



zelfstandige project procedure

Dongeburgh langzaam verkeersbrug (Wim Letschertbrug)

ruimtelijke onderbouwing

mei 2005

Gemeente Geertruidenberg

Stedebouwkundig Adviesbureau A. Welmers bv

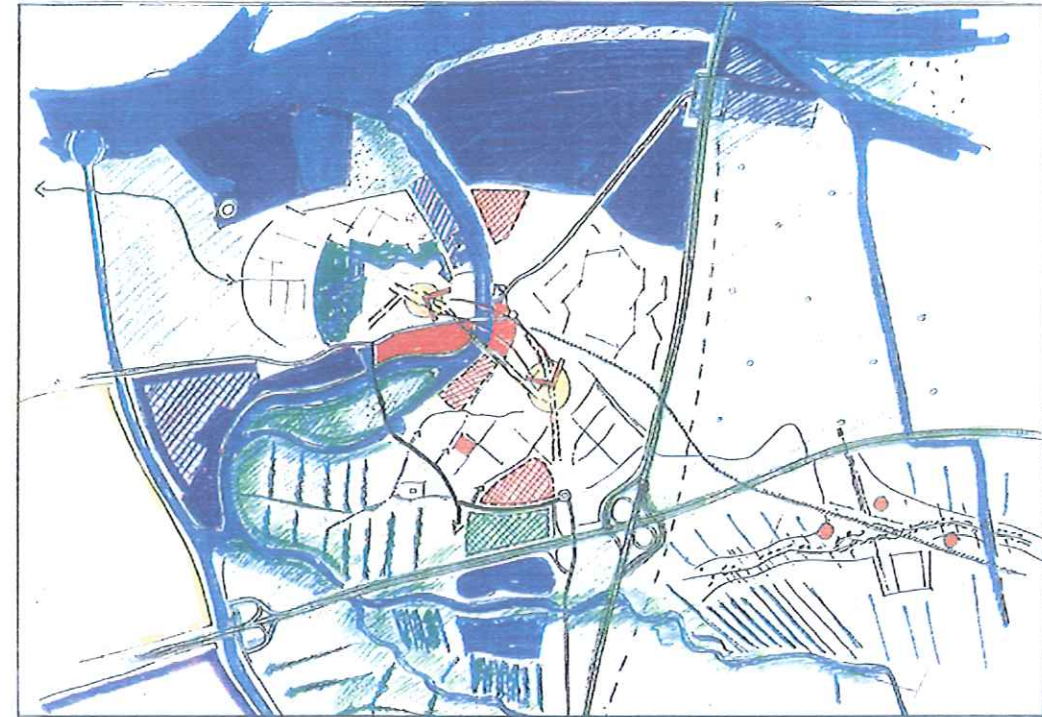
Inhoud:

1. **Inleiding**
2. **Gebiedsprofiel**
 - 2.1. De positie van de locatie in Geertruidenberg
 - 2.2. Beschrijving van de huidige situatie in het gebied langs de Donge
 - 2.3. De ontwikkeling van Dongeburgh
 - 2.4. Pilot "bouwen binnen strakke contouren"
3. **Projectprofiel**
 - 3.1. De huidige situatie
 - 3.2. Begrenzing van het project
 - 3.3. Stedenbouwkundig plan
 - 3.4. Vormgeving van de brug
4. **Motiveringen**
 - 4.1. Ruimtelijke motivering
 - 4.2. Verkeer
 - 4.3. Watertoets
 - 4.4. Ecologie, flora en fauna
 - 4.5. Archeologie en cultuurhistorie
 - 4.6. Techniek / constructie / toetsing
 - 4.7. Veiligheid
 - 4.8. Eigendomssituatie
 - 4.9. Economische uitvoerbaarheid
 - 4.10. Planning
 - 4.15. Maatschappelijke haalbaarheid

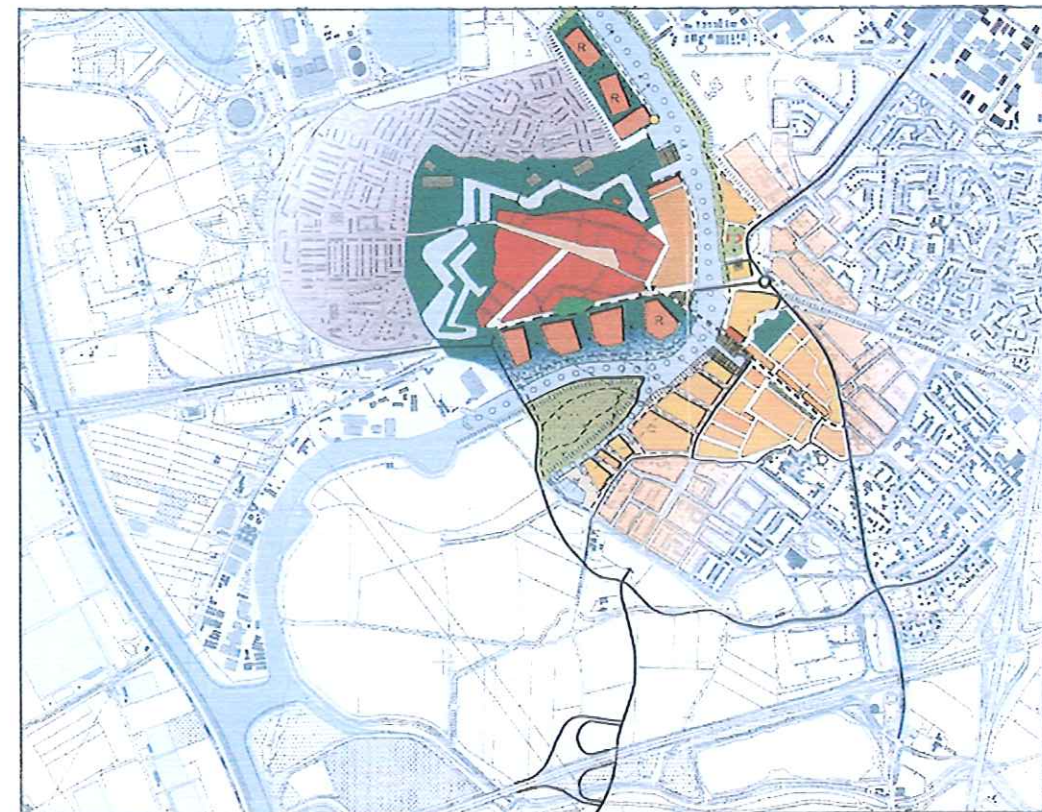
2 mei 2005

Gemeente Geertruidenberg

Stedebouwkundig Adviesbureau A. Welmers bv
Blauwe Torenstraat 3
4201 XK Gorinchem



Structuurvisie plus Geertruidenberg (2000)



Masterplan Donge oevers (2000)

1. Inleiding

De gemeente Geertruidenberg heeft de afgelopen jaren een beleid ontwikkeld, gericht op een “naar elkaar toe groeien” van de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer.

Dit beleid impliceert de ontwikkeling van het gebied tussen beide kernen:

- Tussen de kernen worden nieuwe relaties gelegd.
- Oude bedrijfsterreinen worden opgeruimd.
- Het gebied wordt ingevuld met woningbouw. Deze woningbouw krijgt een zeer specifieke karakter, ontleend aan de rivier de Donge en de specifieke stedenbouwkundige kwaliteiten.
- Er wordt ruimte voor de rivier gehandhaafd.
- Er wordt een ecologische verbindingszone langs de Donge ontwikkeld.

Dit beleid van de gemeente is ontwikkeld in de volgende nota's:

- Structuurvisie plus (2000)
- Masterplan Donge oevers (2000)

Deze beide plannen legden in grote lijnen de basis voor de ontwikkeling van Dongeburgh. Vervolgens is de concrete planvorming ter hand genomen met:

- Stedenbouwkundig vlekkenplan Donge oevers (2002)
- Beeldkwaliteitsplan Donge oevers (2002)

De gemeente Geertruidenberg is op 11 maart 2003 door de provincie Noord Brabant aangewezen als deelnemer in de pilot “bouwen binnen strakke contouren”. Het project Dongeburgh wordt mede op basis van deze pilot gerealiseerd.

Het gehele project Dongeburgh bestaat uit 3 deelgebieden:

- De Vesting: de spoorzone / rivieroever nabij de kern Geertruidenberg
- Heerland: de zone langs de Donge in Raamsdonksveer aan de westzijde van de Haven.
- Rivierzicht: de zone langs de Donge in Raamsdonksveer aan de oostzijde van de Haven (Dongewerf en omgeving)

Belangrijke schakel tussen deze deelgebieden en daarmee ook tussen Geertruidenberg en Raamsdonksveer is een brug voor langzaam verkeer.

Aangezien de langzaam verkeersbrug niet past in vigerende bestemmingsplannen heeft de gemeente Geertruidenberg het voornemen om voor de realisatie van dit deelproject een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de WRO toe te passen. Daartoe wordt aan Gedeputeerde Staten van de provincie Noord Brabant een verklaring van geen bezwaar gevraagd.

Deze ruimtelijke onderbouwing beschrijft en motiveert de brug voor langzaam verkeer tussen Geertruidenberg en Raamsdonksveer.





Visieschets / inspiratiebronnen

2. Gebiedsprofiel

2.1. De positie van de locatie in Geertruidenberg

Het gebied Dongeburgh ligt centraal in het stedelijk gebied van de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer.

Het tussengebied tussen beide kernen wordt gekenmerkt door bedrijfsterreinen en voormalige bedrijfsterreinen die waren gesitueerd aan de Donge.

Het gebied heeft bijzondere potenties, met name door:

- de ligging aan de Donge.
- de centrale ligging dicht bij voorzieningen in Geertruidenberg en Raamsdonksveer
- de strategische ligging, die de kans biedt beide kernen in ruimtelijk en in maatschappelijk opzicht meer op elkaar te betrekken.

De langzaam verkeersbrug is in het plan Dongeburgh het centrale element dat plandelen aan elkaar koppelt en daarmee ook de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer met elkaar verbindt.

2.2. Beschrijving van de huidige situatie in het gebied langs de Donge

Aan de Donge waren vanouds bedrijven gevestigd. Bedrijfsactiviteiten zijn inmiddels voor een belangrijk deel beëindigd of zullen op korte termijn worden beëindigd. Het geheel biedt momenteel een rommelige en verwaarloosde indruk.

Bedrijfsterreinen lagen aan de Donge en dus aan de rand van de kern. Het effect hiervan is dat de zone tussen de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer een weinig aantrekkelijke zone is. Met het functieverlies is dit in nog sterkere mate waarneembaar.

Bedrijfsterreinen lagen zeer dicht op de woonbebouwing en vormden daarmee ook een bron van hinder voor de woongebieden.

Bovenal werd met de huidige functie van het gebied niet ingespeeld op de enorme potenties die het gebied heeft.

2.3. De ontwikkeling van Dongeburgh

Het project Dongeburgh voorziet in een herontwikkeling van de gebieden langs de Donge tussen de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer. Waar nu (voormalige) bedrijfsterreinen liggen, wordt een hoogwaardig woongebied ontwikkeld.

Daarmee worden beide kernen aan elkaar gekoppeld respectievelijk sterker op elkaar georiënteerd.

De bijzondere potenties van de Donge als woongebied worden op een goede wijze benut.

Behalve in een ontwikkeling als woongebied voorziet het project Dongeburgh ook in een goede uitwerking van de beleidslijn "ruimte voor de rivier" en wordt een ecologische verbindingszone langs de Donge gecreëerd.

Het opruimen van soms hinderlijke bedrijven, vervallen bedrijfsgebouwen, bodemsaneringen gekoppeld aan de benutting van de bijzondere potenties en de brede / integrale uitwerking maken het project Dongeburgh tot een zeer belangwekkend en algemeen gewaardeerd project.

De wijze waarop invulling wordt gegeven aan het project Dongeburgh is te lezen in:

- Stedenbouwkundig vlekkenplan Donge oevers (2002)
- Beeldkwaliteitsplan Donge oevers (2002)

Enkele belangrijke kenmerken uit deze plannen:

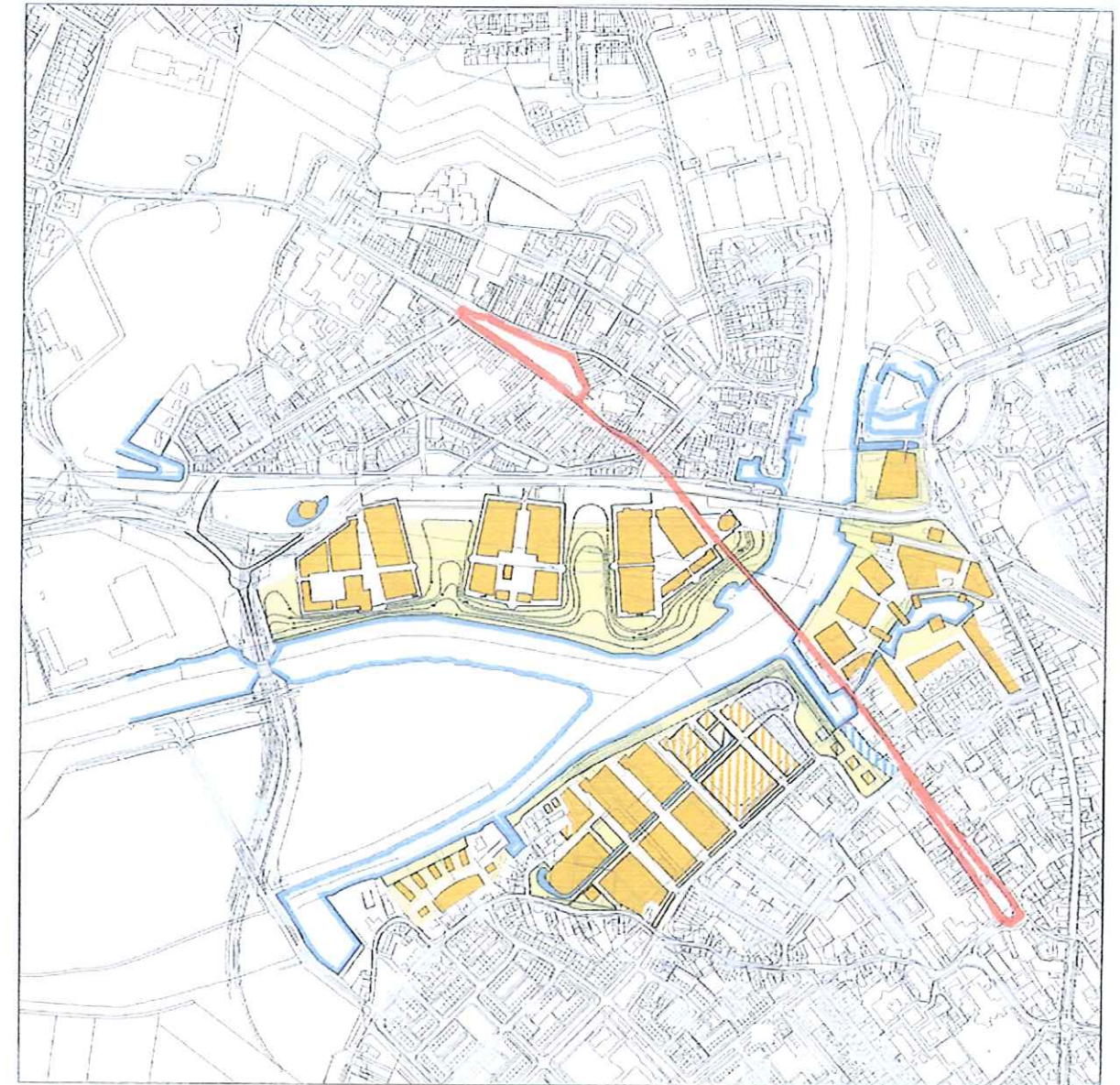
- Er wordt centraal in het gebied een brug voor langzaam verkeer gerealiseerd. Deze verbindt beide kernen op een zeer directe manier.
- Langs de zuidzijde van de stad Geertruidenberg wordt een woongebied in de vorm van bastions ontwikkeld.
- De bastions worden omgeven door een laag gelegen ecologische ingericht oevergebied. Dit gebied biedt mede bergingscapaciteit voor de rivier.
- In Raamsdonksveer worden de woongebieden Heerland en Rivierzicht ontwikkeld, beide woongebieden met een sterke oriëntatie op de rivier en een zorgvuldige aansluiting op de bestaande dorpsstructuren. Tussen deze beide vormt het haventje Raamsdonksveer een bijzondere schakel.
- Belangrijke factor in de ontwikkeling van Dongeburgh is de aanleg van de westtangent, die het verkeer voor een belangrijk deel buiten de stad om leidt. De 1^e fase van deze weg wordt momenteel uitgevoerd.

2.4. Pilot "bouwen binnen strakke contouren"

Met het project Dongeburgh wordt bij uitstek ingespeeld op een maatschappelijke noodzaak tot enerzijds ontwikkeling (woningbouw) en anderzijds zorgvuldig ruimtegebruik. Tegelijkertijd worden ernstige milieuproblemen (voormalige bedrijfsterreinen) aangepakt en worden doelstellingen inzake waterbeheer en ecologie gerealiseerd.

De provincie Noord Brabant heeft de kwaliteiten en kansen van het project Dongeburgh terdege onderkend:

- In het verleden is de locatie Dongeburgh al aangemerkt als project "kwaliteit en duurzaamheid".
- Mede op grond van het project Dongeburgh is aan Geertruidenberg de status pilotgemeente "Bouwen binnen strakke contouren" toegekend.



Stedenbouwkundig vlekkenplan Dongeburgh Met centraal daarin de route voor langzaam verkeer)



Beeldvorming Dongeburgh (met centraal daarin de langzaam verkeersbrug)



Donge met oevers / overzichtsfoto. Op de achtergrond de scheepswerf.



Zicht vanaf de scheepswerf op de zuidoever, nagenoeg te plaatse waar de nieuwe brug voor langzaam verkeer is geprojecteerd.

3. Projectprofiel

3.1. De huidige situatie

De Donge scheidt de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer. Ter weerszijden van de Donge liggen bedrijfsterreinen, die de scheiding nog versterken.

Uiteraard zijn er wel goede verbindingen tussen Geertruidenberg en Raamsdonksveer, namelijk de Bergse brug (Stationsweg / Bergsedijk / Keizersdijk) en in de nabije toekomst de westtangent (Centraleweg / Kasteellaan / Oosterhoutseweg)

De rivier is bestemd voor waterstaatsdoeleinden, de aangrenzende gebieden zijn momenteel grotendeels bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Deze gebieden worden momenteel getransformeerd naar woongebieden.

3.2. Begrenzing van het project

Het project langzaam verkeersbrug wordt begrensd door de brug zelf en de aanrijroutes voor langzaam verkeer.

Aan de noordzijde is dit de route die vanaf de Stationsweg via het eerste bastion naar de nieuwe brug loopt.

Aan de zuidzijde is dit de route die is geprojecteerd vanaf de Haven, via het westelijk gedeelte van de scheepswerf de Donge, naar de nieuwe brug.

De aangrenzende gebieden zijn of worden via afzonderlijke projectprocedures gerealiseerd:

- Voor het eerste bastion is reeds een zelfstandige project procedure gevoerd.
- Voor het gebied Rivierzicht Zuid zal in de loop van 2005 een zelfstandige projectprocedure worden gevoerd.

3.3. Stedenbouwkundig plan

De langzaam verkeersbrug is geprojecteerd tussen de Stationsweg / Brandestraat in Geertruidenberg en de Haven in Raamsdonksveer.

Daarmee creëert de brug een route voor langzaam verkeer tussen het hart van Geertruidenberg (de markt) en het hart van Raamsdonksveer (Haven en Heereplein). Deze bijzondere omstandigheid dat de nieuw gecreëerde route zo sterk de meest kenmerkende plekken in beide kernen verbindt geeft aan deze route een veel grotere betekenis dan alleen een verkeersroute. Vooral ook in psychologische zin is deze route van belang, omdat hij zo krachtig relatie tussen beide kernen legt.

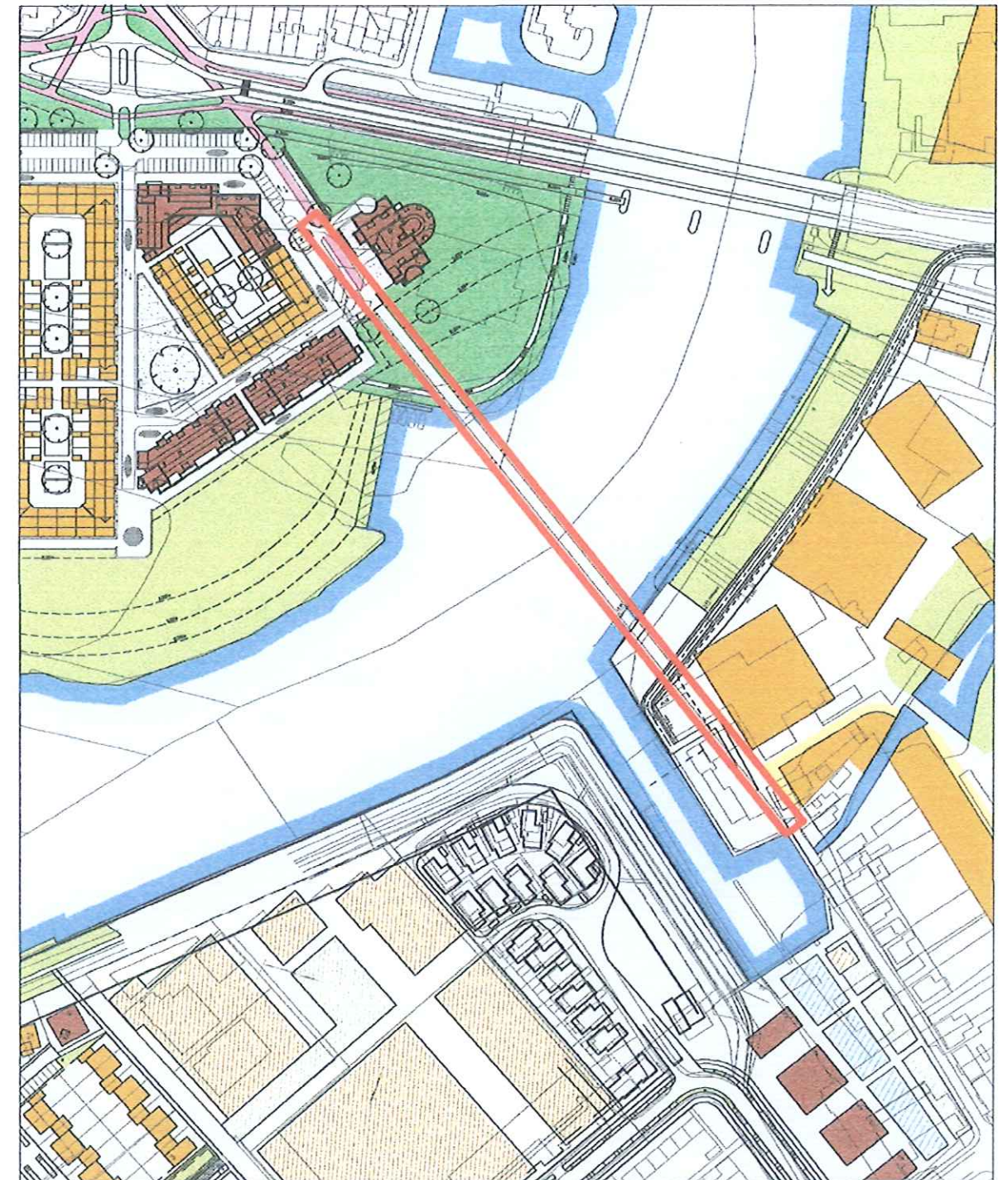
De route en de brug vallen samen met belangwekkende zichtlijnen in beide kernen. Vanuit Raamsdonksveer zie je via de route de toren van Geertruidenberg en andersom zie je vanuit Geertruidenberg via de route de toren in Raamsdonksveer. Route en zichtassen versterken elkaar nadrukkelijk.

De bijzondere betekenis van de route impliceert tevens dat de brug een opvallend element mag zijn. De relatie tussen beide kernen mag tot uitdrukking gebracht worden, daarmee ook de relatie tussen de plandelen Dongeburgh, terwijl tenslotte ook het kruisen van de rivier aanleiding is om de plek te markeren. Gekozen is dan ook voor een opvallende tuibrug met een hoge pyloon. Zowel in de zichtas van de langzaam verkeersroute als in het beeld kijkend over de rivier is de brug beeldbepalend.

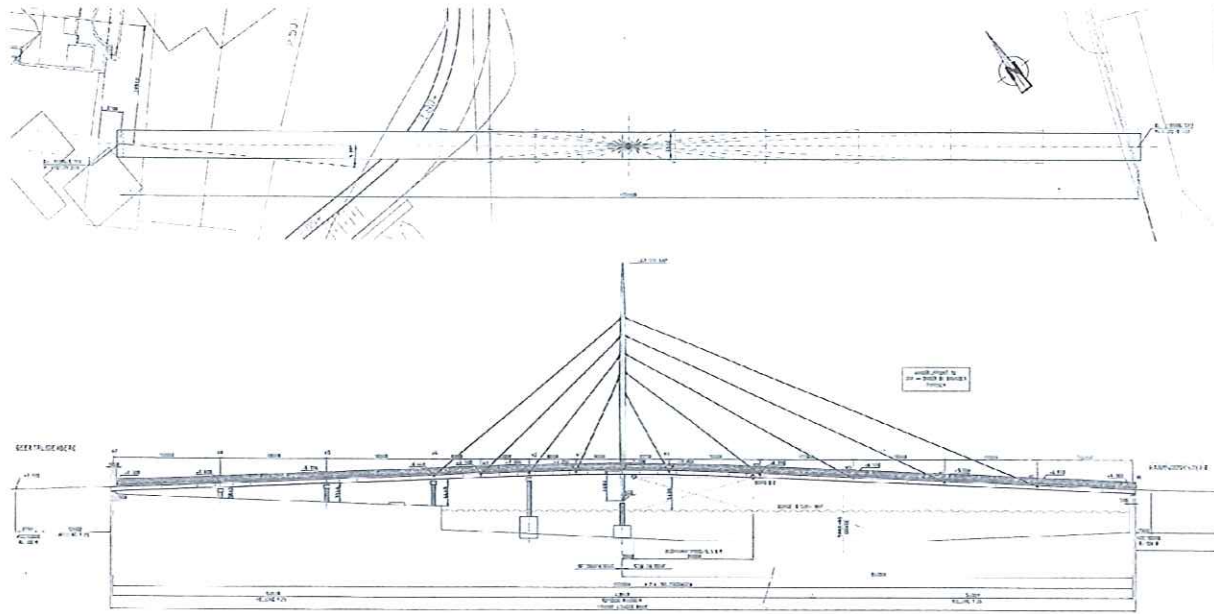
De brug fungeert als beeldkenmerk in de relatie Geertruidenberg / Raamsdonksveer en als scharnierpunt in het project Dongeburgh. De bebouwing langs de oevers die een veelal traditionele uitstraling zal verkrijgen wordt hier afgewisseld door een verfijnd modern element.

De belangrijkste gegevens van het ontwerp voor de brug zijn:

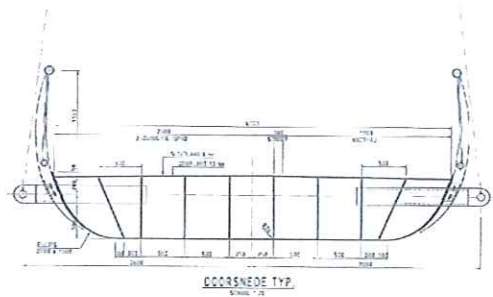
- De brug wordt 172 meter lang. De brug bevindt zich over een lengte van 118 meter boven water en 54 meter boven de oever van het deelplan de Vesting.
- De brug heeft in het midden een pyloon. Deze staat circa 36 meter uit de oever van het deelplan de Vesting. Tussen pyloon en de aanlanding op het bastion (deelplan de Vesting) worden 4 steunpunten toegevoegd. De overspanning van de pyloon naar de oever Raamsdonksveer is geheel vrij van ondersteuning.
- De brug landt op beide oevers op een hoogte van 4,30 meter + NAP. De brug wordt uitgevoerd in een langgerekte licht gebogen vorm, zodanig dat in het midden de hoogte 7,30 meter + NAP is. Daarmee wordt een zone van 20 meter breed met een doorvaarhoogte van 5,60 meter + NAP gerealiseerd. Dit is conform de nabij gelegen bestaande Bergse brug en de nieuwe westtangentbrug.
- De hoogte van de pyloon is 42 meter boven NAP. Dit is circa 38 meter boven het omringende maaiveld. Aan deze pyloon wordt met tuien de brug "opgehangen". De tuien markeren het asymmetrische beeld van de brug.
- Brug, pyloon en tuien en de verdere detaillering zorgen voor een lichte en sprankelende constructie en daarmee evenzeer voor een licht en sprankelend beeld. De brug is opvallend en beeld bepalend, tegelijkertijd ook zo subtiel en ingetogen dat hij zeer wel zal passen in het beeld van Geertruidenberg / Raamsdonksveer.
- De brug wordt 4,50 meter breed. Op de brug wordt een fiets- en looproute aangegeven van respectievelijk 2,5 en 2 meter breed.
De routes die van weerskanten naar de brug leiden verkrijgen een standaard breedte van 3,50 meter voor het tweezijdige fietspad en 2 meter voor het voetpad.



Stedenbouwkundig plan
(schaal 1:2500)



brugontwerp: bovenaanzicht
zijaanzicht



brugontwerp: doorsnede

3.4. Vormgeving van de brug

De vormgeving van de brug heeft de volgende kenmerken:

- De brug wordt uitgevoerd als een slank en rank licht gekromd element, dat met tuien is opgehangen aan een hoge pyloon.
- Het bruglichaam is aan de onderzijde afgerond. Dit verhoogt de suggestie van slank element.
- De leuning van de brug worden gevormd met verticaal gespannen staalkabels. Dit verhoogt het doorzicht en daarmee ook de slankheid van de brug.
- De pyloon krijgt een konische vorm, dat wil zeggen dat hij naar onder en naar boven taps toe loopt. Aan de bovenzijde eindigt de pyloon in een scherpe punt.
- Aan de noordzijde wordt de brug ondersteund door een zeer slanke steunelementen.
- Aan de zijzijde wordt de brug opgevangen door de damwand die ter plaatse geconstrueerd wordt.

Bijgaande beelden geven een goede indruk van het ontwerp van de brug.



impressie van het brugontwerp



impressie van de brug, geplaatst in zijn toekomstige omgeving (gezien vanuit het westen)

- de schets is slechts indicatief
- de weergave van het bastion op de noordelijke oever is een redelijk correcte weergave
- de weergave van Heereland op de zuidelijke oever en in de verte Rivierzicht is niet meer dan een globale indicatie

4. Motiveringen

4.1. Ruimtelijke motivering

De brug voor langzaam verkeer verbindt de kernen Geertruidenberg en Raamsdonksveer. Deze schakel is van grote psychologische (zie hoofdstuk 3.3) en praktische betekenis:

- De brug geeft verbindingen naar voorzieningen in Raamsdonksveer, respectievelijk Geertruidenberg.
- De brug geeft vanuit Raamsdonksveer een goede fietsverbinding met het medisch centrum, dat in het oostelijke bastion, direct naast de route voor langzaam verkeer gepland. Dit centrum is onder andere op deze plaats gesitueerd vanwege de langzaam verkeersroute.
- De brug voor langzaam verkeer is een goede schakel in lokaal woon / werk verkeer
- De brug heeft recreatieve betekenis: fietsen van en naar Geertruidenberg wordt interessant. De combinatie van historische stad en bereikbaarheid per fiets is recreatief interessant. De brug vormt een schakel in de wandelroute die in plan Dongeburgh langs de rivier ontstaat. Beleving van de rivier en de nieuwe woongebieden ter weerszijden is vanaf de nieuwe brug zeer interessant.

De brug voor langzaam verkeer past geheel in masterplan en stedenbouwkundig vlekkenplan, welke voor het gebied zijn ontwikkeld.

De precieze locatie van de brug is zorgvuldig afgewogen. Er is daarbij naar gestreefd de aspecten van beleving (zichtassen op torens en op specifieke plekken op beide oevers) te laten samenvallen met het functionele aspect (praktische fiets / looproute). Dit heeft geleid tot een helder gestrekt tracé dat zeer wel past in ruimtelijke structuren zowel aan de noordzijde als aan de zuidzijde van de Donge.

Varianten met een bochtig tracé zouden hierin niet gepast hebben.

4.2. Verkeer

De brug is een brug voor langzaam verkeer: voetgangers en fietsers. Bromfietsen zullen van deze route geweerd worden. Door middel van aanduidingen op het brugdek worden loop- en fietszone duidelijk gemaakt.

Fietsers en voetgangers moeten vanaf de oever tot het hoogste punt een hoogteverschil van 2 meter overbruggen. Dit is een acceptabel hellingspercentage van 1:40

Gelet op de door het brugdek heen stekende pyloon is de brug niet geschikt als calamiteitenroute. Dit is echter vanwege de aanwezigheid van Bergse brug en westtangent ook niet nodig. De brug is wel berekend op en toegankelijk voor onderhoudsactiviteiten.

Fietsroutes en voetpaden ter weerszijden van de brug worden als eenvoudige gestrekte routes gerealiseerd. Zij sluiten geheel aan op het omgevingsontwerp van het oostelijke bastion in deelplan de Vesting (ontwerp inmiddels gereed) en het omgevingsontwerp voor deelplan Rivierzicht Zuid en de aansluitende (buiten het project gelegen) bestaande woonstraat de Haven. De wijze waarop de Haven zal worden ingericht voor zijn nieuwe functie zal in overleg met aanwonenden nader uitgewerkt worden.

4.3. Watertoets

De brug land aan de noordzijde aan op het oostelijke bastion.

Aan de zuidzijde landt de brug aan op de damwand die ter plaatse wordt gerealiseerd als onderdeel van de dijkverzwaring van Rivierzicht Zuid. De aansluiting op de damwand is zodanig geconstrueerd dat de waterkering volledig tot een hoogte van 4,30 meter + NAP in tact blijft. De constructie is afgestemd met het waterschap Brabantse Delta. De realisatie van damwand en brug zal op elkaar worden afgestemd.

Voor het overige heeft de brug geen invloed op dijken of op de bergingscapaciteit van de rivier.

De brug heeft een zelfde doorvaarhoogte als de bruggen ter weerszijden, te weten 5,60 meter + NAP. Deze hoogte wordt gecreëerd voor een zone van 20 meter breed in het midden van de Donge. De doorvaart is daarmee op een gelijk niveau als in de huidige situatie gewaarborgd.

4.4. Ecologie, flora en fauna

De Donge is een ecologische verbindingszone. De brug kruist derhalve de ecologische verbindingszone.

De wijze van aanlanden op de noordelijke oevers is zodanig dat hier rekening mee is gehouden. Naast een plezierig ruimtelijk effect heeft de constructie boven de oever en los van de oever als gevolg dat de oeverzone met zijn ecologische betekenis onbelemmerd door loopt.

De invloed van de brug op flora en fauna is gering.

4.5. Archeologie en cultuurhistorie

Ten behoeve van de ontwikkeling van het deelplan de Vesting is archeologisch onderzoek verricht (Archeo Media 2003 en BILAN 2005 / 2). Op grond van deze onderzoeken mag geconstateerd worden dat de realisatie van de brug geen archeologische waarden raakt.

De brug is voor de noordelijke helft gelegen binnen het beschermd stadsgezicht. Het ontwerp is derhalve voorgelegd aan de monumentencommissie die op 4 april positief over het plan heeft geadviseerd.

4.6. Techniek / constructie / toetsing

De brug is ontworpen door het Ingenieursbureau van de gemeente Rotterdam. Ontwerp, constructie, sterkte en veiligheid zijn daarmee verzekerd. Definitief ontwerp, bestek en besteksramingen zijn inmiddels gereed. Het brugontwerp (inclusief bestek en ramingen) zal worden getoetst door de Bouwdienst van Rijkswaterstaat.

4.7. Veiligheid

De constructie van de brug voldoet uiteraard aan de gebruikelijke veiligheidseisen.

Daarnaast is in het ontwerp veel aandacht besteed aan "het gevoel van veiligheid"; je wordt geacht je frank en vrij over de brug te kunnen bewegen, zonder een gevoel van gevaar of van opgesloten te zitten.

De brug zal op afdoende wijze verlicht worden. Naast functionaliteit voor fietsers en voetgangers worden ook esthetische aspecten betrokken bij de wijze van verlichten en aanlichten.

Verlichting en open structuur dragen bij aan – ook 's avonds – een sociaal veilige route. Bovendien is er vanuit de geprojecteerde aangrenzende bebouwing steeds sprake van veel zicht op de brug.

4.8. Eigendomssituatie

De rivier de Donge is door de gemeente recent overgenomen van Rijkswaterstaat.

4.9. Economische uitvoerbaarheid.

De gemeenteraad heeft voor de realisatie van de brug een budget ter beschikking gesteld. Ontwerp- en kostenraming blijven binnen het door de gemeenteraad gereserveerde budget.

De economische uitvoerbaarheid van het plan is hiermee verzekerd.

4.10. Planning.

De realisering van de brug zal eind 2005 / begin 2006 plaats vinden. Er wordt naar gestreefd de brug gereed te hebben bij oplevering van de woningen in het eerste deelplan, het oostelijk bastion. Dit zal zijn in de 2^e helft 2006.

4.11. Maatschappelijke haalbaarheid.

Op het plan is op de gebruikelijke wijze – conform de gemeentelijke inspraakverordening - inspraak verleend. Het plan c.q. de ruimtelijke onderbouwing is op 11 maart 2005 gepubliceerd en heeft vanaf 14 maart 2005 gedurende een maand ter inzage gelegen. Op 6 april 2005 is een inspraakavond gehouden die door slechts 5 mensen (buurtbewoners aan de Haven) werd bezocht. De argumentatie van de ligging van de brug werd besproken en er werd gesproken over de toekomstige inrichting van het straatje de Haven (dat overigens buiten het plan ligt).

Er is één schriftelijke zienswijze binnengekomen met een zelfde strekking.

Het plan is naar aanleiding van de zienswijzen (mondeling en schriftelijk) niet aangepast, maar wel is de ruimtelijke onderbouwing op een enkel punt aangevuld en zijn afspraken gemaakt om de bewoners te betrekken bij de toekomstige inrichting van de straat de Haven. Deze straat ligt in het verlengde van de brug doch ligt buiten het onderhavige plan.

Op een recent gehouden gemeentedag (2 april 2005) is door vele inwoners van de gemeente met veel belangstelling en waardering kennis genomen van de stand van zaken van het project Dongeburgh, waarin de brug voor langzaam verkeer een centrale rol speelt.