



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

College van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Groningen
Postbus 30026
9700 RM Groningen

**Rijkswaterstaat Noord-
Nederland**

Zuidersingel 3
8911 AV Leeuwarden
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T (088) 797 44 00
F (088) 797 44 12
www.rijkswaterstaat.nl

Ons kenmerk
RWS-2019/20916

Datum 12 juni 2019
Onderwerp Paddepoelsterbrug

Geacht College,

Op 26 september 2018 is de Paddepoelsterbrug in het Van Starckenborghkanaal, onderdeel van de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl (HLD), van haar landhoofd afgestoten door een aanvaring. Deze aanvaring is de laatste in een rij (bijna) aanvaringen bij deze brug. Afgelopen periode heb ik met u overleg gevoerd over de ontstane situatie en de mogelijkheden om de verbinding op deze plek tijdelijk ter herstellen.

Doorlooptijd structurele oplossing

In ons overleg van 26 april 2019 hebben we onderscheid gemaakt tussen de tijdelijke en de structurele oplossing. Tevens is vastgesteld dat de bestaande brug als zodanig zonder meer niet voldeed als structurele oplossing. We hebben toen besloten om ambtelijk te laten onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de structurele oplossing te versnellen.

Uit het gezamenlijke ambtelijke onderzoek blijkt dat het proces om te komen tot een structurele oplossing, de stappen uit het MIRT-spelregelkader dient te volgen. En dat vraagt om een breed scala aan onderzoeken in goede samenwerking met de omgeving, waaronder een onderzoek naar nut en noodzaak van een verbinding op deze plek. De onderzoeken en gesprekken met de bewoners en andere stakeholders vragen tijd. Tijd die vanwege de mogelijke impact voor de omgeving naar mijn idee niet verkort moet worden. Ook is de inzet van de Crisis- en herstelwet in de eerste jaren nog niet aan de orde. Deze is pas van toepassing op de juridische procedures rondom de vergunningen bij de voorbereiding van de realisatie.

Ik zie dan ook geen mogelijkheden om het proces te versnellen. Om toch snelheid te maken, heb ik opdracht gegeven het proces voor de structurele oplossing op te starten en hiervoor een projectteam met daarin ook een afvaardiging van u op te richten.

Analyse van de huidige situatie

De Paddepoelsterbrug ligt over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD), onderdeel van de corridor Amsterdam – Duitsland, de enige internationale

hoofdvaarweg in Noord-Nederland. Bij de Paddepoelsterbrug, die niet aan de eisen uit de Richtlijn Vaarwegen 2017 voldoet, hebben zich in korte tijd drie aanvaringen voorgedaan: in juli 2017, in mei 2018 en in september 2018 (bron: Scheepvaart Ongevallen Systeem).

Deze aanvaringen zijn voor de minister van Infrastructuur en Waterstaat standaard aanleiding om te kijken naar de nautische veiligheid van de Paddepoelsterbrug. Bij nautische veiligheid kijkt Rijkswaterstaat naar de mate waarin de risico's van scheepsongevallen beheerst zijn tot een acceptabel en bij voorkeur verwaarloosbaar niveau. Daarnaast geldt dat er voor alle bekende (scheeps)ongevallen geen eenduidige oorzaak aan te wijzen is. In alle gevallen gaat het om meerdere oorzaken.

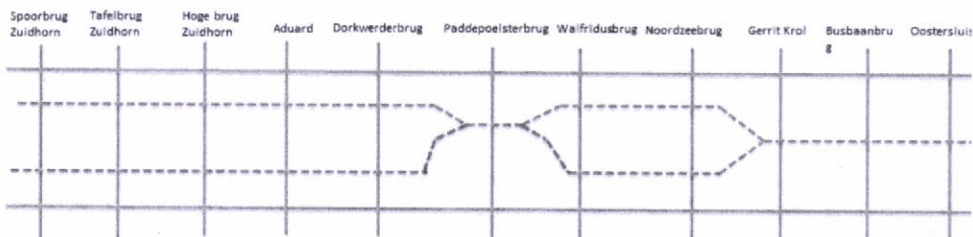
In het streven naar zo hoog mogelijk niveau van veiligheid onderneemt Rijkswaterstaat acties om de risico's zo veel mogelijk te beperken (risicomanagement). Deze acties zijn gericht op het verkleinen van de kans op schade en het beperken van de ernst of omvang daarvan. Hierbij wordt ook gekeken naar de voorspelbaarheid van de infrastructuur opdat de kans op vergissing door de vaarweggebruiker beperkt is.

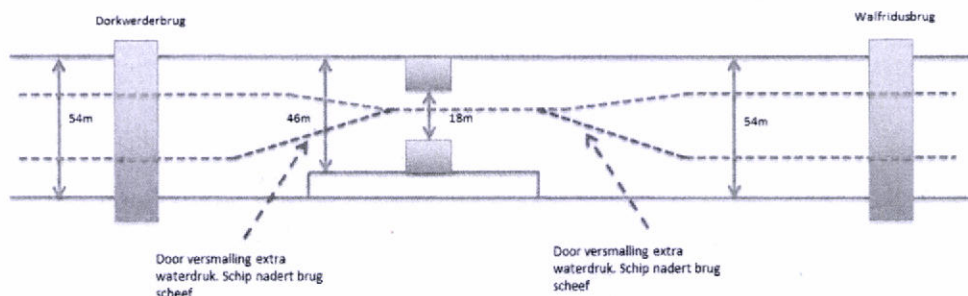
De situatie bij de Paddepoelsterbrug kent een keten aan potentiële oorzaken die maken dat de risico's onvoldoende beheerst kunnen worden, te weten:

- de infrastructuur is afwijkend ten opzichte van de rest van de vaarweg;
- de brug is afwijkend ten opzichte van de andere bruggen;
- de massa van de brug is laag ten opzichte van de schepen die passeren;
- er is geen volledig detectiesysteem van naderende schepen aanwezig;
- de contouren van de brug 'wegvallen' in de omgeving. Een (onbekende) schipper merkt hierdoor de brug pas laat op.

Kortom: wanneer de brug wordt aangevaren met mensen op of in de nabijheid van de brug kunnen ernstige slachtoffers, ernstige constructieve schade aan de brug en/of schip en stremming van de scheepvaart en verstoring van de brugverbinding verwacht worden.

Onderstaande figuren illustreren de mate waarin de Paddepoelsterbrug vanwege de genoemde oorzaken, een onvoorspelbaarheid vormt in de vaarweg.





Rijkswaterstaat Noord-Nederland

Ons kenmerk
RWS-2019/20916

Het eerste plaatje laat zien dat de Paddepoelsterbrug, een onvoorspelbaarheid in de vaarweg is. Vanuit beide richtingen zijn de bruggen waaronder de schipper doorgaat, hoge of beweegbare bruggen over de gehele vaarweg met tweestroeksdooirvaart. Ook kent de vaarweg een begeleidende lintbeplanting die als een soort 'vangrail' de breedte van de vaarweg aangeeft, waarbij deze ter hoogte van de Paddepoelsterbrug onderbroken wordt. Als laatste, zorgt de versmalling van de vaarweg er voor dat de schipper te maken krijgt met een onverwachte waterdruk die zorgt voor een risico dat zijn schip schuin in de vaarwegopening terecht komt en daarmee dus niet de brug kan passeren.

Tijdelijke oplossing

Op 7 juni 2019 hebben wij met elkaar gesproken over alternatieven om de verbinding tijdelijk te herstellen. De volgende alternatieven lagen daarbij voor:

- Het laten varen van een veerpont in de maanden april tot en met oktober;
- Het plaatsen van een tijdelijke fiets-voetgangersbrug op 9 meter +NAP;
- Het aanpakken van de omleidingsroutes.

Het plaatsen van een tijdelijke fiets-voetgangersbrug op 9 meter +NAP lijkt het meest kansrijk. Rijkswaterstaat is bereid om de kosten voor dit alternatief te betalen met een maximum van € 1,5 miljoen.

Ik wil hierbij wel opmerken dat voordat de fiets-voetgangersbrug geplaatst kan worden, er diverse onderzoeken (grond, technisch, ecologisch e.d.) moeten worden verricht alsook dat er vergunningen moeten worden afgegeven door u als gemeente. Dat maakt dat ik verwacht dat het herstellen van de verbinding met een tijdelijke fiets-voetgangersbrug op 9 meter +NAP ongeveer een doorlooptijd heeft van minimaal een jaar.

Ik zal tevens onderzoeken of het mogelijk is om in de periode voorafgaand aan de plaatsing van de fiets/voetgangersbrug, een voetfietspont te laten varen.

Conclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het risicoprofiel van de huidige brug te hoog is. Dit maakt dat het terugplaatsen van de huidige brug, zonder investeringen in de infrastructuur en bediening, geen optie is.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft Rijkswaterstaat dan ook gevraagd om direct aan de slag te gaan met de structurele oplossing volgens de MIRT-systeem, waarbij standaard gekeken wordt naar nut en noodzaak van een verbinding op deze locatie.

Ook betekent dit dat ik, om het risicoprofiel van de vaarweg te verlagen, versneld het proces opstart tot het verwijderen van de oude bruggdelen en het verbreden

van de vaarweg er hoogte van de Paddepoelsterbrug. Ook ga ik met u in gesprek over het benodigde verkeersbesluit.

Ik beseft dat het niet terugplaatsen van de huidige Paddepoelsterbrug voor direct omwonenden ongemak veroorzaakt. We hebben met elkaar bekeken welke mogelijkheden er zijn om dit ongemak te verlichten en we zijn op 7 juni 2019 tot de conclusie gekomen dat het plaatsen van een hoge fiets-voetgangersbrug het meest kansrijk is. Ik zal dan ook opdracht geven de benodigde vergunningen aan te vragen en aanbesteding te doen om dit zo snel als kan mogelijk te maken.

U heeft mij gevraagd om te bekijken of het laten varen van een voetfietspont in de periode april tot en met oktober een goede tussenoplossing is. Dit zal ik onderzoeken en aan u laten weten.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

Hoofdingenieur-directeur,
Rijkswaterstaat Noord-Nederland,

Mr. drs. Erica Slump