen in de investeringsbegroting en kredietaanvraag. Alle BTW vanuit de rijksbijdrage komt in het compensatiefonds. De totale rijksbijdrage, inclusief BTW, bedraagt 18,2 miljoen euro. Om de waarde van de rijksbijdrage te borgen, wordt de rijksbijdrage gedurende de doorlooptijd van het project geïndexeerd.

Bijdrage Nationaal Programma Groningen

De nieuwe Paddepoelsterbrug geeft een recreatieve impuls aan het landschap en biedt een bijdrage aan de toegankelijkheid voor fietsers en voetgangers. De bijdrage vanuit het NPG bedraagt in totaal €1.443.000,-- exclusief BTW.

Bijdrage gemeente Groningen

De gemeentelijke bijdrage is conform de afspraken met het Rijk bepaald op €2.062.715,-- excl. BTW. Hiermee worden de kosten gedekt voor aanvullende wensen vanuit de omgeving en vanuit de gemeente. De structurele kapitaallasten worden gedekt vanuit de structurele extra beleidsmiddelen "Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie"

In de meest actuele ramingen met het prijspeil van juli 2025 zijn de totale kosten bepaald op € 16.509.004, - exclusief BTW.

De financiële dekking ziet er als volgt uit.

Rijksbijdrage	€	13.003.289
Uitvoeringsprogramma Mobiliteitsvisie	€	2.062.715
NPG - Gemeente	€	180.375
NPG - Provincie	€	1.262.625
Totaal exclusief BTW	€	16.509.004

De begrotingswijziging van de investering is als volgt:

BEGROTINGSWIJZIGING INVESTERINGEN 2025 (x € 1000)						
DIRECTIE:	Stadsontwikkeling					
LOOPTIJD:	2025 - 2028					
Programma	Deelprogramma	Beleidsveld	Inc/str	Lasten	baten	Saldo te activeren
01 Economie en Ruimte	01.2 Mobiliteit	01.2.1 Vervoerswijzen	I	13.724	11.661	2.063
Totaal				13.724	11.661	2.063

Ten behoeve van de financiële dekking van het krediet zijn in het planproces al maatregelen genomen zodat het plankrediet niet wordt overschreden. Zo wordt er onder andere gewerkt volgens een 2-fasenaanpak. De uitwerking van het ontwerp en voorbereiding van realisatie gebeurt in samenwerking tussen gemeente en de bouwteampartner, tevens de beoogd uitvoerende aannemerscombinatie. Hiermee is al in de voorbereidende fase actief gestuurd op scope, prijsvorming, risico- en kostenbeheersing in relatie tot het beschikbare plankrediet en projectbudget.

Overige consequenties

De nieuwe Paddepoelsterbrug en toeleidende fietspaden worden aangelegd op grond die niet in bezit is van gemeente Groningen.

Grondverwerving noordzijde

De gronden aan de noordzijde van het Van Starkenborghkanaal zijn in bezit van een maatschap. Deze maatschap wil meewerken aan het overdragen van de benodigde gronden. Zij heeft een sterke voorkeur voor grondruil in plaats van grondverkoop. Voor de ruil wil zij graag twee percelen die nu in bezit zijn van Prolander. Met Prolander hebben we vervolgens afspraken gemaakt om deze percelen in bezit te krijgen zodat we deze percelen kunnen inbrengen in de grondruil met de betreffende maatschap. De notariële overdracht van de percelen is begin november 2025 gepland.

Recht van opstal zuidzijde

Het fietspad aan de zuidzijde komt op het talud van het zonthermiefpark. Het talud blijft eigendom van Provincie Groningen. De gemeente Groningen neemt het fietspad in beheer (alle omliggende fietspaden zijn ook in beheer van gemeente Groningen). Voor de aanleg van het fietspad wordt een recht van opstal afgesproken. Ter compensatie neemt de gemeente Groningen een strook van ongeveer 1 meter breed langs het Van Starkenborghkanaal over van de provincie Groningen.

Overspanning Van Starkenborghkanaal

Ten behoeve van de overspanning van de nieuwe Paddepoelsterbrug over het Van Starkenborghkanaal wordt, in overleg met de vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat een recht van opstal gevestigd.

Verbreding fietspad tussen Sprikkenburg en ingang zonthermiefpark Dorkwerd

Voor de aanleg van het zonthermiefpark Dorkwerd, mocht ontwikkelaar Novar gebruikmaken van een bouwweg over het terrein van Rijksuniversiteit Groningen. Na afronding van de aanleg is gebruik van deze route niet langer toegestaan. Novar heeft daarom op het talud van het zonthermiefpark, ongeveer ter hoogte van de geplande aanlanding van de Paddepoelsterbrug, een nieuwe toegangsroute voor onderhoudsverkeer gepland. Dit is een ongewenst conflictpunt voor de aanlanding van de nieuwe Paddepoelsterbrug. Met Novar is een oplossing overeengekomen. Die behelst dat de gemeente Groningen het fietspad tussen Sprikkenburg en de toegang van het zonthermiefpark verbreedt naar 2,5 meter. Novar ziet dan af van gebruik van hun noordelijke toegangsroute over het talud. Deze werkzaamheden zijn reeds uitgevoerd.

Vervolg

Na vaststelling door uw raad van het voorlopig ontwerp en het krediet, wordt gestart met de procedures om de nieuwe Paddepoelsterbrug planologisch mogelijk te maken. Hierop is formele inspraak mogelijk. Parallel wordt het voorlopig ontwerp uitgewerkt tot definitief ontwerp en wordt de realisatiefase voorbereid. Hier worden de omwonenden, belangenorganisaties en andere stakeholders weer bij betrokken. Ook kunnen we de afspraken met de grondeigenaar aan de noordzijde van het Van Starkenborghkanaal en de Provincie Groningen definitief maken.

Wij onderzoeken momenteel nog de mogelijkheden om het proces te versnellen. Op dit moment houden wij rekening met het volgende tijdpad:

- Q1 2026 Start planologische procedures
- Q1/Q2 2026 Definitief ontwerp/uitvoeringsontwerp
- Q1 2027 Start bouw
- Q4 2027 Ingebruikname
- Q2 2028 Oplevering en overdracht

Lange Termijn Agenda

Het voorliggende voorstel voor het Voorlopig Ontwerp Paddepoelsterbrug staat voor december 2025 op de Lange Termijn Agenda van uw raad.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Roelien Kamminga

loco-secretaris,
Bert Popken

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.