

# B&S Landschapsplan

Paddepoelsterbrug







---

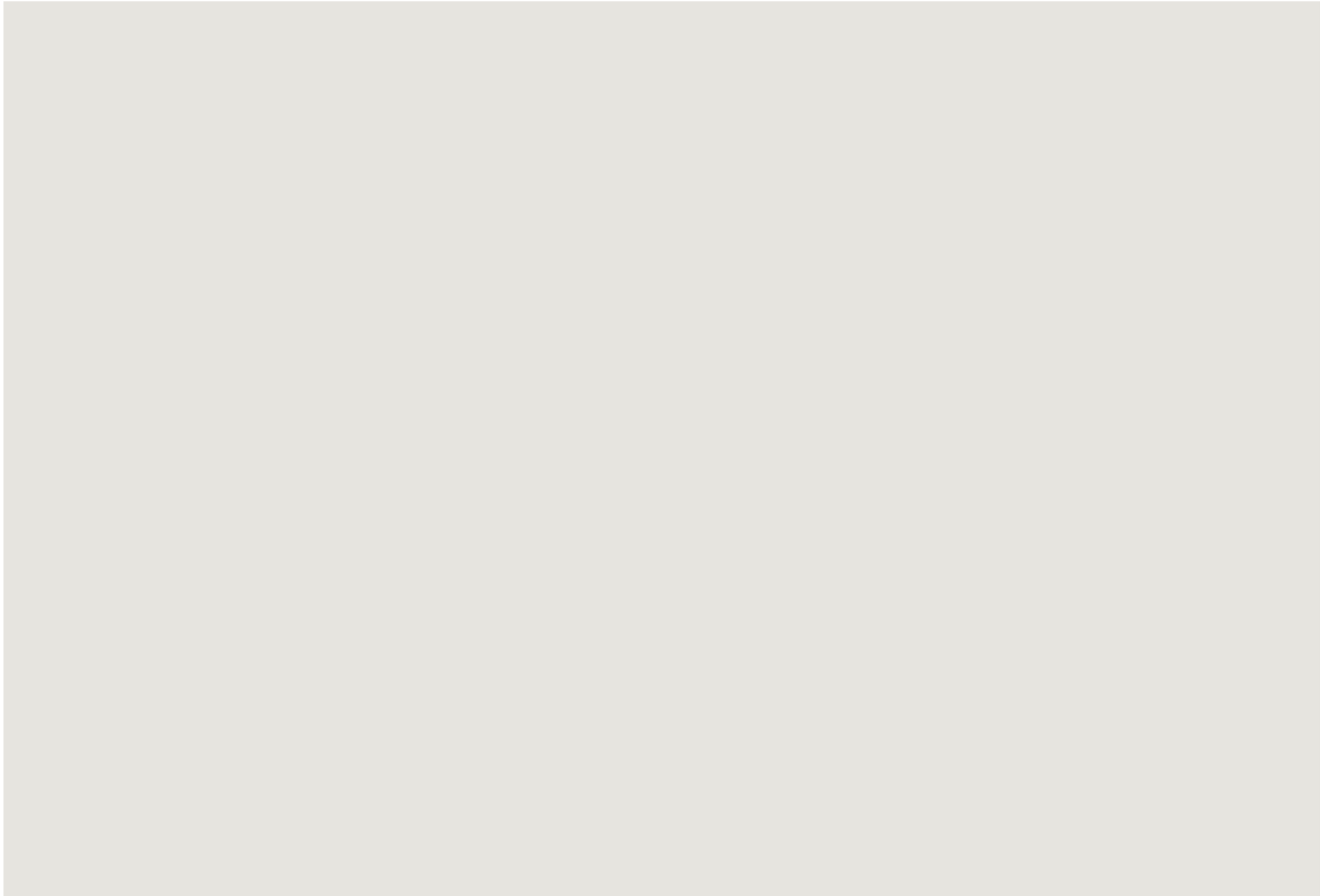
PROJECTDATA

<b>Projectnaam</b>	Landschapsplan Paddepoelsterbrug
<b>Opdrachtgever</b>	Royal HaskoningDHV
<b>Opgesteld door</b>	BoschSlabbers landschapsarchitecten Wijnand Bouw Rosanne Vlaar Anne Louise Fanger
<b>Datum</b>	Februari 2022
<b>Projectnummer</b>	BS22-063



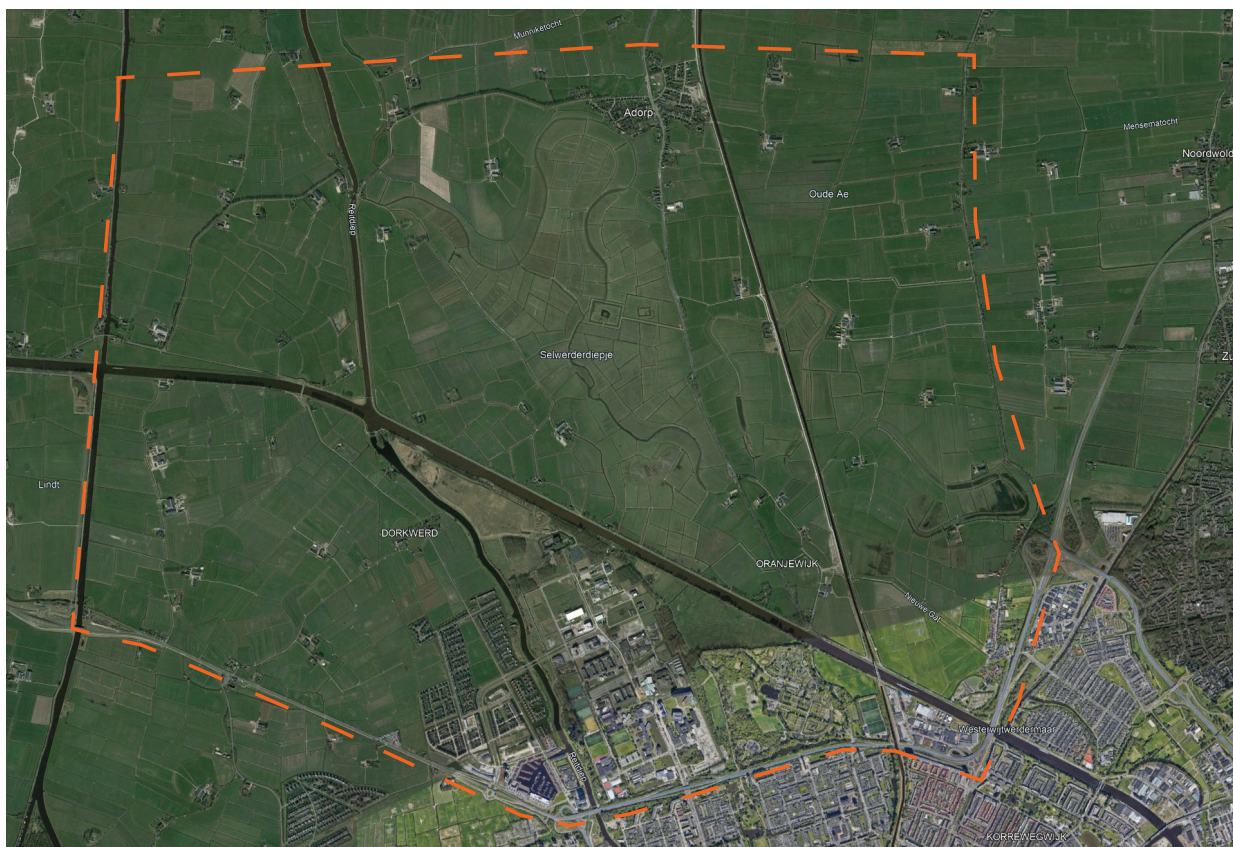
## INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>7</b>
<b>2. Analyse</b> .....	<b>11</b>
2.1 Historische analyse .....	13
2.2 Landschappelijke analyse .....	18
<b>3. Beleid</b> .....	<b>29</b>
<b>4. Kernwaliteiten en ambities</b> .....	<b>37</b>
4.1 Kernwaliteiten .....	39
4.2 Ambities .....	49
<b>5. Varianten</b> .....	<b>51</b>





# 1. Inleiding



Duiding plangebied

# 1. Inleiding

## 1.1 AANLEIDING

In december 2021 hebben de minister van Infrastructuur en Waterstaat en de gemeente Groningen afgesproken dat er een nieuwe Paddepoelsterbrug komt. Het wordt een hoge vaste brug met hellingbanen en alleen geschikt voor fietsers en voetgangers.

De gemeente Groningen is verantwoordelijk voor de planuitwerking en bouw. Zij hebben Royal HaskoningDHV ingeschakeld voor dit project.

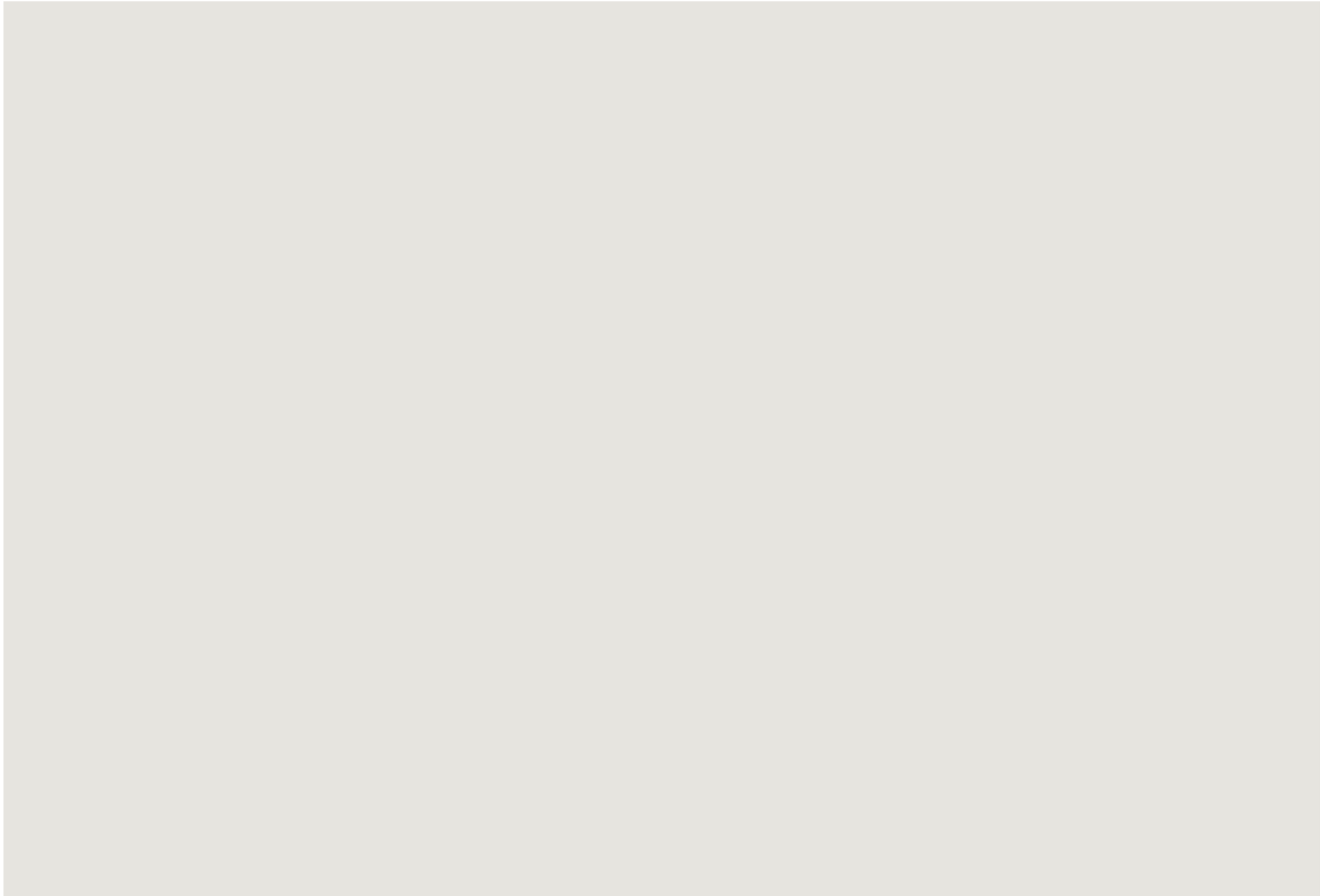
Op dit moment wordt in de planuitwerkingsfase toegewerkt naar een voorkeursvariant. Onderdeel daarvan is het landschapsplan.

## 1.2 OPGAVE

BoschSlabbers is gevraagd om het landschapsplan op te stellen. Het landschapsplan zal een belangrijke pijler zijn voor het opstellen van criteria om de verschillende varianten voor de Paddepoelsterbrug te kunnen scoren en het inpassingsplan voor de voorkeursvariant te kunnen opstellen.

## 1.3 PLANGEBIED

Het plangebied bestaat ongeveer uit het gebied tussen de N370 in het zuiden, Adorp in het noorden, de N370 in het oosten en in het westen het Aduarderdiep. De focus van het landschapsplan ligt met name op het gebied tussen het Reitdiep in het westen en de N36a in het oosten.





# 2. Analyse





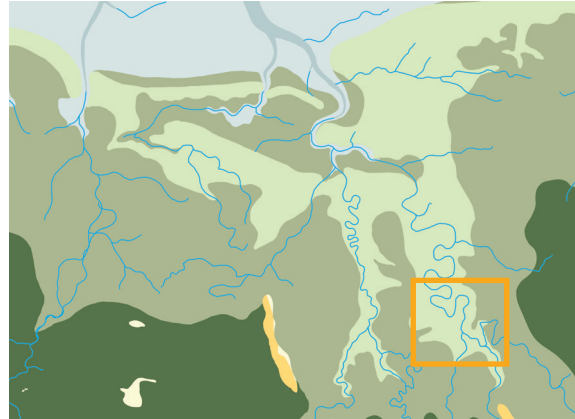
## 2.1 HISTORISCHE ANALYSE

Om het landschapsplan op te kunnen stellen is het belangrijk om eerst het landschap beter te begrijpen. Hoe is het landschap ontstaan (2.1 Historische analyse)? En hoe kunnen we de lagen van het huidige landschap begrijpen (2.2 Landschappelijke analyse)? Op deze vragen proberen we in dit hoofdstuk antwoorden te vinden.

### 1000 v. Chr. - 300 n. Chr.

Omstreeks 1000 v. Chr. ontwikkelt zich tussen de Fivel- en Hunzeboezem een kleikwelder, die aan de zeezijde wordt omringd door een hoger gelegen kwelderwal. Het was een landschap van afwisselende kweldervlakten, -wallen en maren (natuurlijke waterlopen), in open verbinding met de zee.

Deze kwelderwal wordt vanaf ongeveer 650 v. Chr. bewoond. Eerst vooral zomers door herders met hun kudden, gebruik makend van de grazige kwelders. Later werden verhogingen (wierden) opgeworpen om vaste boerderijen en nederzettingen te kunnen beschermen tegen het water.



### 300 n. Chr. - 800 n. Chr.

In het begin van deze periode daalt de zeespiegel, waardoor er meer kweldergebied komt droog te liggen.

Aan het eind van de 3e eeuw loopt de bewoning van de kwelders langs de Noordzeekust plotseling heel sterk terug. Mogelijk komt dit doordat er in deze periode knikklei is afgezet achter de kwelderwallen. De Hunze kon zijn water nog maar met moeite lozen in de Waddenzee, waardoor het winterse water bleef staan en een moeras ontstond. De goed bewerkbare kwelderbodem veranderde in een moeilijk bewerkbare en slecht afwaterende laag klei.

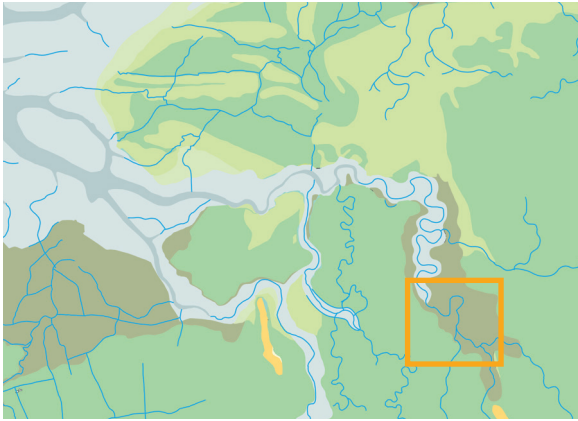
Veel wierden liggen er vervolgens enkele eeuwen verlaten bij. In de loop van de Vroege Middeleeuwen (vanaf de 5e/6e eeuw) worden de wierden weer bewoond.



### 800 - 1000

Vanuit de riviermonding van de Lauwers vond een serie inbraken plaats waarbij de Lauwerszee ontstond. Het ontstaan van deze omvangrijke binnenzee was van grote invloed op het gebied. Grote delen van het kwelderland en aangrenzende veengronden verdwenen in zee waarbij het Humsterland tot een eiland werd verspoeld en Middag een schiereiland werd. Hiervoor mondde de Hunze via het Hunze estuarium uit in de Waddenzee. Tijdens de vorming van de Lauwerszee verzandde het estuarium en volgde de rivier een nieuwe loop in westelijke richting naar de Lauwerszee.

Doordat de zee bij vloed zo ver het land in kwam, kon de bevolking alleen op wierden overleven. Deze werden in deze periode daarom flink opgehoogd. Deze nieuwe verbinding kennen we nu als de westelijke tak van het Reitdiep. De benamingen Reitdiep en Hunze werden in het verleden dikwijls door elkaar gebruikt. In de loop der eeuwen kreeg de benaming Reitdiep de overhand.

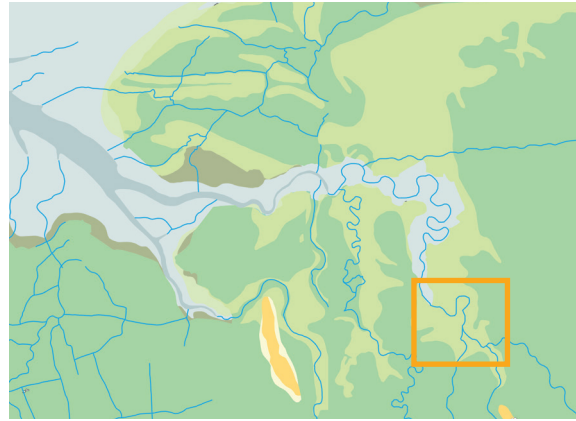


### 1000-1500

Vanaf het jaar 1000 worden kloosters in het gebied gesticht. Hiermee ontstaat de organisatiestructuur die de voorwaarde vormt voor de systematische ontginning van het land. Vanaf de 13e eeuw worden dijken aangelegd om woonplaatsen en hele landbouwgebieden tegen overstroming te beschermen. Men legde een zeedijk aan die de gehele ommelanden omvatte. Buiten deze dijk zette de zee nog regelmatig een nieuwe laag zand en slib af.

De geulen van de Lauwerszee begonnen in de loop van deze periode geleidelijk weer dicht te slibben. Door het nieuwe kwelderland te bedijken werd er nieuw land 'gewonnen' van de zee.

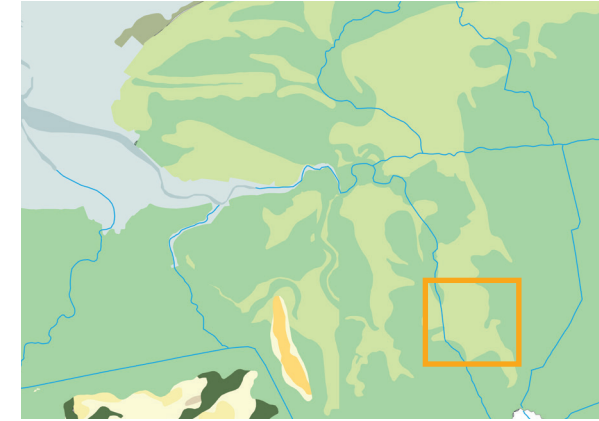
De meeste dijken zijn inmiddels verdwenen. Vaak is het tracé nog herkenbaar als een lichte verhoging in het landschap.



### 1500 - 1800

De Tachtigjarige oorlog veroorzaakte veel schade in Middag-Humsterland en het Reitdiepgebied. De dijken en zijlen werden verwaarloosd en het land verruigde. De dorpen werden geplunderd en de kloosters ontmanteld.

Met de 17e eeuw brak een nieuwe tijd aan. Nu de kloosters waren verdwenen namen de Stad en de Provinciale Staten het initiatief om de waterstaat te verbeteren. De loop van het Reitdiep werd grondig aangepakt. Door eb- en vloed werden de dijken, vooral in de bochten, voortdurend ondermijnd. Men besloot te rivier te kanaliseren door een groot aantal bochten af te snijden. Samen met het Hoendiep en het Aduarderdiep vormde het Reitdiep de belangrijkste transportader van het gebied. Via kleine trekvaarten waren de dorpen verbonden met bovengenoemde kanalen.

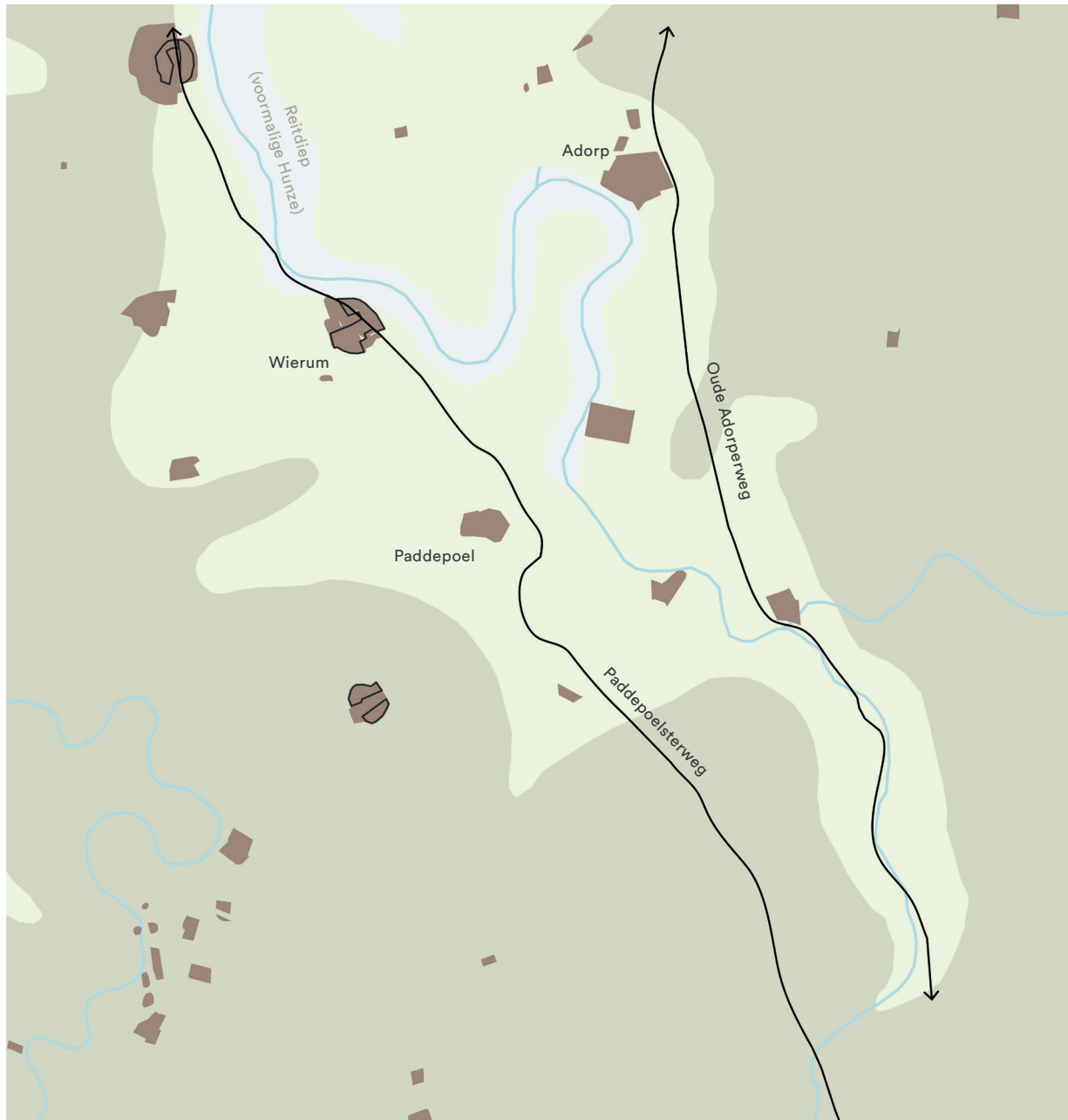


### 1800 - 1950

Het Reitdiep werd steeds ondieper door aanvoer van slib uit de Wadden. Het voldeed niet meer aan de eisen die de moderne scheepvaart stelde, waarop het kanaal in 1877 werd afgedamd. Hierna werd het Eemskanaal gegraven, al zou vooral het later gegraven Van Starckenborghkanaal een grote rol krijgen in de scheepvaart.

In het Reitdiepgebied kwam met name veeteelt voor, doordat de zware kleigrond niet geschikt zijn voor optimale akkerbouw en graanteelt. Ook de nabijheid van de stad Groningen en de daarbij horende afzetmarkt voor melk speelde hierbij een rol.





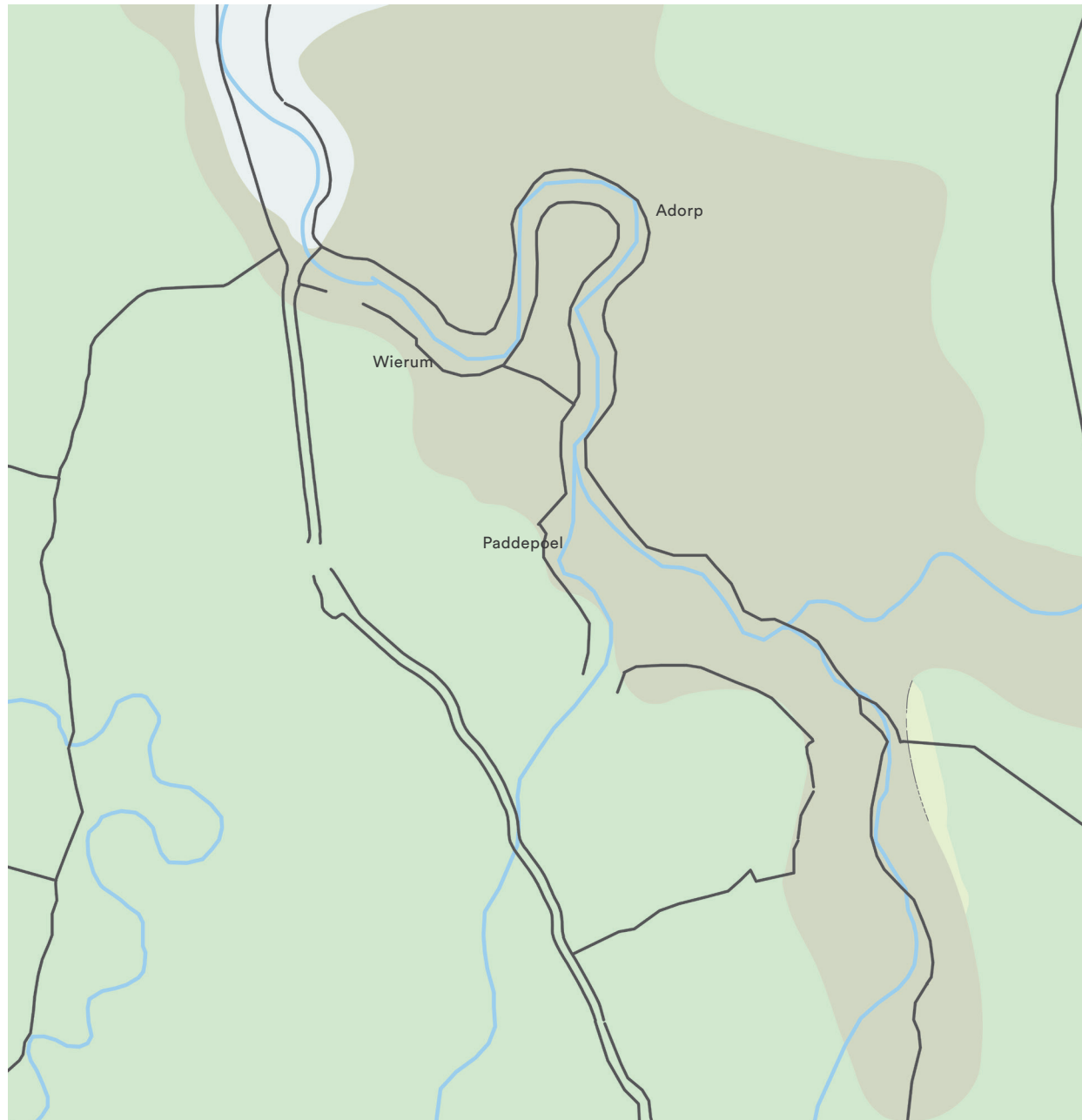
### Inzoom: Wierden

De kwelderwallen van het Reitdiep (de voormalige Hunze) bestaan uit lichte, enigszins zandige klei. Deze vormen de basis van de twee reeksen wierdendorpen in het Reitdiepgebied. De dorpen liggen als kralen langs de waterloop gerangschikt. Wierum en Adorp zijn de zuidelijkste puntjes van deze twee reeksen.

De wierden langs het Reitdiep moeten van oudsher verbonden zijn door een weg. De oostelijke weg is rechtgetrokken tot de huidige N361. De westelijke weg, de Paddepoelsterweg, volgt het oude tracé. Beide wegen zijn in aanzet zeker 2000 jaar oud en behoren misschien wel tot de oudste wegen van Europa.

### **Inzoom: Het bedijkte land**

Ongeveer bij Wierum verenigden het Selwerderdiep (die verder stroomopwaarts Hunze heet) zich met een zijtak van het Peizerdiep om als Reitdiep verder zeewaarts te stromen. In de 13e eeuw werd het Reitdiep bedijkt en vanaf 14e tot 17e eeuw zijn veel meanders afgesneden (met name ten noorden van plangebied). Veel van de dijken (behalve die van het huidige Reitdiep) zijn inmiddels grotendeels verdwenen en nog alleen als lichte verhoging aanwezig in het landschap.





### Moderne tijd

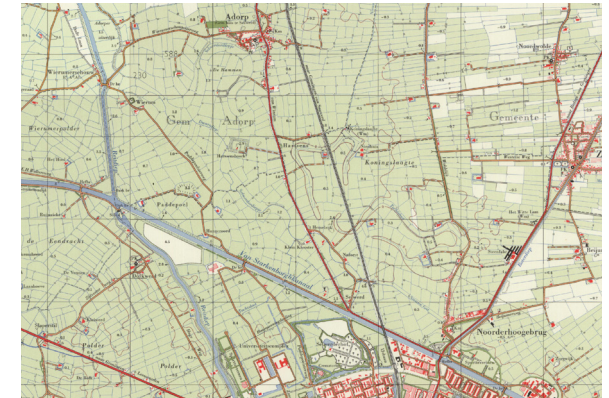
1900

Het gebied ligt begin 20e eeuw in de luwte, de stad Groningen is nog 'ver weg'. Adorp is een compacte kern. Boerenerven liggen verspreid in het landschap. De Paddepoelsterweg ligt in het open landschap en vormt, samen met de Oude Adorperweg en het Reitdiep, één van de verbindingswegen tussen Groningen en de wierden ten noordwesten van de stad.



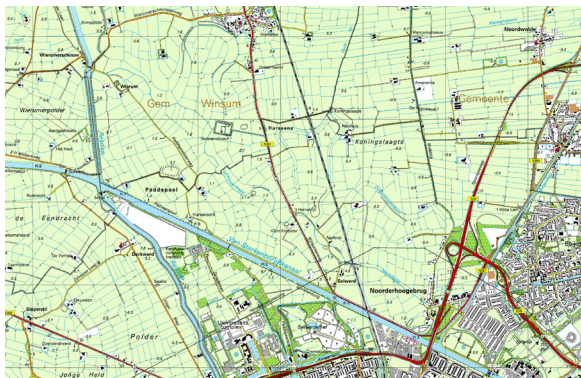
1950

In de jaren '30 wordt het Van Starckenborghkanaal aangelegd. De grond die vrijkomt wordt verwerkt in depots die langs het kanaal worden aangelegd. Het kanaal doorsnijdt verschillende structuren in het gebied, waaronder de Paddepoelsterweg. De Paddepoelsterbrug verbindt de twee delen van de Paddoelsterweg.



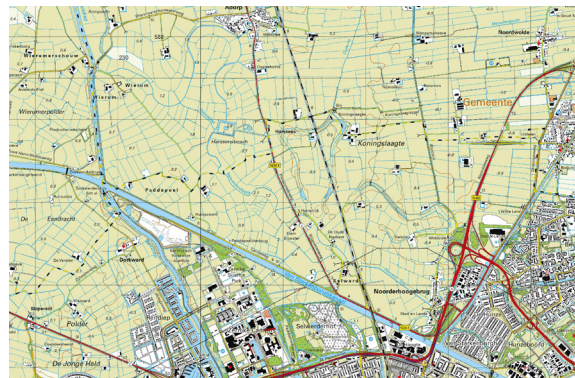
1970

Het gebied komt steeds meer binnen de invloedssfeer van de stad Groningen te liggen. De stad groeit steeds verder richting het Van Starckenborghkanaal. Zo zien we het universiteitsterrein en de begraafplaats Selwerderhof op de kaart verschijnen. Ten noorden van het kanaal verandert er weinig in het landschap.



2000

De rondweg N355 / N370 wordt rond de buitenzijde van Groningen aangelegd. Ook het universiteitsterrein wordt uitgebreid. De stad breidt zich verder uit ten noorden van het kanaal, maar wel buiten het plangebied.



2022

De stad Groningen breidt verder uit, nu ook ten westen van het Reitdiep en verder richting het kanaal. Het gebied ten noorden van het kanaal blijft nagenoeg onveranderd. De Paddepoelsterbrug is verdwenen, aangezien deze in 2018 is aangevaren.



## 2.2 LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE

### Cultuurhistorie en archeologie

Het gebied kent een grote cultuurhistorische rijkdom: wierden, kruinige percelen, kenmerkende streekeigen boerderijen, oude klooster- en borgterreinen, dijken en dijkrelicten, het middeleeuwse verkavelingspatroon en smalle historische smalle wegen.

De meeste wierden in het gebied zijn aangeduid als 'archeologisch waardevol' en genieten dus een bepaalde archeologische bescherming. Eén van de wierden, doorsneden door het Van Starckenborghkanaal, is zelfs aangeduid als 'archeologisch rijksmonument'. Deze heeft een zeer hoge beschermde status. Echter is deze wierde niet beleefbaar aangezien deze geheel beplant is.

Ook het voormalige Klooster van Selwerd is een archeologisch monument. In de 12e eeuw werd dit Benedictijner klooster gesticht (en in 1584 weer verlaten). In 1934 is het Van Starckenborghkanaal dwars door het kloosterterrein gegraven. Naast het klooster lag ook het Kasteel Selwerd. In het glooiende grasland is de locatie van het kasteel nog terug te zien.

De Paddepoelsterweg vormt al eeuwen één van de verbindingswegen tussen Groningen en de wierden in het zeeleigebied. De ligging van de weg is in die tijd nauwelijks gewijzigd. De weg is mogelijk een restant van een netwerk van Middeleeuwse wegen dat zowel het wierdengebied met de stad als de wierden onderling verbond. In de 17e eeuw werd de weg de belangrijkste noordwestelijke route over land naar de stad.







Wierde Wierum: deels afgegraven en later aangevuld met slib



Kruinige percelen



Harszenbosch: Borgterrein



Paddepoelsterweg



Dijkrelict van Selwerderdiepje



Voormalig klooster en kasteel Selwerd (11e eeuwse klooster)



Kop-hals-romp boerderij



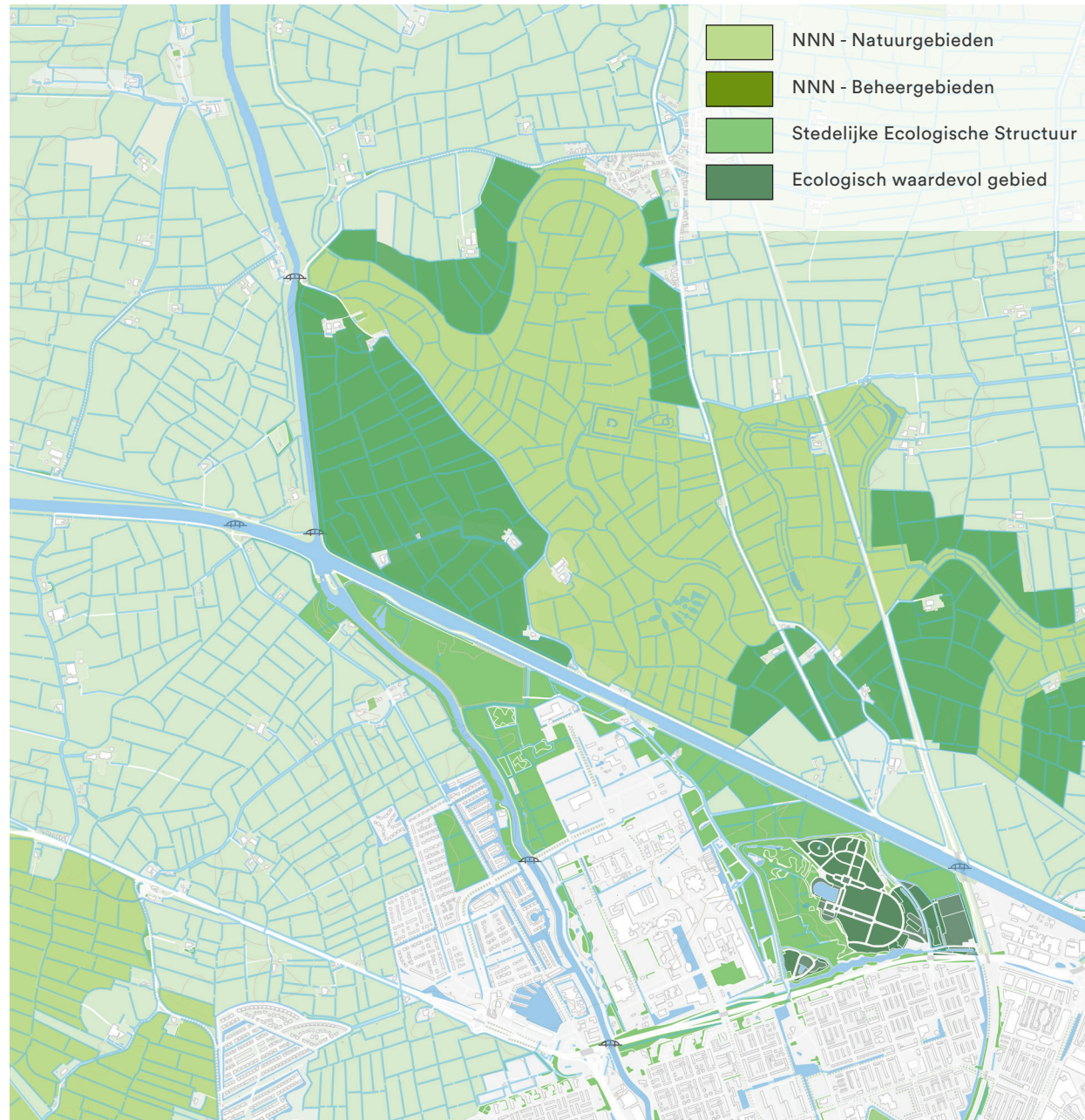
Oude brugwachterswoning Paddepoelsterbrug (google maps)



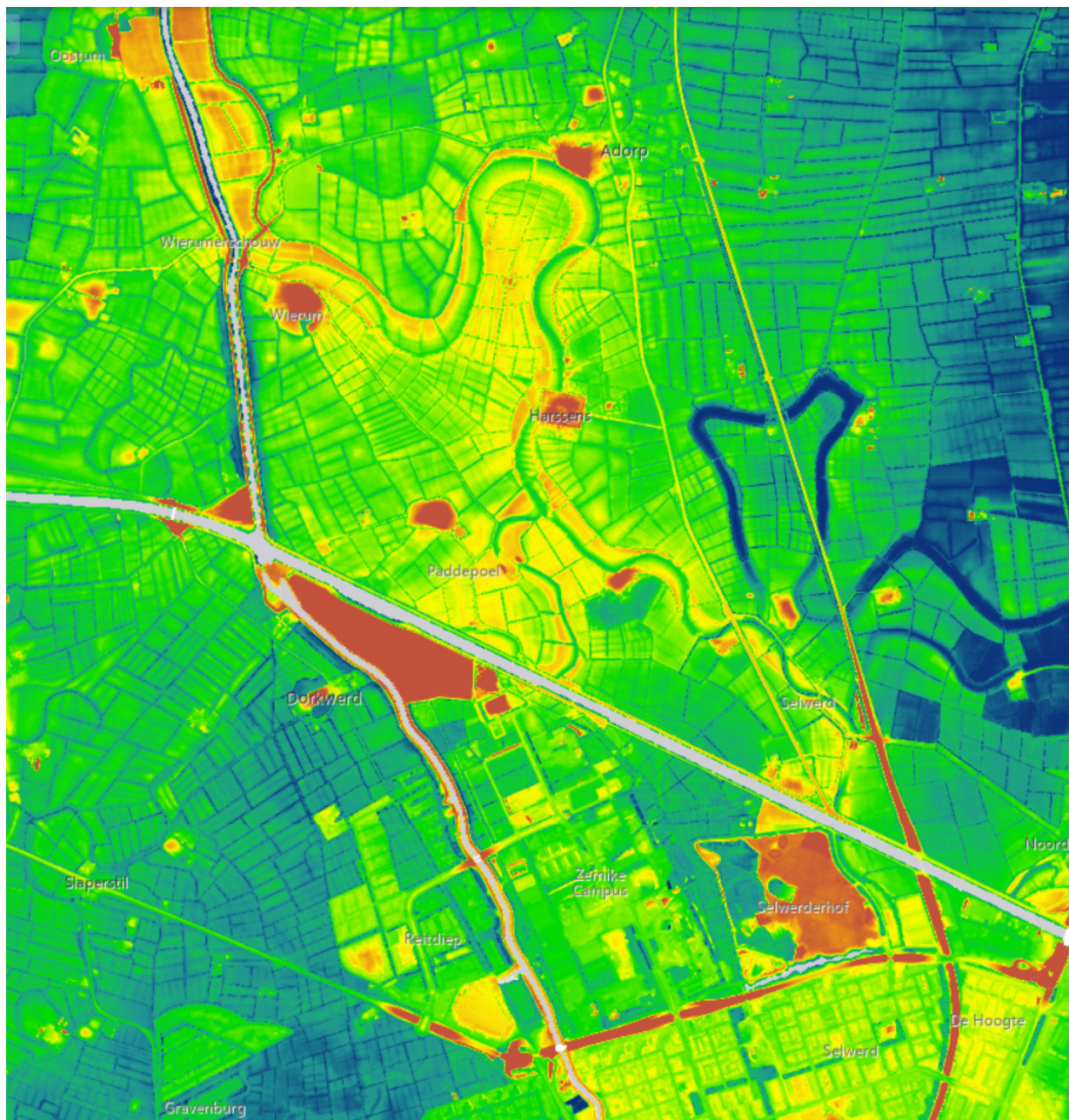
## Ecologie

Een groot deel van het gebied ten noorden van het Van Starckenborghkanaal is onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit gebied wordt ook wel De Koningslaagte genoemd. Het kent een bijzondere natuur vanwege de combinatie van het waterrijke en open landschap. Er zijn maatregelen genomen (door het Groninger Landschap) om het water langer vast te houden. De grote oppervlakte plas-dras en de drassige weilanden werken als een magneet op allerlei weidevogels. Het Groninger Landschap voert een mozaïekbeheer: op sommige percelen grazen koeien het gras kort. Op de bloemrijke hooilanden kan het doorgroeien omdat daar pas na het broedseizoen gemaaid wordt. De Koningslaagte staat vooral bekend als een belangrijke pleisterplaats voor de grutto.

Binnen NNN worden twee typen gebieden onderscheiden: natuurgebieden en beheergebieden. In natuurgebieden heeft de natuur voorrang: de ruggengraat van het Natuurnetwerk Nederland. Beheergebieden zijn landbouwgebieden met natuurwaarden. De hoofdfunctie in deze gebieden is landbouw, waarbij een aangepast agrarisch beheer gestimuleerd wordt gericht op behoud en versterking van de aanwezige natuurwaarden.



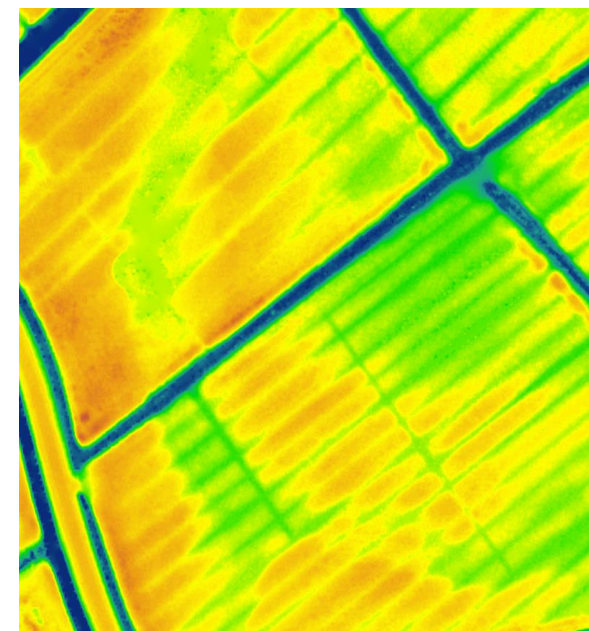




### Hoogte

Er zijn meerdere markante hoogteverschillen zichtbaar in het landschap. Het slibdepot en de wierden vallen het eerst op de hoogtekaart. Daarnaast zijn de kronkelende meanders van de voormalige Hunze goed zichtbaar, rond de Paddepoelsterweg door de oude dijkrelicten. In oostelijke richting loopt het landschap geleidelijk af, waar de kleibodem meer is ingeklonken.

Op lager niveau zijn op de meeste percelen bolvormige kruinige percelen.



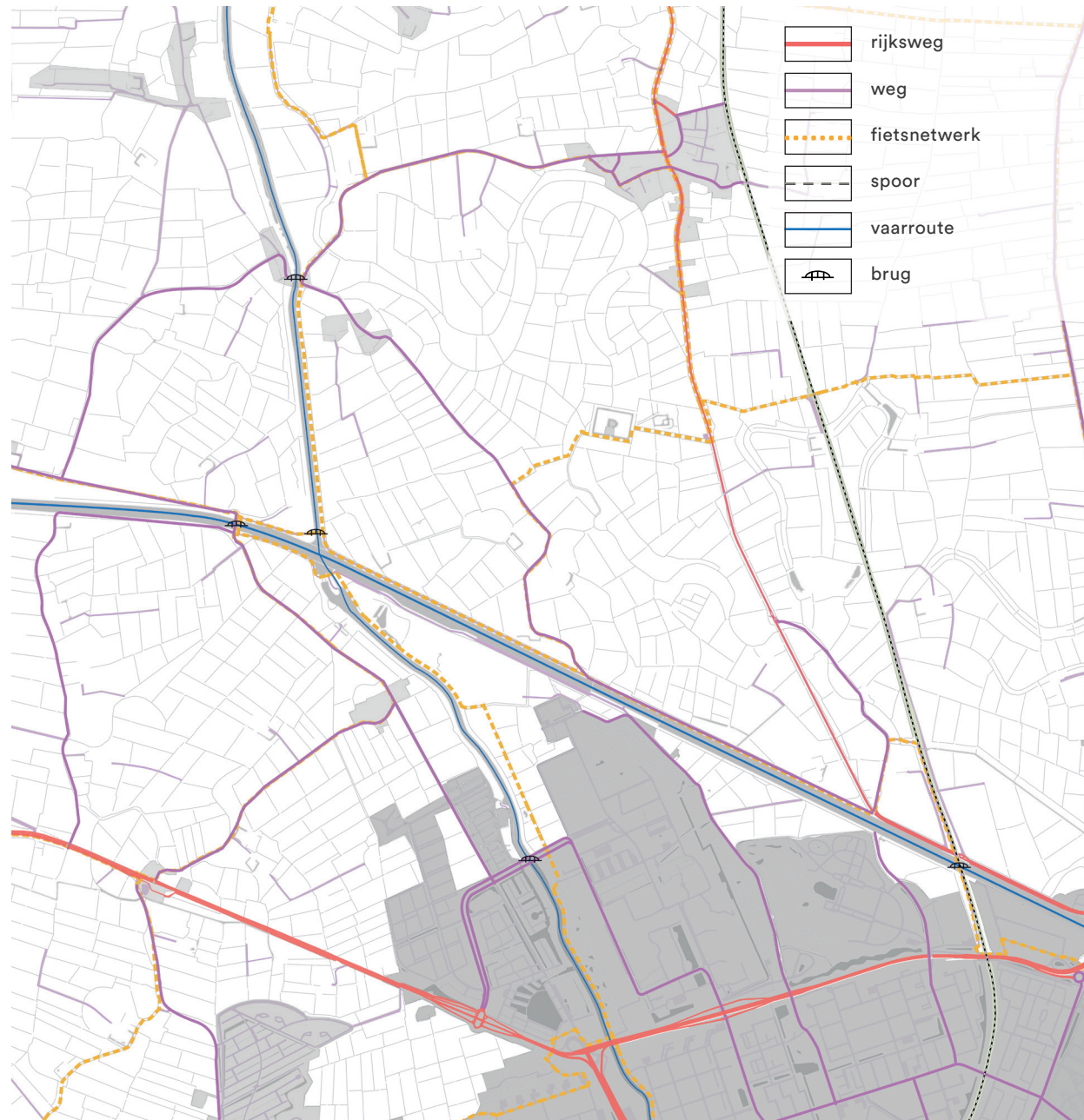
Kruinige percelen duidelijk te zien op de hoogtekaart



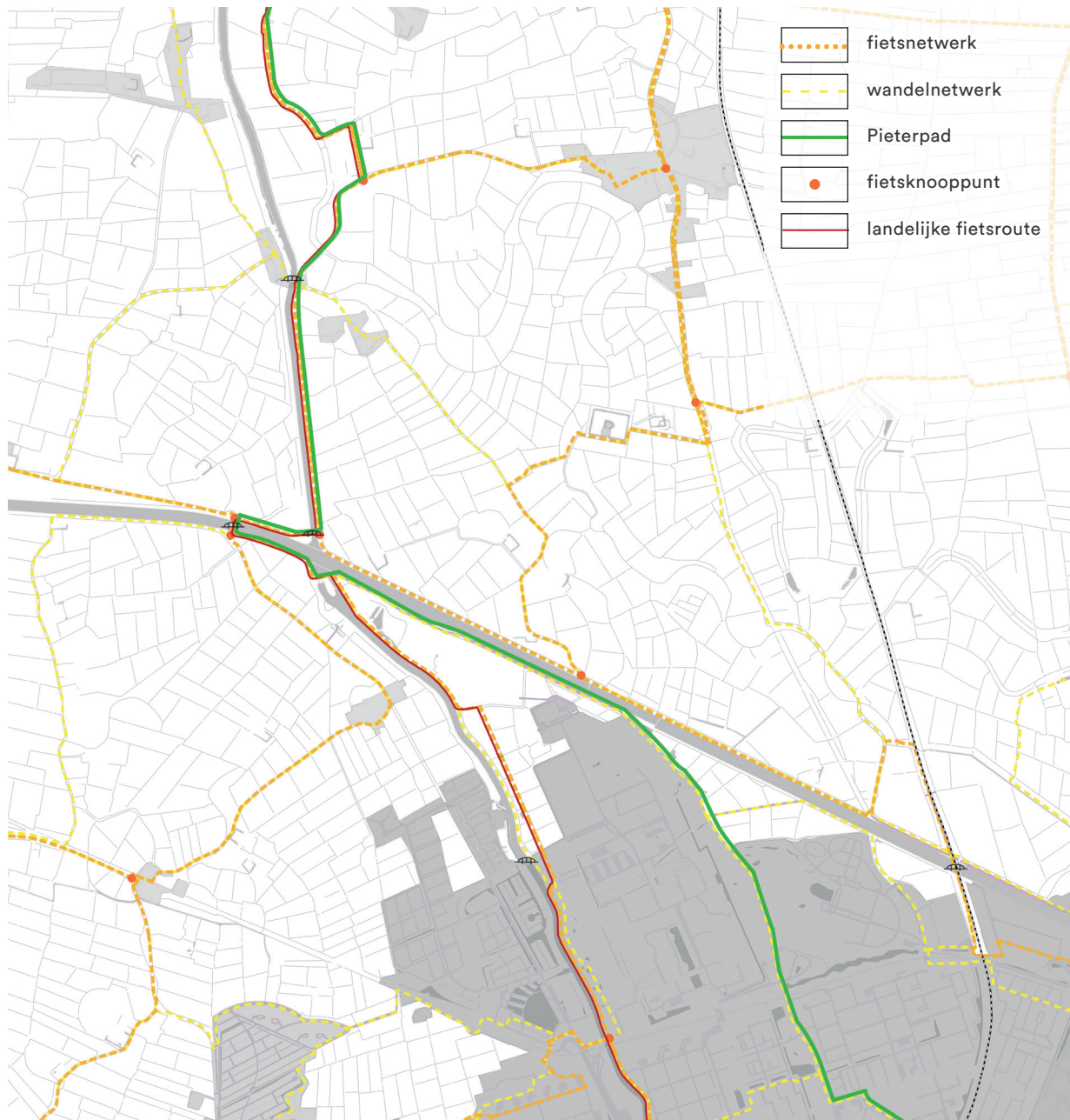
### Infrastructuur

De twee reeksen van Wierden in het gebied langs het Reitdiep zijn van oudsher verbonden door een weg: de huidige Paddepoelsterweg en Winsumerweg (N361). Dit zijn ook twee belangrijke stad-land verbindingen van en naar de stad Groningen. Door het ontbreken van de Paddepoelsterbrug is de route via de Paddepoelsterweg op het moment onderbroken. Een alternatieve route gaat via Noordzeebrug in het oosten of de Dorkwerderbrug in het westen.

Transport via het water vindt met name plaats over het Van Starckenborghkanaal. Recreatievaart gebruikt ook wel het Reitdiep.







### Recreatief netwerk

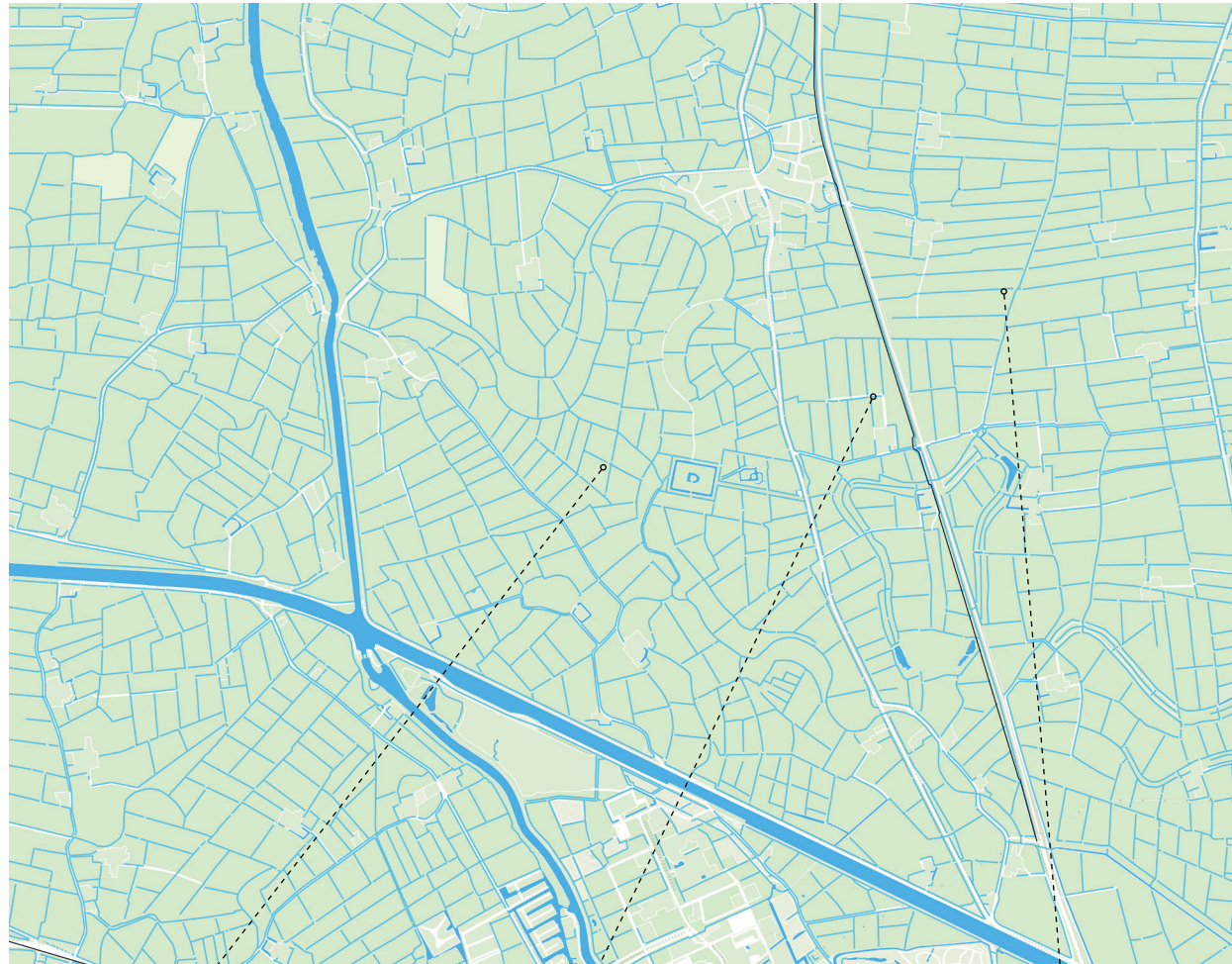
De Koningslaagte en het Reitdiepdal zijn belangrijke uitloopgebieden voor de stad. Via verschillende wandel- en fietsroutes kunnen stedelingen het ommeland bereiken. Een belangrijke wandelverbinding is het Pieterpad. Deze volgde eerder de Paddepoelsterweg en -brug. Nu wordt deze omgeleid via de Dorkwerderbrug.

Daarnaast vormt het Reitdiep de vaarroute van Groningen naar Lauwersoog.

## Verkaveling

Het gebied tussen het Reitdiep, Van Starckenborghkanaal en de spoorlijn wordt gekenmerkt door middeleeuwse blokverkaveling. De bedding van de voormalige Hunze is nog goed herkenbaar in de verkaveling. Op de oeverwal is de verkaveling licht anders dan in het kwelderwalgebied.

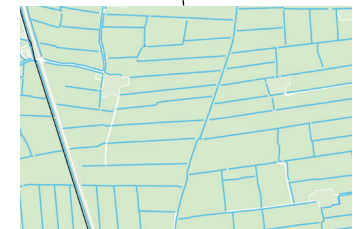
In het zeeinbraak-gebied, ten oosten van de N361, is sprake van een strokenverkaveling



Onregelmatige blokverkaveling

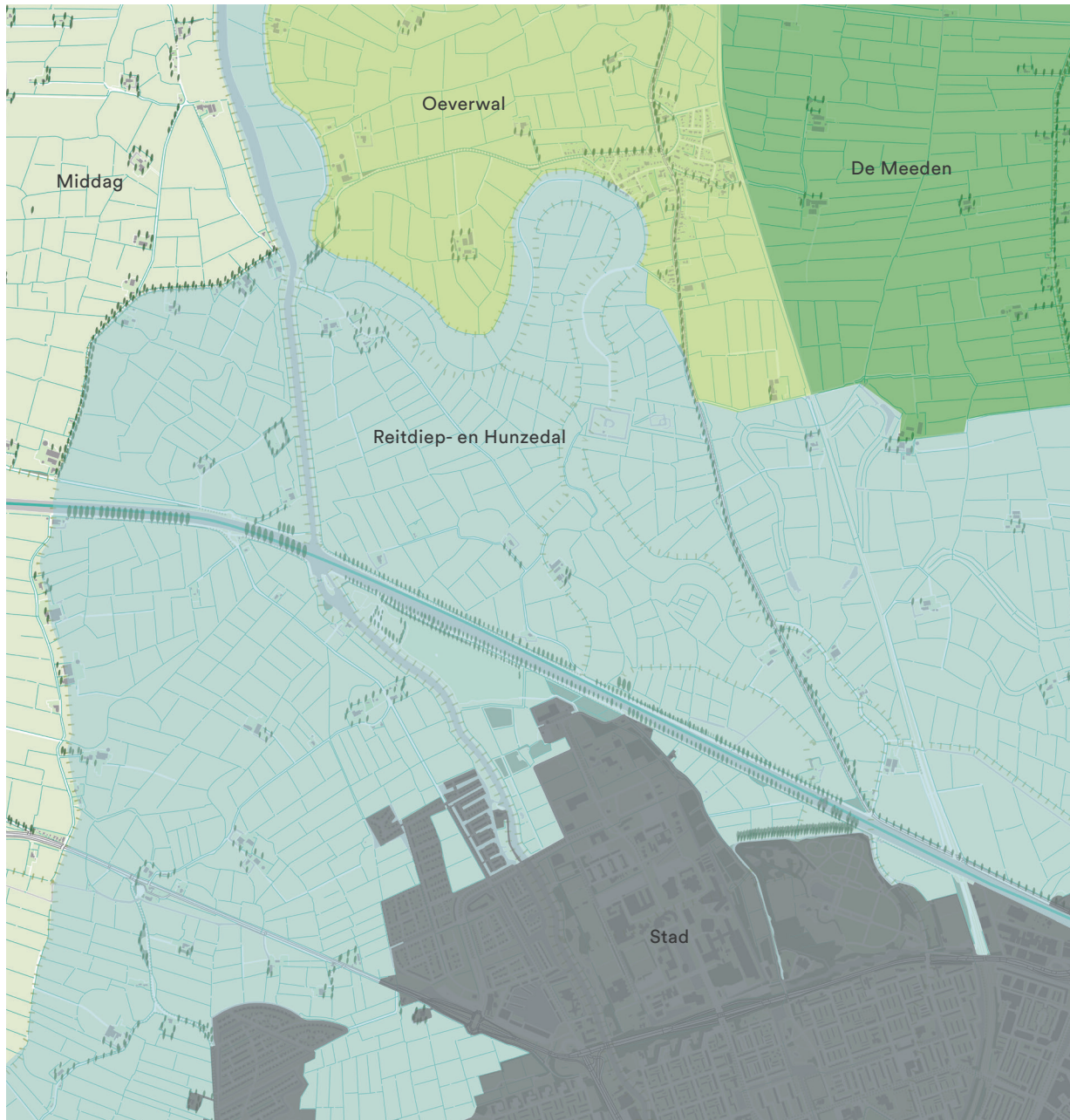


Onregelmatige blokverkaveling op de oeverwal



Strokenverkaveling





## Landschapstypen

Het plangebied ligt op de grens van de stad Groningen en het ommeland. Er zijn verschillende landschapstypen te onderscheiden binnen het gebied:

### *Reitdiep- en Hunzedal*

Het Reitdiep- en Hunzedal is een zeer open weidegebied met onregelmatige blokverkaveling. Meanders van de Hunze en afgesneden slingers van het Reitdiep zijn duidelijk herkenbaar in het veld als natte laagten of kleine stroompjes.

### *Oeverwal*

Het landschap van de oeverwal van het Reitdiepdal is een half open, soms enigszins besloten en hoger gelegen landschap. Kenmerkend is een reeks van grote en kleine wierden, waarvan Adorp de zuidelijkste is. De rijksweg N361, grotendeels beplant, volgt de hoogst gelegen gronden op de oeverwal en rijgt de wierden aan elkaar

### *Stad*

De stad Groningen net ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal is een divers en besloten landschap. Het universiteitsterrein en begraafplaats Selwerderhof liggen het dichtst bij het kanaal.

### *De Meeden*

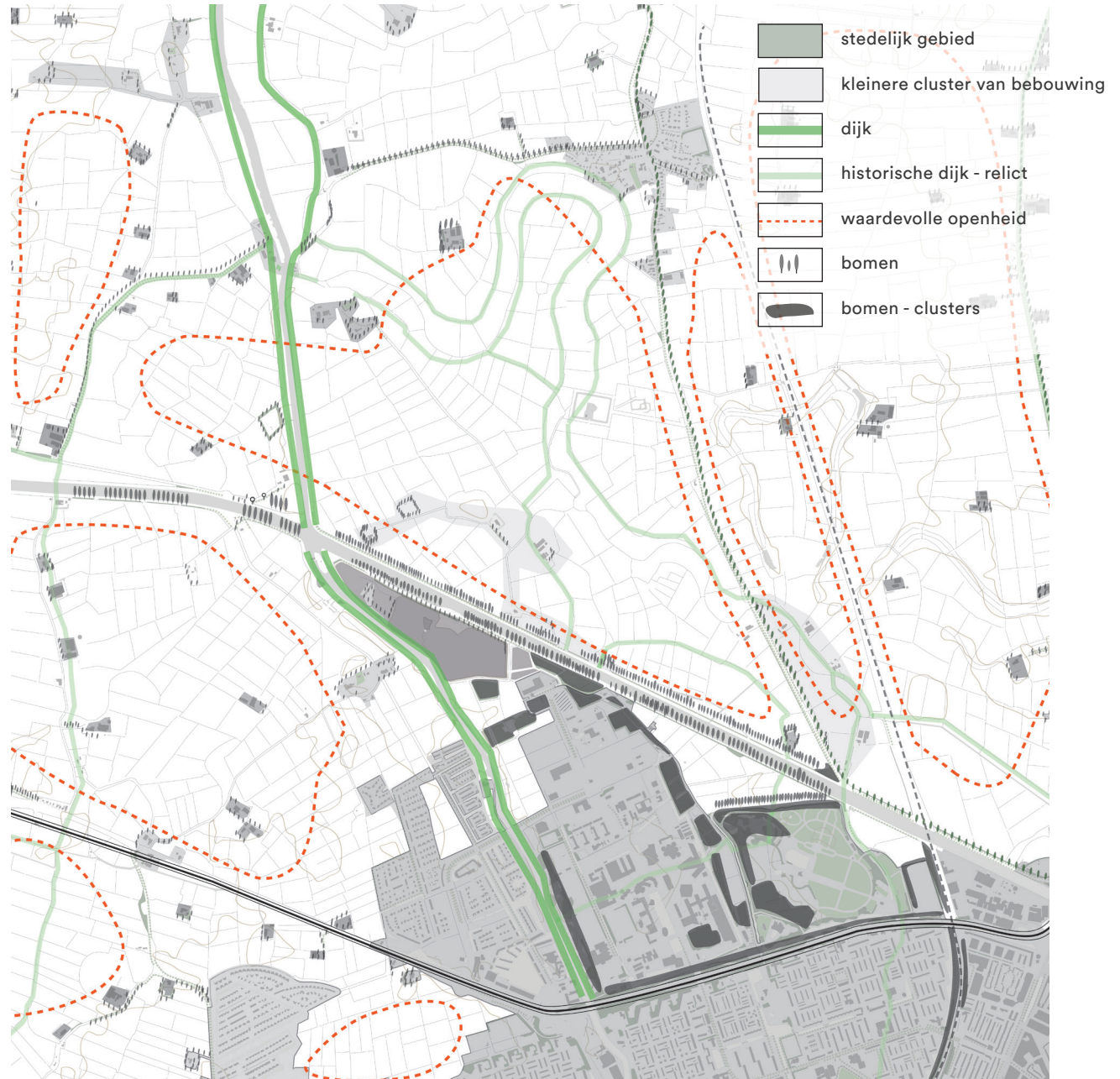
Ten oosten van de oeverwal ligt dit open weidegebied. Het wordt gekenmerkt door een regelmatige blokverkaveling die haaks staat op de oeverwal. De Meeden worden vanaf de oeverwal ontsloten door wegen die doodlopen in het gebied.

## Massa-ruimte studie

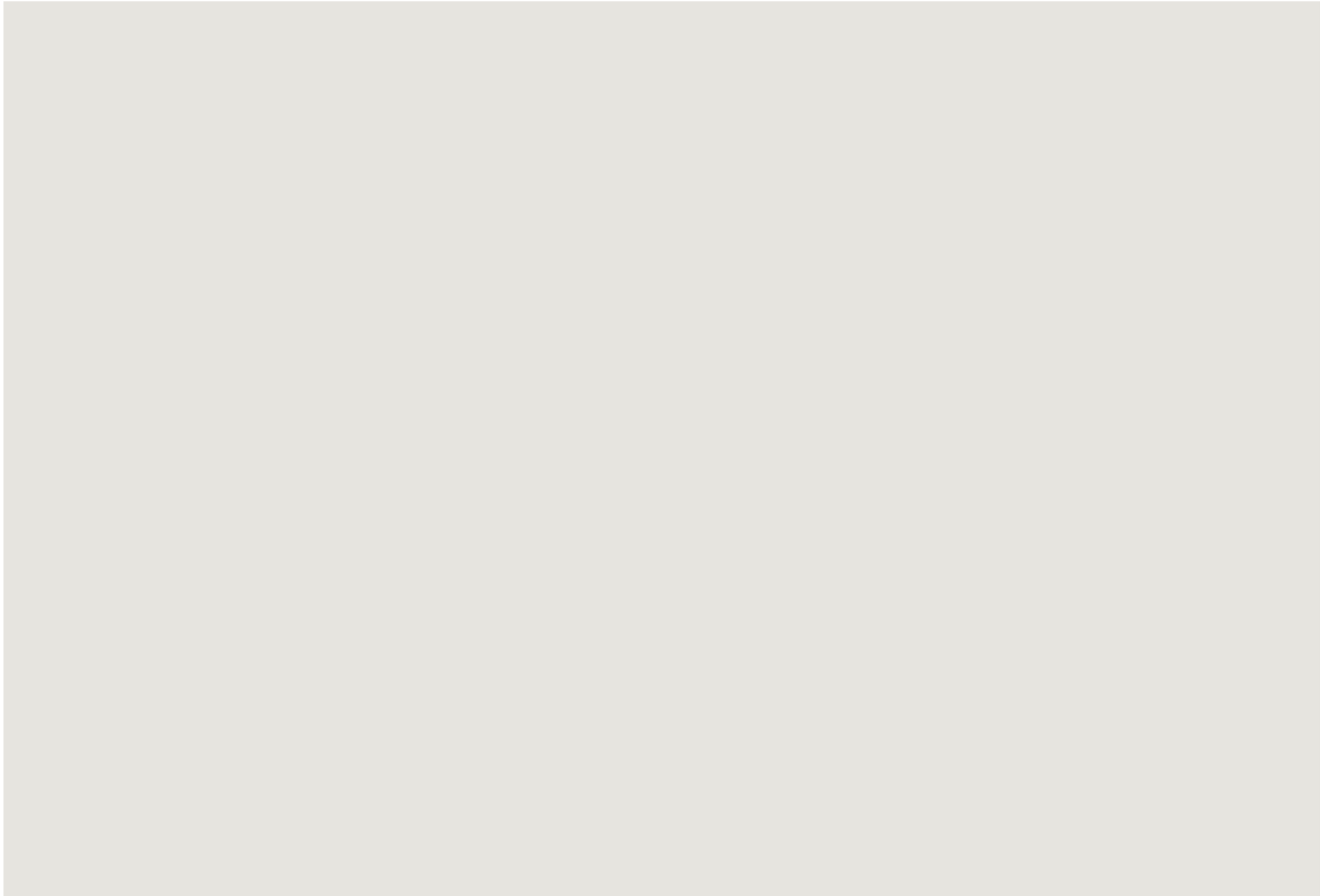
Er bestaat een groot contrast tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal, tussen de grootschalige openheid van de kwelders en het besloten stedelijke gebied.

In het grote open landschap liggen de besloten dorpen en de hoger gelegen wierden als eilanden. De bomenrijen langs het kanaal, de N361 en de Wierumerschouwsterweg omkaderen de openheid.

Het gebied ten zuiden van het kanaal is onderdeel van de stad Groningen en is veel meer besloten, door het hogere slibdepot en de bosvakken om het universiteitsterrein en de begraafplaats Selwerderhof heen. Er ligt ook een kleine maar belangrijke open kamer tussen de Paddepoelsterweg, Selwerderhof en het kanaal.



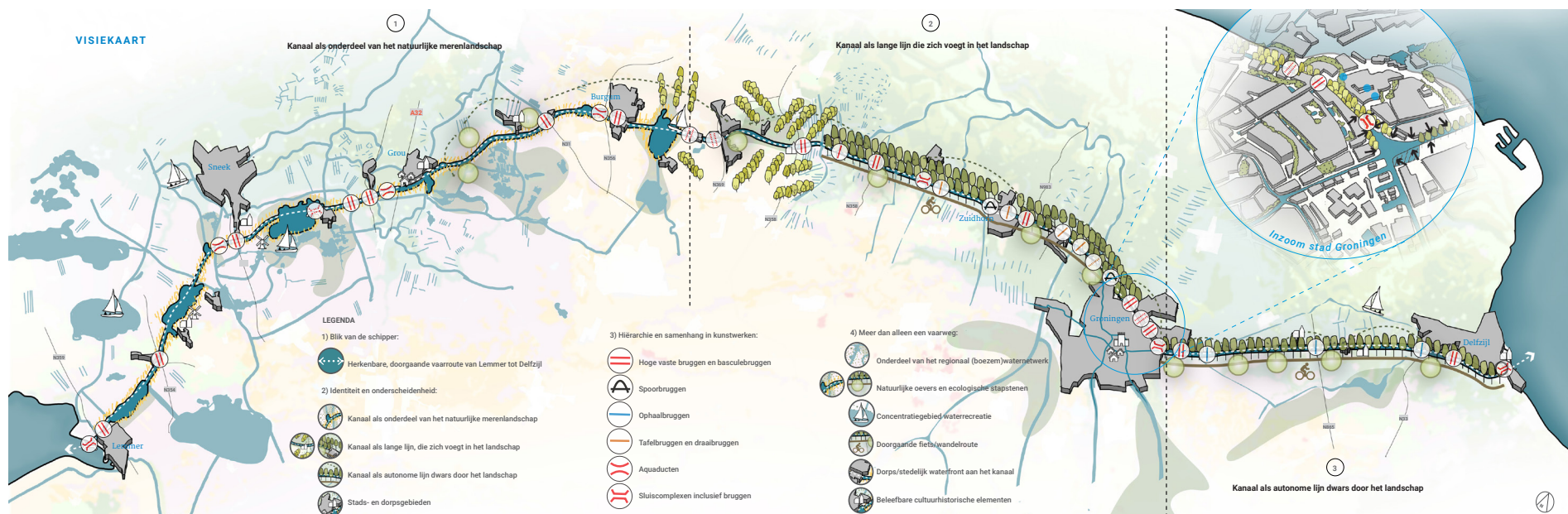




# 3. Beleid



VISIEKAART



Visiekaart Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl



# 3. Beleid

## 3.1 INPASSINGSVISIE HOOFDVAARWEG HOOFDVAARWEG LEMMER-DELFZIJL (2020)

De Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl (HLD) is één doorgaande, herkenbare vaarwegverbinding, bestaande uit drie kanalen met ieder een eigen identiteit. Langs de HLD worden een groot aantal projecten uitgevoerd. Om ervoor te zorgen dat de verschillende projecten goed aansluiten qua vormgeving en uitstraling op het omliggende landschap, heeft Rijkswaterstaat, in samenwerking met oa. provincies en gemeenten, een inpassingsvisie ontwikkeld.

De visie biedt het ruimtelijk kader en doet uitspraken over de samenhang op grotere schaal en lange termijn. De visie bestaat uit vier leidende principes:

1. Blik van de schipper: De HLD is primair een doorgaande vaarroute voor de beroepsvaart;
2. Identiteit en verscheidenheid: De HLD bestaat uit drie verschillende kanaaldelen en door-

snijdt verschillende landschapstypes;

3. Hiërarchie en samenhang in kunstwerken: Er wordt veel waarde gehecht aan uniformiteit van de kunstwerken. Vormgeving is geen doel op zich, maar voegt waarde toe aan de kwaliteit van de leefomgeving;
4. Méér dan alleen een vaarweg: De HLD is ook van belang voor andere systemen en gebruikers dan de beroepsvaart (betekenis voor het regionale watersysteem, ecologische betekenis, recreatieve betekenis, infrastructuurverbinding, ruimtelijke structuurdrager, cultuurhistorische betekenis).

Ook zijn er ontwerpuitgangspunten opgesteld om de visie verder te concretiseren. Dit zijn concrete handvatten voor de inpassing en vormgeving van benodigde maatregelen rond de vaarweg.

Relevante uitgangspunten voor het Van Starckenborghkanaal, en dus de toekomstige Paddepoelsterbrug, zijn:

- Natuurlijke oevers, i.c.m. enkele stapstenen;

- Vervanging van ruimtelijk logische lijnstukken (ca. 3-5 km) van de bomenrij, in een mix van boomsoorten;
- Bruggen overspannen het kanaal en de aangrenzende oeverzone (ecologische zone, wegen, paden);
- In de ligging en hoofdvorm van het kunstwerk wordt aangesloten op bestaande landschappelijke structuren;
- Er dient bij de aanlanding of op de brug rekening te worden gehouden met gebruikers die hier van het uitzicht kunnen genieten;
- In het ontwerp van hoge vaste bruggen heeft een soberder uitwerking de voorkeur;
- De schipper kan zich goed oriënteren, daarin spelen landmarks en oriëntatiepunten een belangrijke rol.

### **3.2 OMGEVINGSVERORDENING PROVINCIE GRONINGEN (2022)**

De Omgevingsverordening Provincie Groningen bevat regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. Een voorbeeld hiervan is de bescherming van landschappelijke of stedenbouwkundige waarden, behoud van het cultureel erfgoed en een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Een aantal relevante noties voor dit landschapsplan worden hieronder benoemd.

#### **Openheid**

De grootschalige openheid van het landschap is kenmerkend voor de provincie Groningen. Met name de afwisseling en het contrast tussen de open en besloten gebieden draagt bij aan de diversiteit van het landschap. Met het oog op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde is de bescherming van de openheid van provinciaal belang. Opgaande beplanting tast deze openheid aan.

#### **NNN-natuurgebieden**

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die deel uitmaken van ‘NNN-natuurgebieden’, voorziet niet in wijziging van de bestemming, als die wijziging per saldo leidt tot een significante aantasting van het areaal, tenzij:

- de wijziging een groot openbaar belang dient; en
  - er geen andere mogelijkheden zijn om in het belang te voorzien
  - de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt, terwijl de overblijvende effecten (gelijkwaardig in areaal, kwaliteit en samenhang) worden gecompenseerd
- de ingreep kleinschalig van aard is.

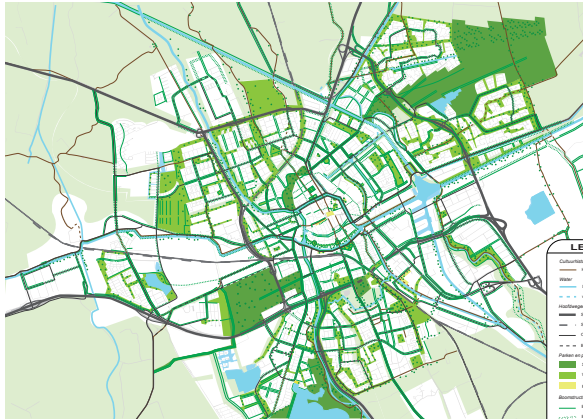
#### **Weidevogels**

Binnen Leefgebieden weidevogels zijn regels gesteld waarmee wordt voorkomen dat de actuele waarde van het gebied voor weidevogels ernstig wordt geschaad door aantasting van de landschappelijke openheid, door verstoring van vogels of door aantasting van het areaal, tenzij de schade

niet voorkomen kan worden en deze elders wordt gecompenseerd.

#### **Wierden**

De bescherming van het reliëf en het open karakter van wierden is met het oog op de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van provinciaal belang. De zichtbaarheid van wierden vanuit het omringende landschap draagt bij aan de kenmerkende eigenheid van de noordelijke kleischil. Het behoud van de diversiteit van landschappen in de verschillende deelgebieden is van provinciaal belang.



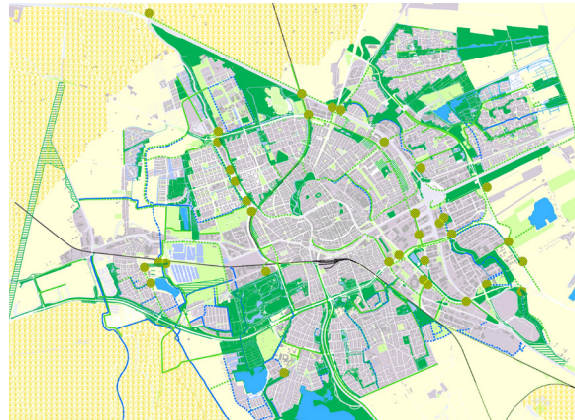
Bomenstructuurkaart 2014

### 3.3 BOMENSTRUCTUURVISIE (2014)

De visie is gericht op behoud en completering van de hoofdbomenstructuur, meer zeggenschap voor bewoners en het beter beheersen van boomziekten en -plagen.

Richtpunt is het behoud en compleet maken van de hoofdbomenstructuur, het opheffen van knelpunten in die structuur en het voorkomen van nieuwe knelpunten door duurzaam boombeheer.

De bomenstructuur langs het Van Starckenborghkanaal is divers met strakke rijen populieren, lindes en andere boomsoorten. Op enkele plekken ontbreekt de bomenstructuur. Deze moet in de loop van de tijd worden aangevuld.



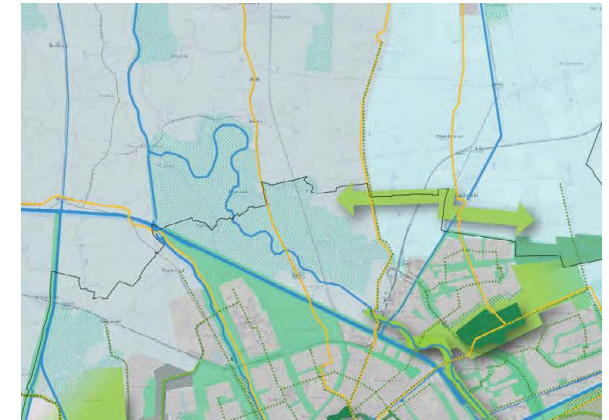
Kaart Stedelijke Ecologische Structuur 2016

### 3.4 STEDELIJKE ECOLOGISCHE STRUCTUUR (2016)

De kaart van SES is een belangrijk beleidsinstrument voor de stadsecologie, de ruimtelijke ontwikkelingen en het (groen)beheer. Het bepaalt:

1. Welke groen- en waterstructuren behouden dienen te blijven voor de ecologie;
2. Waar uitbreiding van deze structuur gewenst is;
3. Waar barrières in ecologisch groen- en waterstructuren voorkomen en moeten worden opgeheven.

Langs het Van Starckenborghkanaal dient de groenverbinding te worden ontwikkeld/versterkt.



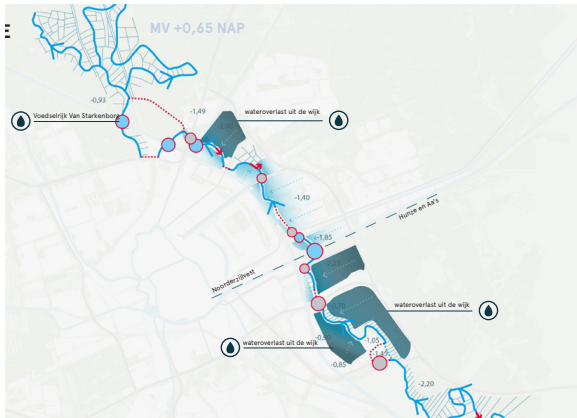
Kaart Groenplan 2030

### 3.5 GROENPLAN VITAMINE G (2020)

Het Groenplan 'Vitamine G' geeft invulling aan de ambitie om de gemeente te vergroenen en klimaatbestendig te maken. In het plan staan voorstellen hoe meer, beter en bereikbaar groen kan worden gerealiseerd.

Opgaven voor het Groenplan:

- Groen & identiteit: Historisch kenmerkende groenstructuren dragen bij aan een groene, doorwaadbare stad en vertellen het verhaal (de identiteit) van de stad. Behoud, versterk en herstel de waarden die de identiteit bepalen;
- Groen & natuur: Realiseer een robuust natuurnetwerk en verbeter de planologische bescherming van natuur;
- Groen & gezondheid van de mens: Verbeter toegankelijkheid van grote groengebieden;
- Groen & klimaatadaptatie: Elke (her)inrichting is zoveel mogelijk klimaatadaptief;
- Groen & CO<sup>2</sup> opgave: Groenblauwe energielandschappen en duurzaam bodembeheer;
- Groen & voedsel/landbouw: De agrariër blijft een positieve bijdrage leveren aan de kwaliteit van het landschap.



Conclusies analyse - kaart 'Stromend water'

### 3.6 LANDSCHAPSVISIE HUNZEZONE - FLUX (2022)

De Hunze kan weer een sterkere rol gaan spelen in en rondom de stad. De visie bestaat uit drie basisprincipes: (1) stromend water, (2) een robuuste natuurlijke structuur en (3) een nieuwe bestemming voor Groningen-Oost.

1. Van versnipperde waterlopen naar een stromend watersysteem. De Hunze krijgt zijn originele stroomrichting terug (zuid-noord) en mogelijk een eigen peilvak;
2. Van geïsoleerde groengebieden naar aaneengesloten ecologische corridor. De inrichting van de Hunze volgt de vegetatie passend bij het laagbeeklandschap.
3. Van toevallige passage naar beleefbare lijn. De Hunze vormt een poort naar het buitengebied. Relevante historische relictten (verkaveling, bebouwing, waterprofielen) worden zichtbaar gemaakt.



### 3.7 ARCHEOLOGIE OP GRONINGER WIJZE (2011)

De onderliggende gedachte van de archeologische wet- en regelgeving is dat behouden moet worden wat behouden kan worden, in de bodem. Wanneer het bodemarchief toch beschadigd dreigt te raken door ingrepen in de bodem, geldt het principe: 'de verstoorder betaalt' voor het archeologisch onderzoek dat benodigd is om de waarden te documenteren.



Archeologisch onderzoek Paddepoelsterweg: circa 50 cm brede klinkerverharding tussen karrespoor uit omstreeks 1900

### 3.8 ERFGOEDNOTA (2017)

Centraal staat altijd de vraag hoe erfgoed kan bijdragen aan de kwaliteit en leefbaarheid van de stad van nu en straks.



Kaart Omgevingsvisie 'Levende Ruimte'2021

### 3.9 OMGEVINGSVISIE 'LEVENDE RUIMTE' (2021)

Groningen kiest ervoor de groei op te vangen in de bestaande stad en de groene ruimte tussen de stad en de omliggende dorpen open te houden. Met de visie wordt ontwikkeling mogelijk gemaakt, maar ook het verleden gekeerd. Groningen blijft een compacte stad in een rijk cultuurlandschap. Benutten en beschermen van bestaande kwaliteiten en zorgdragen voor cultuurhistorische, natuur- en landschappelijke waarden staat hoog op de agenda.

### 3.10 FIETSSTRATEGIE GRONINGEN (2015-2025)

Met het fietsbeleid geeft de gemeente antwoord op de vijf grootste uitdagingen (groei, bereikbaarheid, gezondheidsverbetering, leefbaarheid en veiligheid) die op ons afkomen en waaraan de fiets een belangrijke bijdrage kan leveren. De Fietsstrategie is opgebouwd uit vijf strategieën:

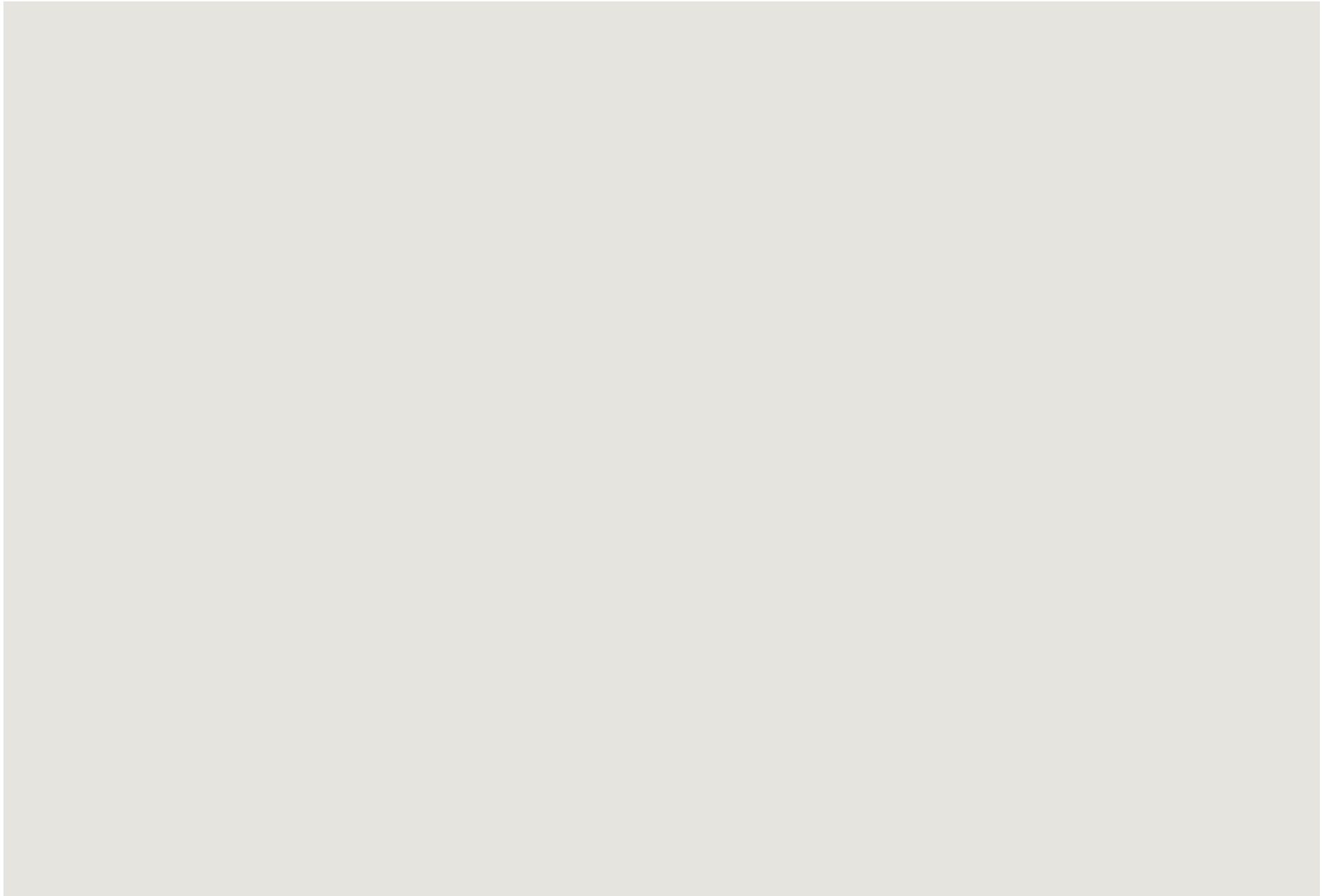
1. De fiets eerst;
2. Een samenhangend fietsnetwerk;
3. Ruimte voor de fiets;
4. Fietsparkeren op maat;
5. Het verhaal van Groningen Fietsstad.

### 3.11 WATERVISIE (2017)

Met de Watervisie wordt de ambitie gepresenteerd om Groningen sterker als stad aan het water te presenteren en de economische potentie en belevingswaarde van het water in de stad beter te benutten.

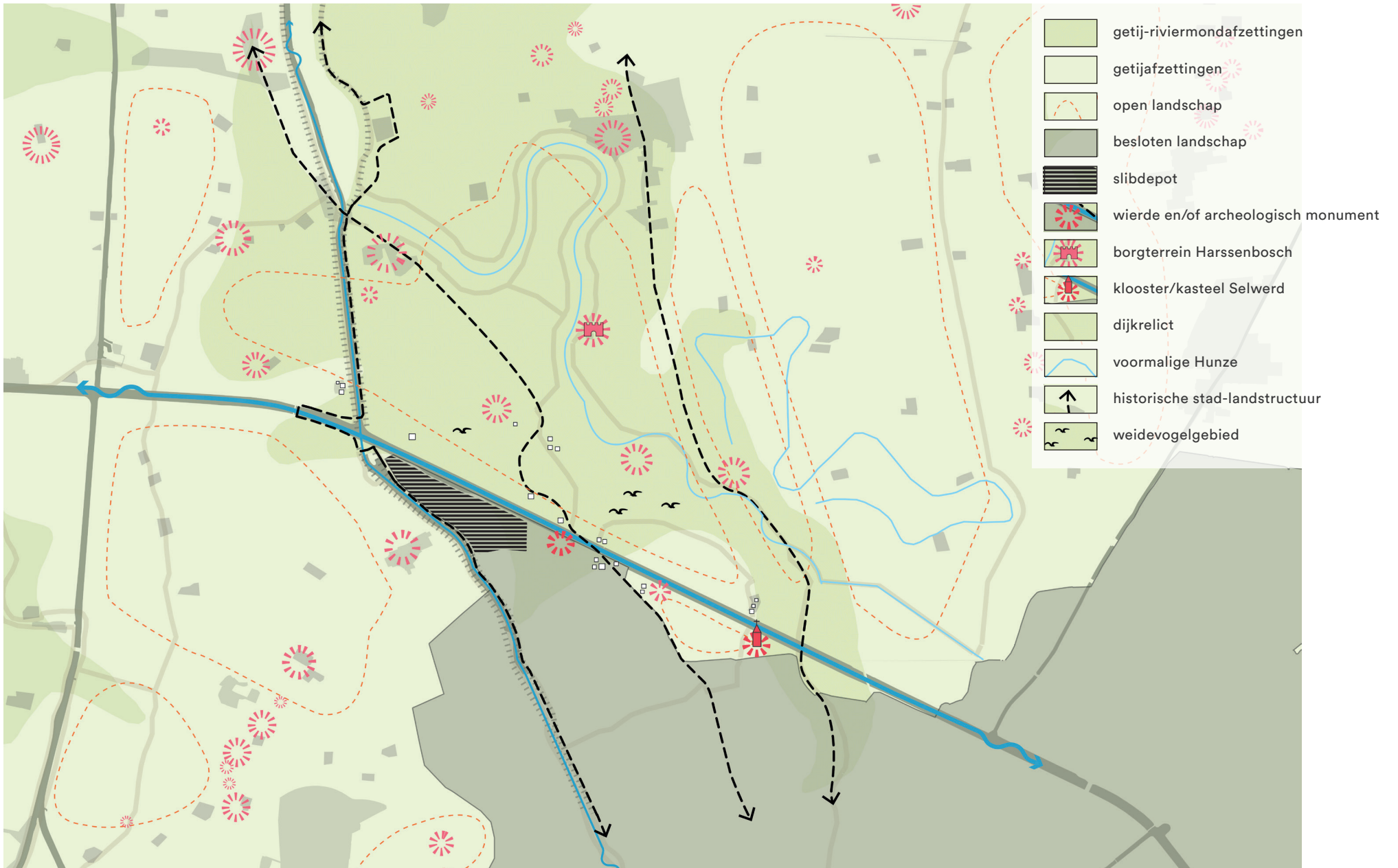
Verdere ambities:

1. Verbeteren contact met het water;
2. Bijzondere plekken aan het water;
3. Nieuwe routes langs het water;
4. Versterken beleving historische waterstructuur;
5. Behoud of herstel waterstructuur.



# 4. Kwaliteiten en ambities





Landschapsstructuurkaart



# 4. Kernkwaliteiten en ambities

## 4.1 KERNKWALITEITEN

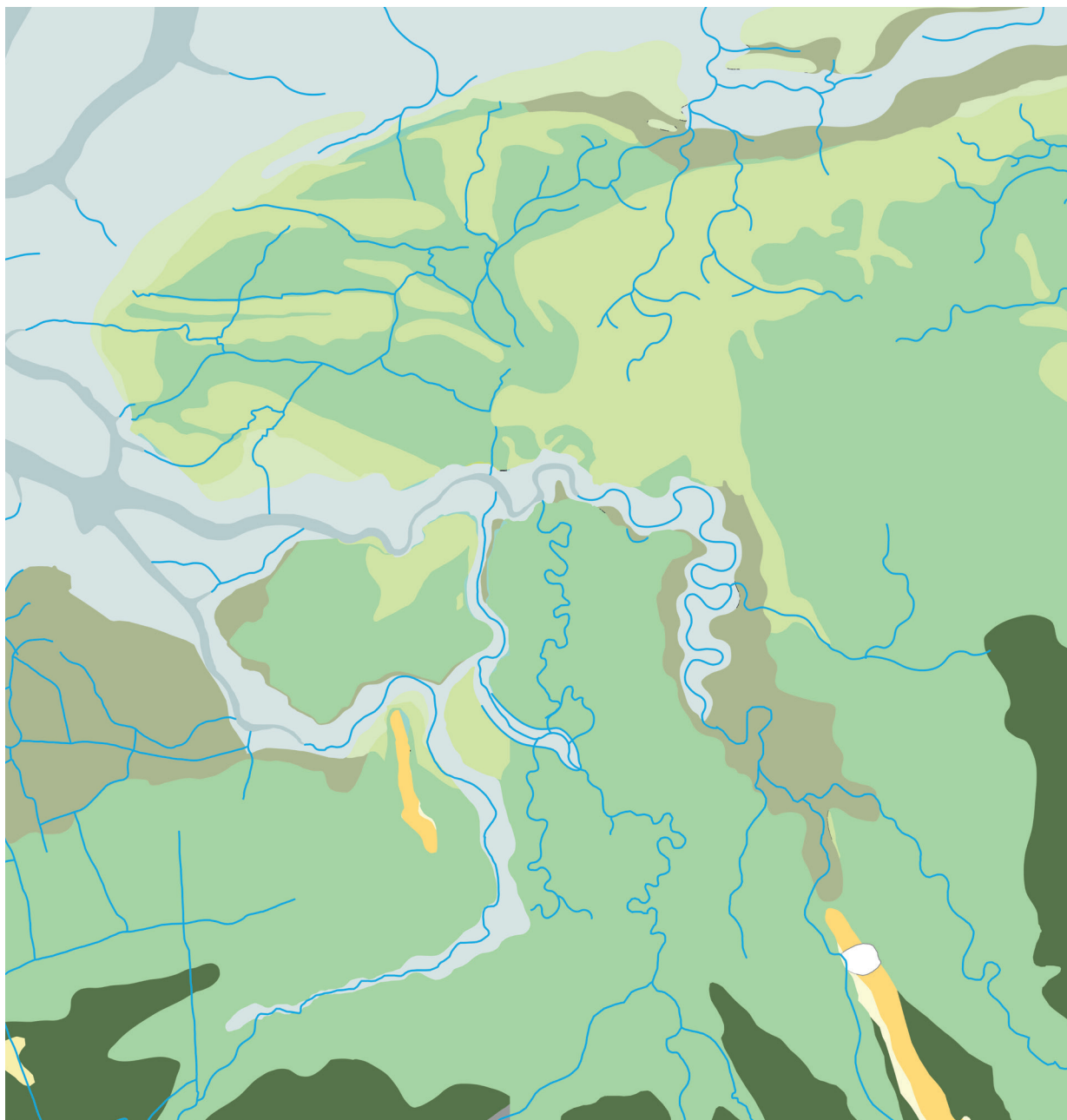
Het landschap van Groningen is het resultaat van een eeuwendurend proces. In de loop der tijd heeft de samenleving het landschap voortdurend aangepast aan de wensen van zijn tijd. Hierbij heeft iedere episode zijn eigen aardigheden aan het landschap toegevoegd. Het resultaat is een landschap met een intrigerend verhaal, samengesteld uit structuren en elementen uit verschillende tijdlagen. De belangrijkste structuren, die vandaag de dag nog aanwezig zijn, worden in dit hoofdstuk beschreven. Dit zijn de kernkwaliteiten die het DNA van het landschap bepalen en die waar mogelijk ook moeten worden meegenomen naar het landschap van morgen.

De landschapsstructuurkaart hiernaast is een totaal conclusie van de analyse en toont de belangrijke kwaliteiten in het gebied, beschreven in dit hoofdstuk, en vormt de onderlegger voor de inpassing van ruimtelijke objecten zoals een brug (zie hoofdstuk 5).

### **Het complexe waterverhaal - het verhaal van de zee en de Hunze die samenkomen**

De zee heeft - met een continue afwisseling van erosie en sedimentatie - de natuurlijke basis voor een landschap gelegd dat de mens de afgelopen 2500 jaar stap voor stap in cultuur heeft gebracht en naar zijn hand heeft gezet. Van het opwerpen van individuele wierden als bescherming tegen hoog water tot de collectieve bescherming van dijken.

Het landschap is grotendeels door de zee gevormd, maar ook de Hunze speelde een grote rol. De zee kwam het gebied binnen via het Hunzedal, het riviertje dat in de 14e eeuw vergraven werd tot het Reitdiep.





**Grootse openheid met boerenerven als eilanden in het landschap**

Het landschap ten noorden van het kanaal is er één van weidse vergezichten. Het is arm aan opgaande beplanting, waarbij de boerderijen met spaarzame erfbeplanting als eilanden in het open landschap liggen.

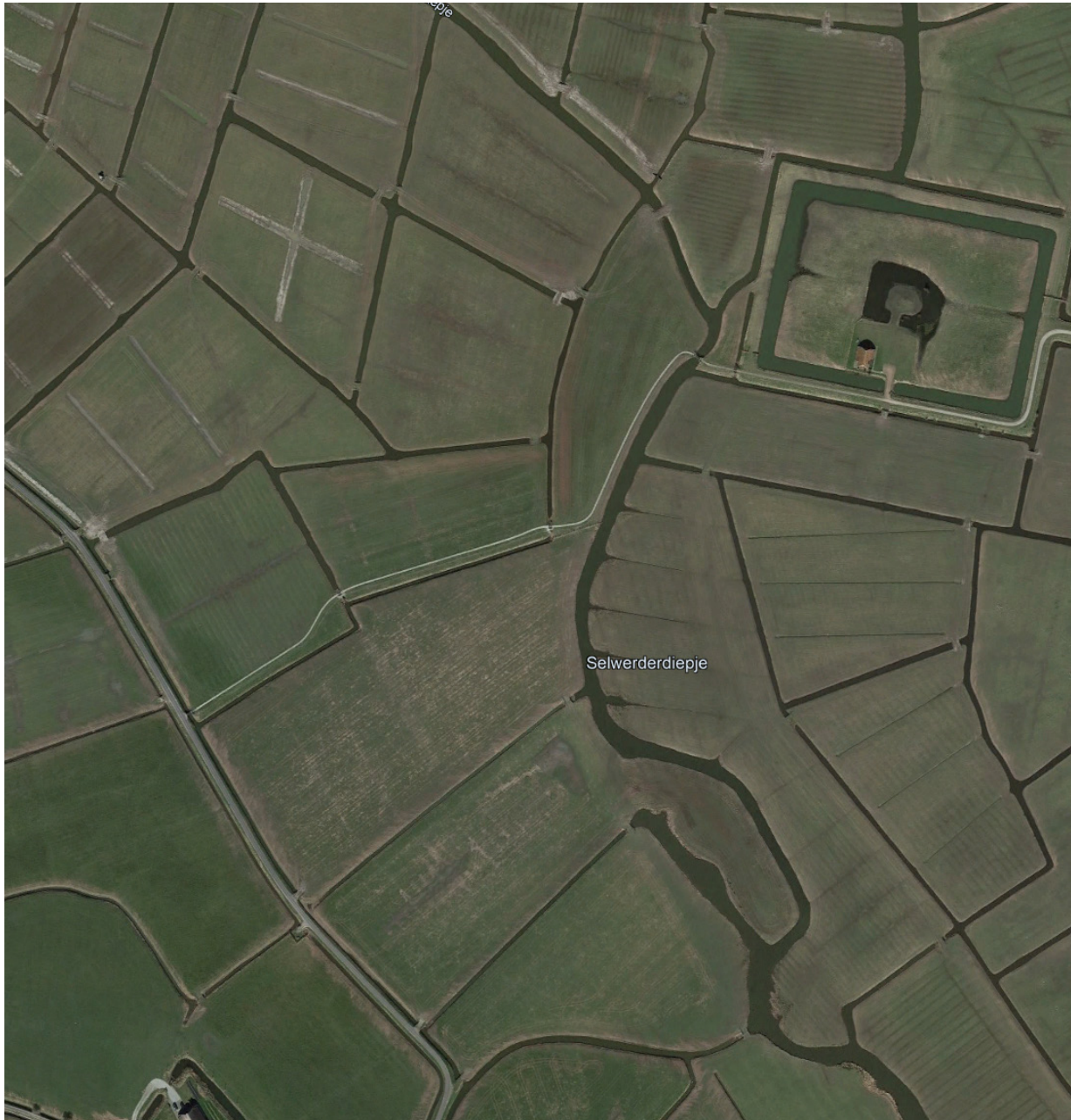
De openheid wordt in de verte omkaderd door de beplanting langs de Winsumerweg in het oosten, de Wierumerschouwsterweg in het noorden en het kanaal zelf in het zuiden.



### **Waardevol weidevogelgebied**

De grootse openheid en weinige opgaande beplanting maakt dit landschap uitermate geschikt voor weidevogels. Het landschap is deels NNN-natuurgebied, waar de afgelopen jaren zwaar geïnvesteerd is in optimalisatie van de omstandigheden voor weidevogels.





**Onregelmatige, middeleeuwse verkeveling**

De historische, onregelmatige blokverkeveling is in zeer grote mate bewaard gebleven. De patronen in het landschap dateren van voor de 16e eeuw. Daarnaast is de bedding van de voormalige Hunze nog goed herkenbaar in de verkeveling.



### **Contrast tussen het ommeland en de stad**

Opvallend is het grote contrast tussen het landschap te noorden en ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal. Deze lijn vormt de harde grens tussen het ommeland en de stad Groningen. Het ommeland is open, weids, met kromme en smalle wegen en sloten. De stad is divers, druk en grotendeels besloten door opgaande beplanting.







Wierde van Wierum



Dijkrelict



Kruinige percelen

### **Veel aanwezige hoogteverschillen**

De historische hoogteverschillen zijn in zeer grote mate nog intact. Het landschap is open en weids, maar ook rijk aan reliëf. Het macro-reliëf bestaat uit wierden, dijken en dijkrelicten en het slibdepot. Het micro-reliëf wordt gevormd door de talrijke greppeltjes tussen de kruinige percelen. Deze zijn terug te vinden op grote schaal, zowel ten noorden van het kanaal als het open venster rond de Laan naar het Klooster.





Winsumerweg (N361)



Reitdiep

### **Bundel van eeuwenoude doorgaande structuren**

De drie belangrijke routes door het gebied zijn eeuwenoude toegangswegen naar de stad Groningen. Over land zijn dit de Winsumerweg (N361) en de Paddepoelsterweg, Twee reeksen van wierden zijn van oudsher verbonden met elkaar en met de stad door deze wegen.

Over het water is het Reitdiep al eeuwenlang een toegangsweg naar de stad.



Paddepoelsterweg





Paddepoelsterweg

### **Subtiliteit van het landschap**

De wegen, met name de Paddepoelsterweg, liggen als ragfijne slierten in het landschap, omsloten door smalle bermen en diepe sloten.



**Stoere waterstaatskundige element van het kanaal**

Het Van Starckenborghkanaal is een herkenbare, doorgaande lijn in het landschap. Het heeft een continu profiel, met wegen en beplanting aan weerszijden van het kanaal. De begeleidende bomenrijen zetten de lijn aan en zorgen ervoor dat het kanaal vanuit de wijde omgeving zichtbaar is. Het kanaal reageert nauwelijks op de omgeving: het is een losstaand element dat de onderliggende oude structuren doorsnijdt.



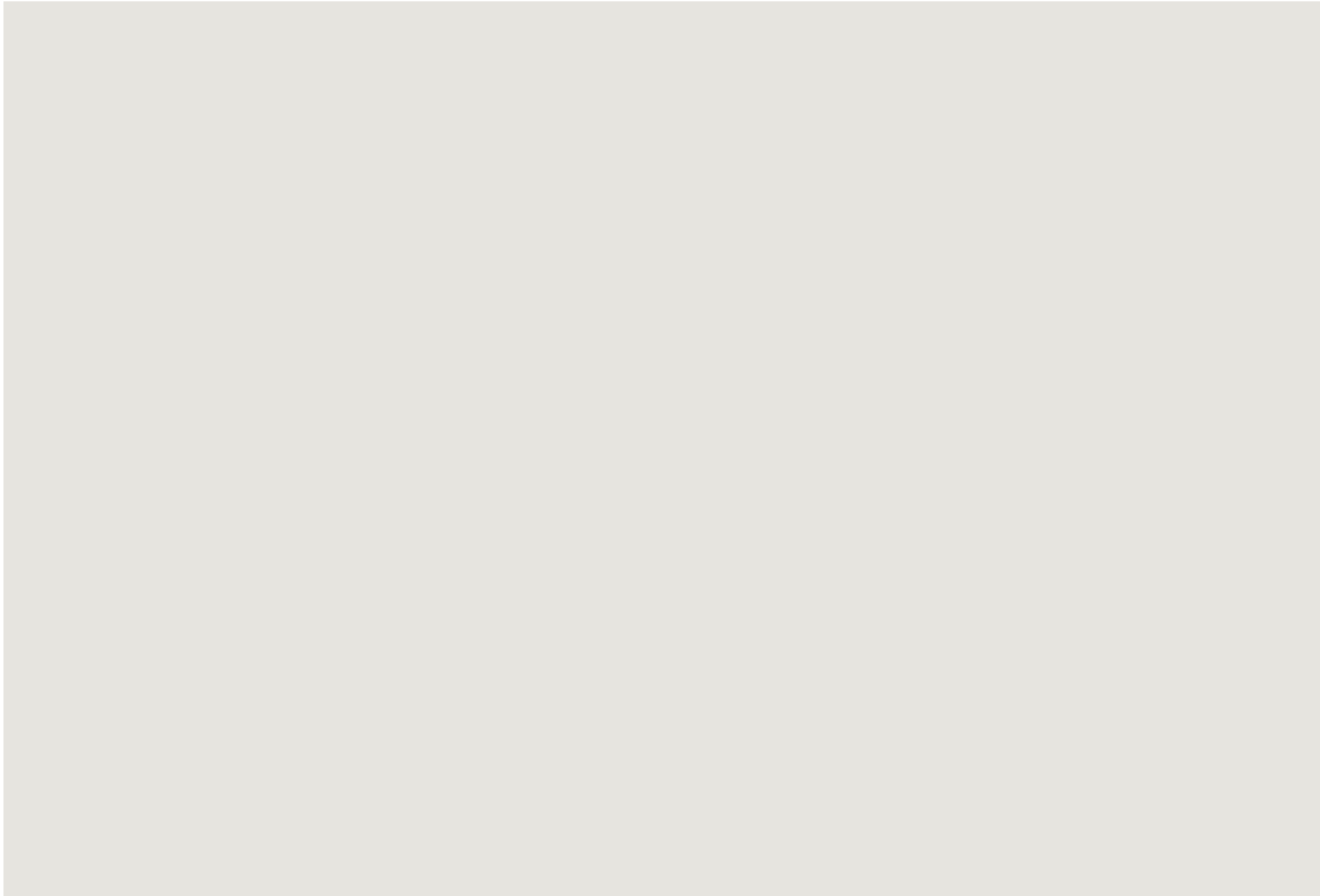
## **4.2 AMBITIES**

Hiervoor zijn de kernkwaliteiten van het landschap beschreven. Om te kunnen waarborgen dat deze, waar mogelijk, mee worden genomen naar het landschap van morgen, zijn er acht bijbehorende landschappelijke ambities opgesteld. Deze ambities moeten worden gerespecteerd bij ontwikkelingen in dit landschap in het algemeen en specifiek in het kader van de nieuwe Paddepoelsterbrug.

In het volgende hoofdstuk worden deze ambities beschouwd in relatie tot de vier locatievarianten van de Paddepoelsterbrug.

- 1. Behoud en versterk de leesbaarheid en beleving van het historische landschap: respecteer het watersysteem, de historische routes, cultuurhistorische elementen en historische hoogteverschillen**
- 2. Tast de bestaande natuurwaarden zo min mogelijk aan**
- 3. Tast de openheid van het landschap zo min mogelijk aan**
- 4. Versterk (herstel) de logische routes van binnenstad naar ommeland, in relatie met de oriëntatiepunten in het landschap**
- 5. Koester de verfijndheid van het landschap (kwetsbaar), de ragfijne wegen**
- 6. Laat het kanaal het kanaal: ga eenduidig en eerlijk met het kanaal om**
- 7. Versterk het contrast tussen stad en ommeland en maak het beleefbaar**
- 8. Stel je dienstbaar op aan de huidige uitstraling van het landschap**





# 5. Varianten





# 5. Varianten

In dit hoofdstuk worden de drie locatievarianten (waarbij locatie III uit variant A en B bestaat) van de Paddepoelsterbrug beschouwd in relatie tot de landschappelijke ambities, beschreven in het vorige hoofdstuk.

Niet alle ambities worden per variant beschreven. Sommigen zijn pas relevant in een volgende fase. De ambities 5 (“Koester de verfijndheid van het landschap, de ragfijne wegen”), 6 (“Laat het kanaal het kanaal: ga eenduidig en eerlijk met het kanaal om”) en 8 (“Stel je dienstbaar op aan de huidige uitstraling van het landschap”) zijn pas relevant in de ontwerpfase.

## Locatie I t.o.v. landschappelijke ambities

### *1. Behoud en versterk de leesbaarheid en beleving van het historische landschap*

Er vind een ingreep plaats in de middeleeuwse verkavelingspatronen aan de noordzijde van het kanaal. De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde dragen bij aan het beleven van het open landschap.

Aan de zuidkant van het kanaal bevindt zich een geheel beplante wierde die niet zichtbaar/beleefd wordt. Het betreft een archeologisch rijksmonument. Dit vormt een risico maar kan ook een kans zijn om deze waarde beter beleefbaar te maken.

### *2. Tast de bestaande natuurwaarden zo min mogelijk aan*

Aan weerszijden van het kanaal is minder kans (t.o.v. de andere locatievarianten) op aantasting van ecologisch waardevolle waarden.

### *3. Tast de openheid van het landschap zo min mogelijk aan*

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde, hebben een negatief effect op de

kernwaarde openheid. De hoogte van het reeds aanwezige slibdepot mitigeert deels de impact aan de zuidzijde.

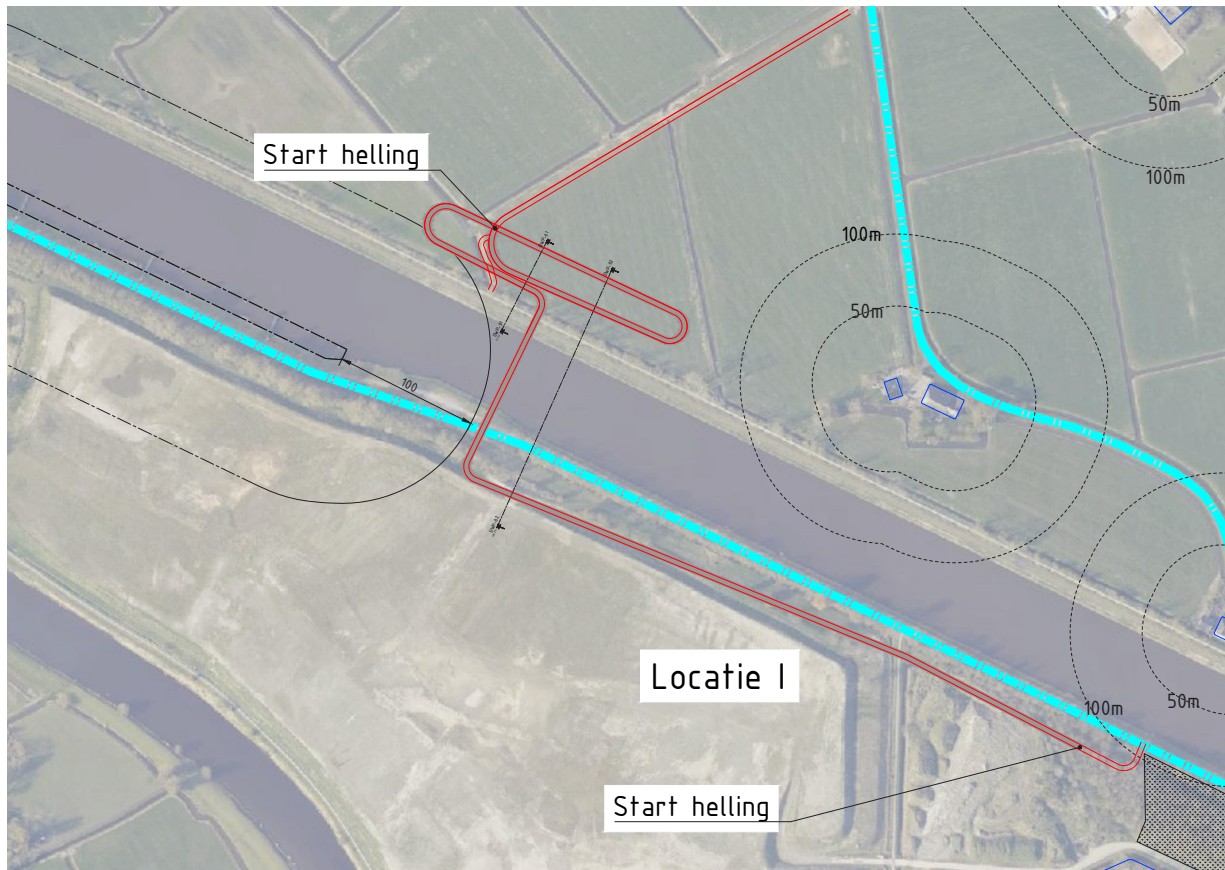
### *4. Versterk (herstel) de logische routes van binnenstad naar ommeland, i.r.m. de oriëntatiepunten in het landschap*

De fiets- en wandel verbindingen tussen stad en Ommeland worden verbeterd en een historische verbinding wordt hersteld.

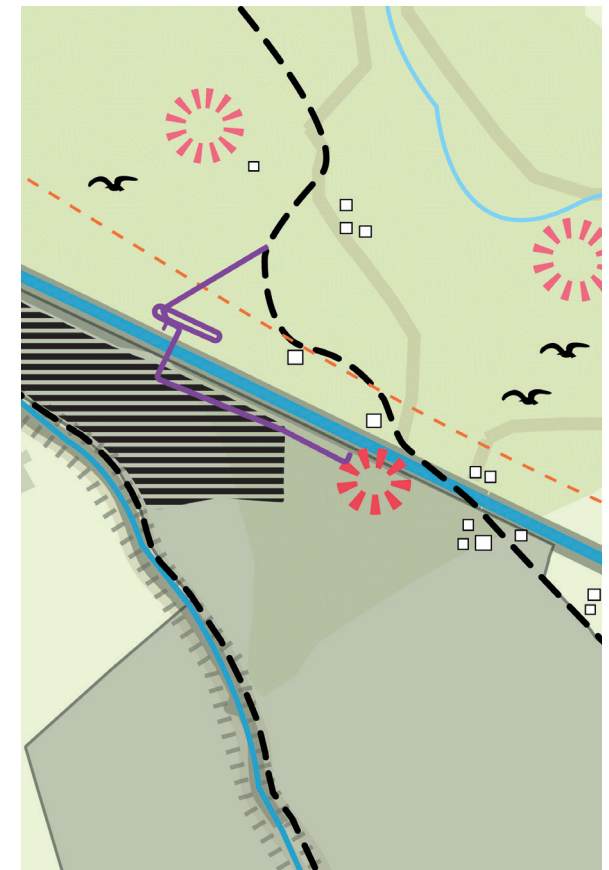
De route aan de noordzijde wijkt behoorlijk af van de bestaande Paddepoelsterweg. De route aan de zuidzijde van het kanaal sluit snel en logisch aan op de Paddepoelsterweg. Er is een mogelijke koppelkans om de routing aan te sluiten op het fietspad langs het Reitdiep.

### *7. Versterk het contrast tussen stad en ommeland en maak het beleefbaar*

Interessant contrast tussen twee werelden: de besloten zuidzijde en de zeer open noordzijde.



Tekening RHDHV - Locatie I



Variante I t.o.v. landschapsstructuurkaart



## Locatie II t.o.v. landschappelijke ambities

### *1. Behoud en versterk de leesbaarheid en beleving van het historische landschap*

Er vind een ingreep plaats in de middeleeuwse verkavelingspatronen aan de noordzijde van het kanaal. De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde dragen bij aan het beleven van het open landschap.

### *2. Tast de bestaande natuurwaarden zo min mogelijk aan*

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde liggen in NNN. Er is kans op aantasten van het weidevogelgebied en de bomenrij kan een vleermuisroute zijn. Aan de zuidzijde moeten behoorlijk wat bomen gekapt worden bij de inpassing van de aanlanding. Bovendien wordt hier de in 30 - 40 jaar ontstane bosbodem - als natuurwaarde - grotendeels teniet gedaan

### *3. Tast de openheid van het landschap zo min mogelijk aan*

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde en de zuidzijde hebben een negatieve impact op de kernwaarde openheid.

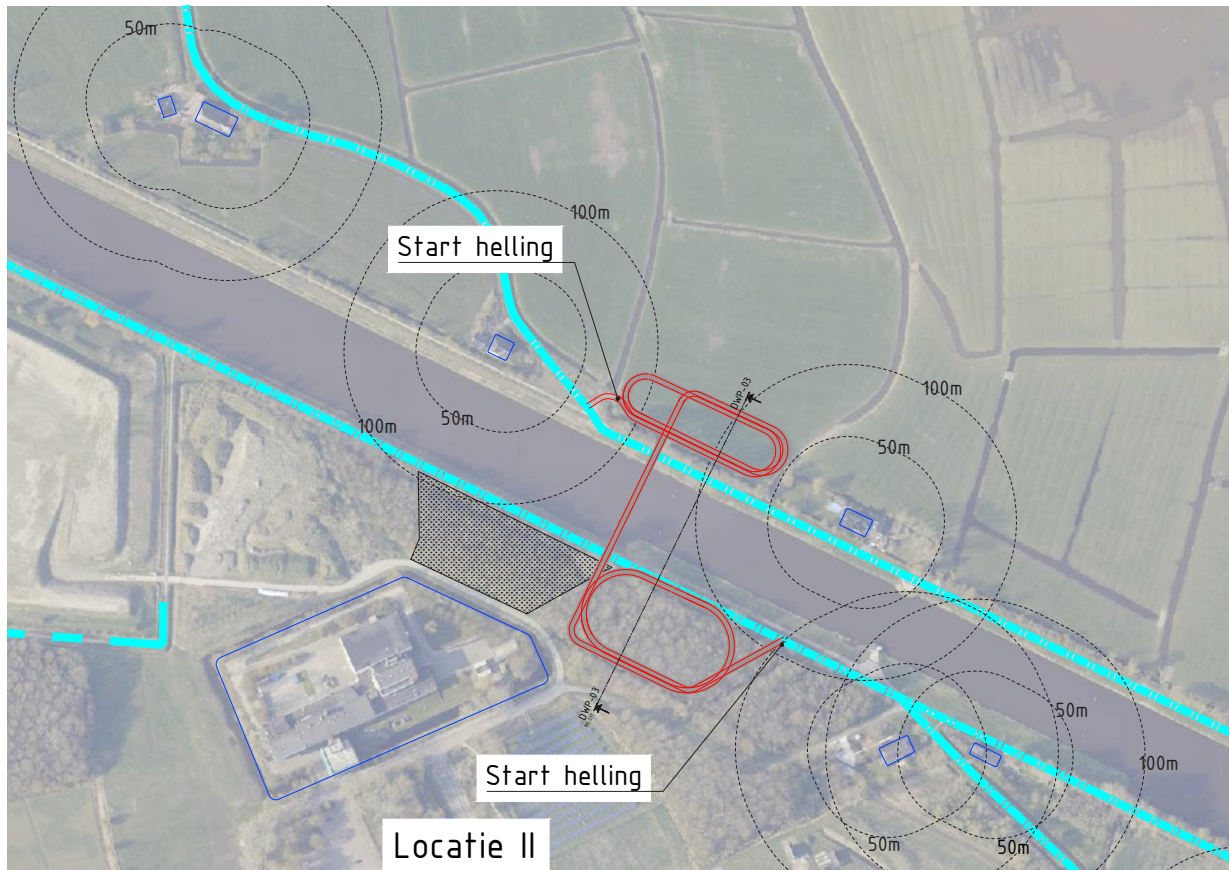
### *4. Versterk (herstel) de logische routes van binnenstad naar ommeland, i.r.m. de oriëntatiepunten in het landschap*

De fiets- en wandel verbindingen tussen stad en Ommeland worden verbeterd en een historische verbinding wordt hersteld.

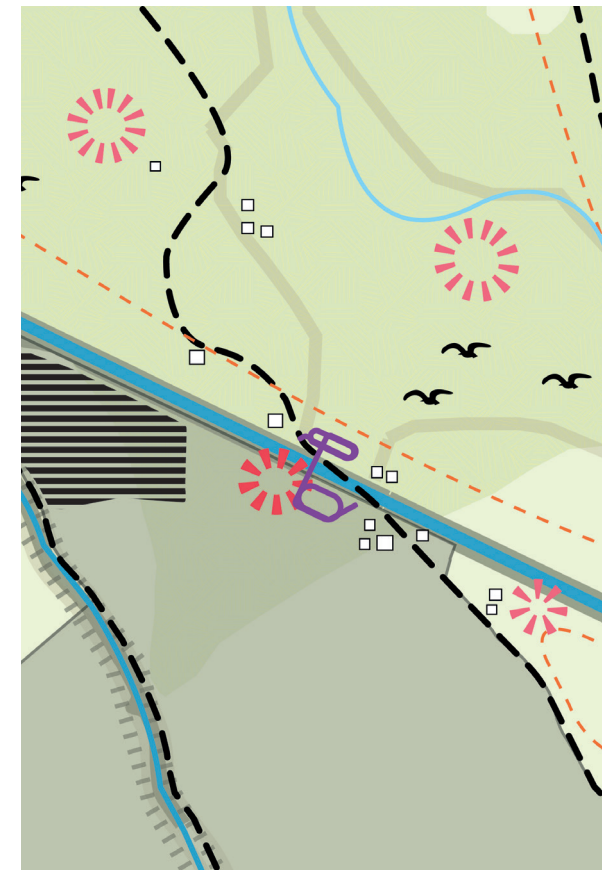
De aanlandingen aan beide zijden van het kanaal zijn compact en sluiten zo snel mogelijk aan op de Paddepoelsterweg.

### *7. Versterk het contrast tussen stad en ommeland en maak het beleefbaar*

Interessant contrast tussen twee werelden: de gebruiker gaat omhoog in een besloten wereld, tussen de bomen, aan de zuidzijde, waarna er vanaf de brug een indrukwekkend uitzicht is op het open landschap.



Tekening RHDHV - Locatie II



Variant II t.o.v. landschapstructuurkaart

### **Locatie III, variant A t.o.v. landschappelijke ambities**

#### *1. Behoud en versterk de leesbaarheid en beleving van het historische landschap*

Door de ligging van de hellingbaan parallel aan het kanaal worden effecten op de middeleeuwse verkavelingspatronen aan de noordzijde van het kanaal deels gemitigeerd. De paperclip aan de zuidzijde heeft een negatief effect op de middeleeuwse verkavelingspatronen.

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde dragen bij aan het beleven van het open landschap. Daarnaast wordt het voormalige kloosterterrein Selwerd en het pad er naar toe beleefd (archeologisch monument).

#### *2. Tast de bestaande natuurwaarden zo min mogelijk aan*

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde liggen in NNN. Er is kans op aantasten van het weidevogelgebied en de bommenrij kan een vleermuisroute zijn.

#### *3. Tast de openheid van het landschap zo min mogelijk aan*

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde hebben een negatief effect op de kernwaarde openheid maar door de bundeling met de reeds aanwezig bommenrij wordt dit effect deel gemitigeerd. Door de paperclip aan de zuidzijde heeft deze route een negatief effect op de kernwaarde openheid aan de zuidzijde.

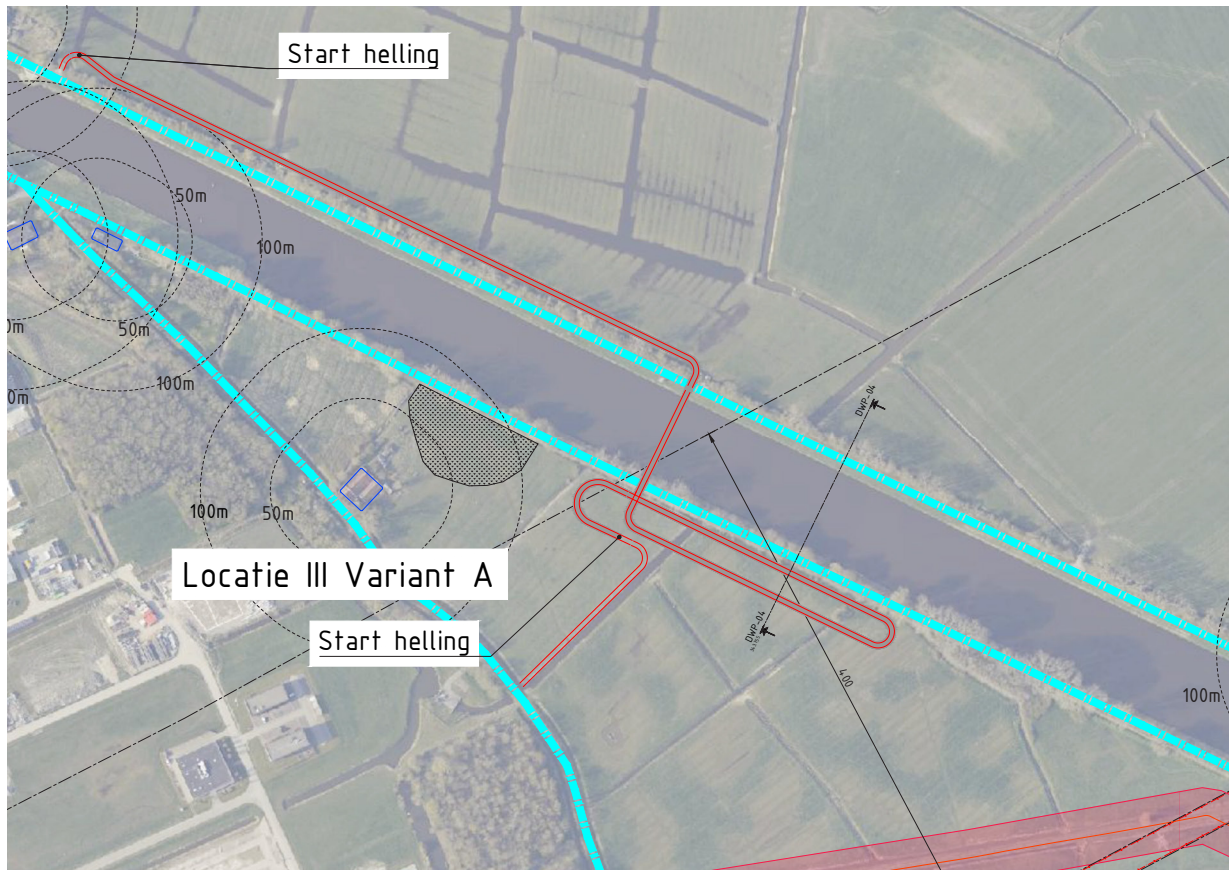
#### *4. Versterk (herstel) de logische routes van binnenstad naar ommeland, i.r.m. de oriëntatiepunten in het landschap*

De fiets- en wandel verbindingen tussen stad en Ommeland worden verbeterd en een historische verbinding wordt hersteld. De route verlaat deels de originele route van de Paddepoelsterweg.

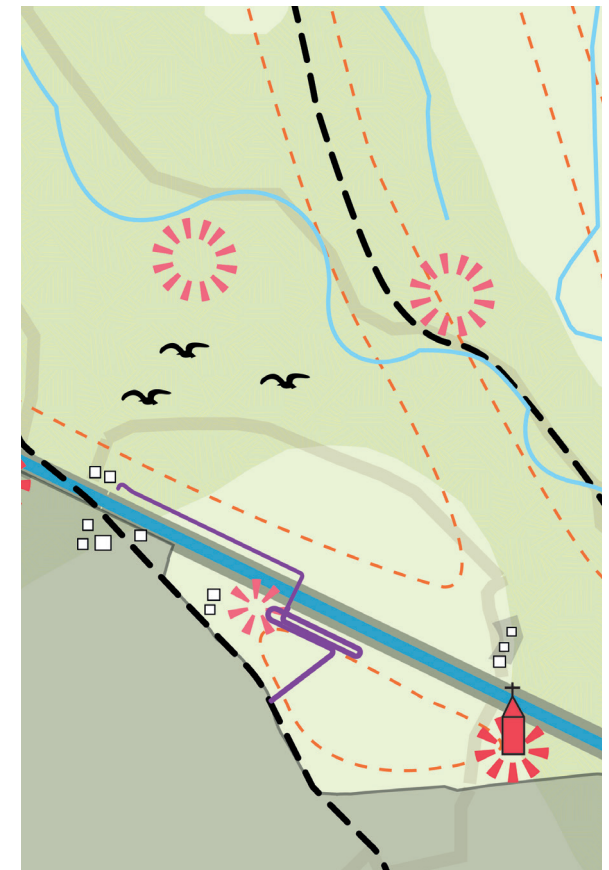
#### *7. Versterk het contrast tussen stad en ommeland en maak het beleefbaar*

Aanlandingen liggen aan beide zijden van het kanaal in de openheid, waardoor het contrast tussen stad (besloten) en ommeland (openheid) subtieler wordt beleefd.





Tekening RHDHV - Locatie III, variant A



Locatie III, variant III t.o.v. landschapsstructuurkaart

### **Locatie III, variant B t.o.v. landschappelijke ambities**

#### *1. Behoud en versterk de leesbaarheid en beleving van het historische landschap*

Door de ligging van de hellingbaan parallel aan het kanaal worden effecten op de middeleeuwse verkavelingspatronen aan de noordzijde van het kanaal deels gemitigeerd. De hellingbaan parallel aan het kanaal aan de zuidzijde mitigeert deels de effecten, de aansluiting via de Laan naar het Klooster heeft een negatief effect op de cultuurhistorische waarde.

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde, dragen bij aan het beleven van het open landschap. Daarnaast wordt het voormalig kloosterterrein Selwerd en het pad er naar toe beleefd (archeologisch monument).

#### *2. Tast de bestaande natuurwaarden zo min mogelijk aan*

De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noordzijde liggen in NNN. Er is kans op aantasten van het weidevogelgebied en de bommenrij kan een vleermuisroute zijn.

#### *3. Tast de openheid van het landschap zo min mogelijk aan*

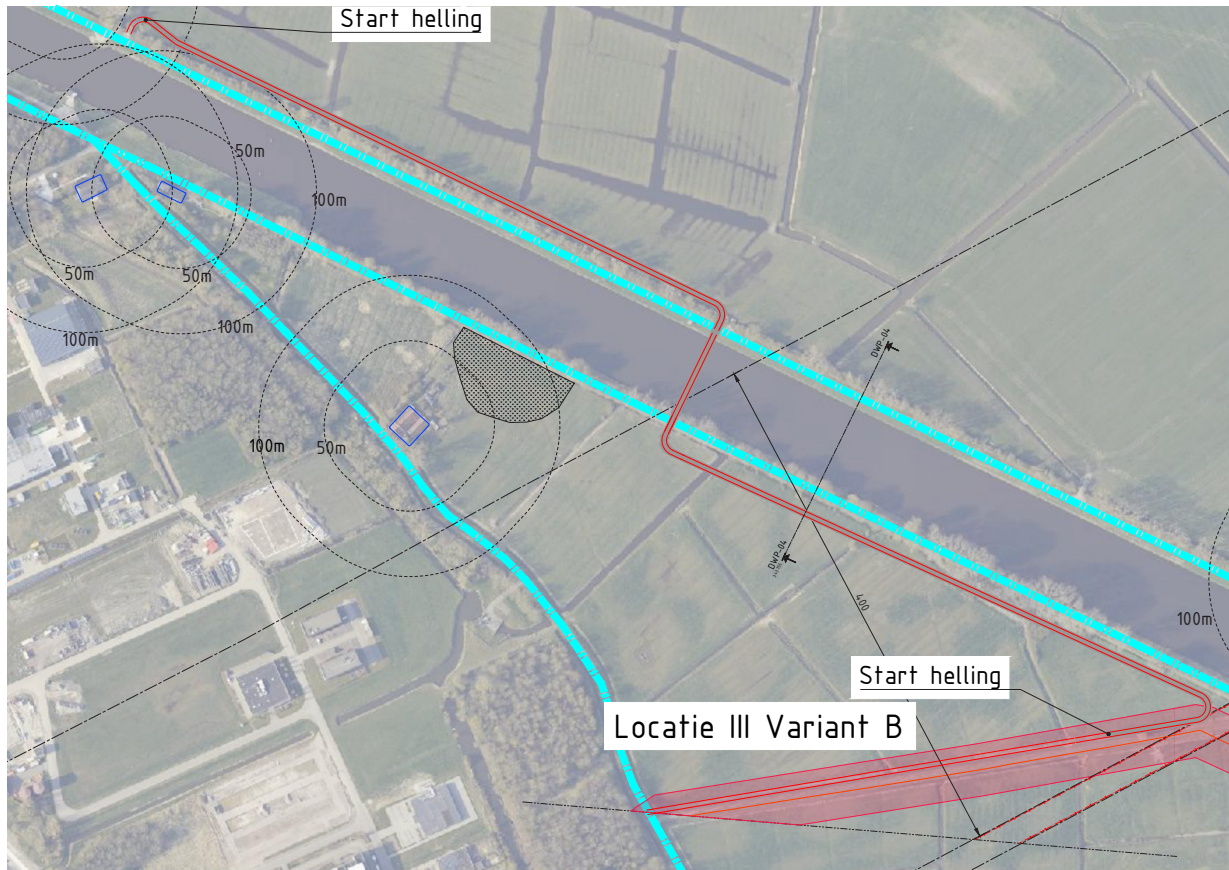
De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noord- en zuidzijde hebben een negatief effect op de kernwaarde openheid maar door de bundeling met de reeds aanwezig bommenrij wordt dit effect deels gemitigeerd.

#### *4. Versterk (herstel) de logische routes van binnenstad naar ommeland, i.r.m. de oriëntatiepunten in het landschap*

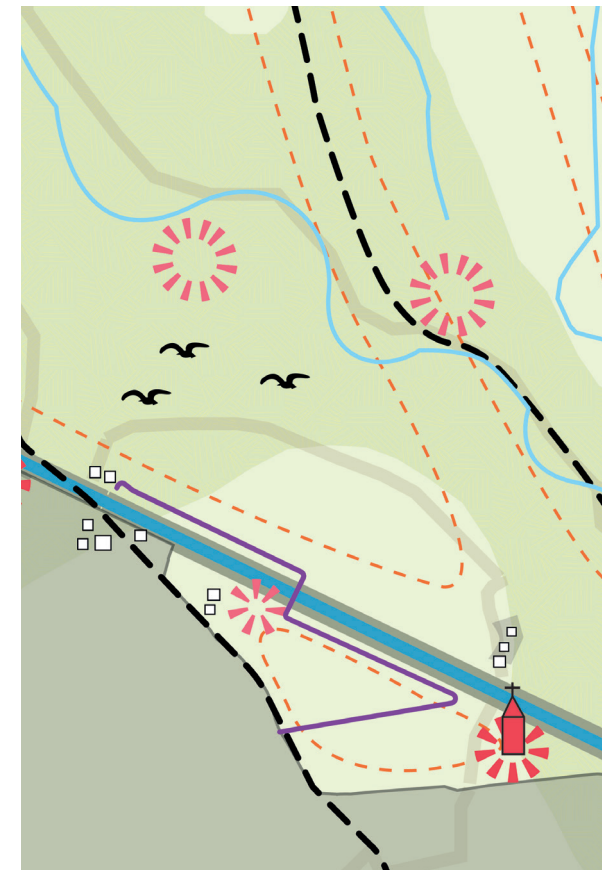
De fiets- en wandel verbindingen tussen stad en Ommeland worden verbeterd en een historische verbinding wordt hersteld. Aan de zuidzijde verlaat de route de Paddepoelsterweg vrij abrupt.

#### *7. Versterk het contrast tussen stad en ommeland en maak het beleefbaar*

Aanlandingen liggen aan beide zijden van het kanaal in de openheid, waardoor het contrast tussen stad (besloten) en ommeland (openheid) subtieler wordt beleefd.



Tekening RHDHV - Locatie III, variant B



Locatie III, variant IV t.o.v. landschapsstructuurkaart



# Bosch Slabbers

© Dit werk is auteursrechtelijk beschermd.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en BoschSlabbers Tuin- en Landschapsarchitecten B.V. (hierna: "BoschSlabbers").

BoschSlabbers heeft bij haar werkzaamheden de zorgvuldigheid in acht genomen die van haar kan worden verwacht. Aan de getoonde informatie in deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend. Op onze werkzaamheden zijn de voorwaarden van toepassing zoals vastgelegd in De Nieuwe Regeling 2011 (DNR 2011).

BoschSlabbers heeft met zorgvuldigheid de beelden in deze publicatie geselecteerd. Het kan voorkomen dat niet alle rechthebbenden van de gebruikte beelden zijn achterhaald. Belanghebbenden worden verzocht contact op te nemen met BoschSlabbers.





# Bosch Slabbers

## **Den Haag**

1e Sweelinckstraat 30  
2517 GD Den Haag  
T 070 3554407  
denhaag@bsla.nl

## **Bergen op Zoom**

De Statie 3  
4611 CZ Bergen op Zoom  
T 0118 592288  
bergenopzoom@bsla.nl

## **Maarn**

Landgoed Plattenberg – Het Koetshuis  
Amersfoortseweg 38  
3951 LC Maarn  
T 0118 592288

[boschslabbers.nl](https://boschslabbers.nl)