

# Participatierapport planuitwerking Paddepoelsterbrug



## Inhoudsopgave

Participatierapport planuitwerking Paddepoelsterbrug	1
Inhoudsopgave	2
Inleiding	3
Samenvatting	4
1. Opgave	6
1.1 Zoek de beste locatie voor de nieuwe brug en de hellingbanen	6
1.2 Onderzoek of de ontsluiting van woningen aan de Paddepoelsterweg zuidzijde kan worden verbeterd.	7
2. Participatie en communicatie	8
2.1 Belangrijkste doelgroepen	8
2.2 Aanpak	8
3. Uitvoering van het participatieproces	10
3.1 Gesprekken en bijeenkomsten	10
3.2 Bijeenkomsten met omwonenden en belangenorganisaties	11
Excursie	11
Bijeenkomst omwonenden 25 oktober 2022	12
Bijeenkomst omwonenden en belangenorganisaties 6 december 2022	14
Bijeenkomst omwonenden en belangenorganisaties 1 februari 2023	16
Bijeenkomst omwonenden en belangenorganisaties 21 maart 2023	17
3.3 Inloopbijeenkomst 30 maart 2023	19
3.4 Procesbegeleider in gesprek met omwonenden	21
4. Reacties van omwonenden, belangenorganisaties en geïnteresseerden	22
5. Reactie op vragen van omwonenden	23
6. Overige communicatiemiddelen	25
Bijlagen bij participatierapport planuitwerking Paddepoelsterbrug	26

## Inleiding

Over de Paddepoelsterbrug is de laatste jaren veel gezegd en geschreven. Al in 2015 is er in opdracht van provincie Groningen, destijds beheerder van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl, een studie verricht naar de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Enkele jaren later, in 2018, werd de brug aangevaren. De brug was beschadigd en is later gesloopt. Sindsdien ontbreekt een belangrijke schakel in het toeristisch – recreatieve netwerk van wandel- en fietspaden aan de noordwestkant van Groningen.

In 2020 voerde Rijkswaterstaat, die het beheer van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl van de provincie had overgenomen, een verkenning uit naar de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Hierin werden drie varianten onderzocht: een vaste hoge brug, een lagere brug op 5,5 meter en geen brug. Lange tijd was onzeker of de Paddepoelsterbrug terug zou komen en, zo ja, in welke vorm. Aan die onzekerheid kwam in december 2021 een eind. De minister van Infrastructuur en Waterstaat en gemeente Groningen spraken af dat er een nieuwe Paddepoelsterbrug komt. Die wordt wel anders dan de oude Paddepoelsterbrug. Namelijk een vaste hoge brug voor voetgangers en fietsers.

Met het besluit van de minister van Infrastructuur en Waterstaat stond ook vast dat de nieuwe Paddepoelsterbrug niet op exact dezelfde plek kon komen. Een brug van 9,7 meter MHWS hoog en de hellingbanen waren op deze plek onmogelijk in te passen. Samen met omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en andere geïnteresseerden zijn we op zoek gegaan naar waar de nieuwe brug en de hellingbanen kunnen komen. Dat proces deden we samen met experts vanuit ingenieursbureau Royal HaskoningDHV (RHDHV) en landschapsarchitectenbureau Bosch Slabbers.

Dit rapport beschrijft hoe we het participatie- en communicatieproces met de omgeving hebben doorlopen. In de bijlagen 3 en 4 leest u reacties vanuit de omgeving op het proces en op de voorgestelde voorkeursvariant. In hoofdstuk 5 is de reactie van het project op enkele vragen van omwonenden opgenomen.

## Samenvatting

In de afgelopen jaren hebben Brug T'rug, belangenorganisaties en raad- en statenleden op allerlei manieren het belang van de Paddepoelsterbrug voor omwonenden, de vele wandelaars en fietsers onder de aandacht gebracht<sup>1</sup>. In de media, bij de gemeenteraad, in Provinciale Staten en zelfs in de Tweede Kamer. Alle partijen waren eensgezind: de Paddepoelsterbrug moet terug. Om die reden hebben we omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders nauw betrokken bij de vraag waar de nieuwe brug moet komen en hoe de hellingbanen moeten lopen.

Nu de gemeente verantwoordelijk is voor het project, doen we een nieuw onderzoek waarbij we in het hele zoekgebied naar locaties voor de nieuwe brug en hellingbanen hebben gezocht. Eerdere onderzoeken, in opdracht van Provincie Groningen (2015) en Rijkswaterstaat (2020), waren daarin niet toereikend vanwege andere uitgangspunten en/of diepgang. Ook waren meer gesprekken met stakeholders en grondeigenaren nodig net als een check op huidige wet- en regelgeving en de raakvlakken van andere projecten zoals het zonthermiepark Dorkwerd en het slibdepot.

Hierbij zijn 19 mogelijke locaties onderzocht die bijna allemaal door omwonenden bedacht. Op die manier hebben we de omwonenden een grote mate van invloed gegeven op waar de nieuwe Paddepoelsterbrug komt te liggen. Het is onmiskenbaar dat in zo'n traject belangen soms botsen. Daar hebben we veel gesprekken over gevoerd.

Er zijn vier bijeenkomsten georganiseerd en vele individuele/groepsgesprekken met omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders gevoerd. Omwonenden en belangenorganisaties zijn vanaf het begin van de planuitwerkingsfase betrokken bij de uitgangspunten en de onderwerpen en criteria in het afweegkader. Een aantal verzoeken van omwonenden en belangenorganisaties is verwerkt in de uitgangspunten en het afweegkader. Op hun verzoek is ook een analyse van reistijden en -afstanden opgesteld en zijn 3D-animaties ontwikkeld. Zij hebben ook hun mening gegeven over wat zij van de varianten vinden, over wat kansrijk is of juist niet. Hierbij werd ook duidelijk dat omwonenden onderling verschillende meningen hebben over waar de nieuwe brug moet komen.

Toen die meningen de onderlinge relatie tussen de omwonenden begon te beïnvloeden, heeft de gemeente op verzoek van BrugTerug een onafhankelijke procesbegeleider betaald. De procesbegeleider en omwonenden zijn, onafhankelijk van de gemeente, met elkaar in gesprek gegaan om te kijken of ze tot een gezamenlijke voorkeurslocatie konden komen. Dat is niet gelukt.

Voorafgaand aan de laatste bijeenkomst hebben de omwonenden en belangenorganisaties het ingevulde afweegkader ontvangen zodat zij zich goed konden voorbereiden. In de laatste bijeenkomst gaf het ingenieursbureau een toelichting op het afweegkader en het meest kansrijke alternatief. Alles afwegende heeft het ingenieursbureau laten weten dat zij tot de conclusie zijn gekomen dat een nieuwe Paddepoelsterbrug in het westelijke deel van het zoekgebied (locatie I), het meest kansrijke alternatief is. Duidelijk werd dat slechts een deel van de omwonenden en belangenorganisaties zich in dit alternatief kon vinden en dat andere bewoners tegen deze uitkomst aageerden.

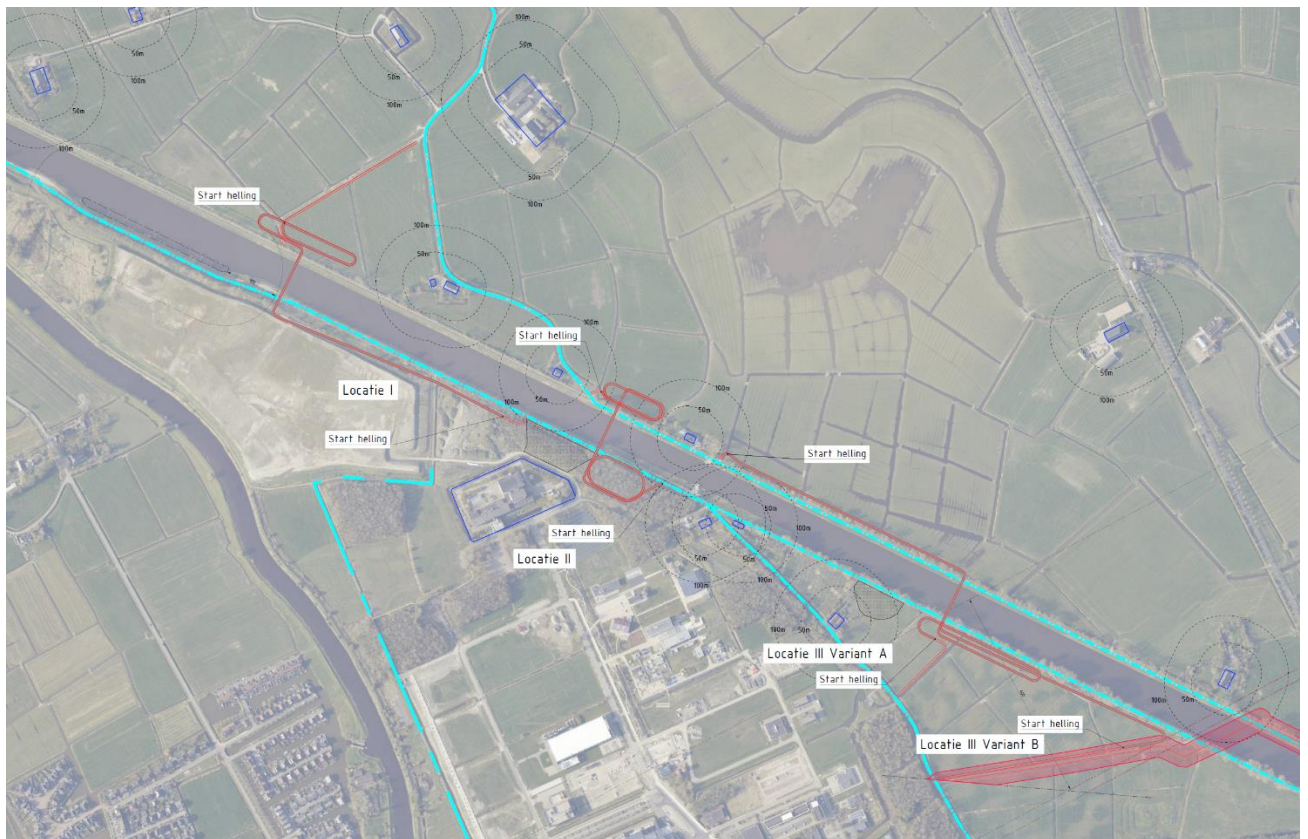
---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1

Het laatste onderdeel van het participatieproces was een openbare inloopbijeenkomst op 30 maart 2023. Er waren ongeveer 75 bezoekers. Op het merendeel van de ingediende reactieformulieren<sup>2</sup> was een voorkeur locatie I te lezen. Als argument werd daarbij onder andere genoemd dat deze variant de minste impact op het landschap heeft.

De verzamelde reacties bevestigen het advies van het ingenieursbureau voor een nieuwe Paddepoelsterbrug op locatie I (west). Daarnaast is een aantal suggesties gedaan voor ontwerp en uitvoering van de nieuwe brug. Deze ideeën worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp in de volgende fase van het project.

De verschillende reacties en de in de slotfase nog door omwonenden gestelde vragen zijn onderdeel van het afwegingsproces en voorgestelde besluit voor locatiekeuze geworden.



Figuur 1 De vier varianten die in het afwegonderzoek zijn meegenomen

---

<sup>2</sup> Zie bijlage 4

# 1. Opgave

De opgave van het projectteam bestond uit twee delen:

## 1.1 Zoek de beste locatie voor de nieuwe brug en de hellingbanen

Sinds de aanvaring van de Paddepoelsterbrug in 2018 moeten bewoners en recreanten gebruikmaken van de Dorkwerderbrug en de Walfridusbrug. Dat is voor velen een flinke omweg. Aangezien de nieuwe Paddepoelsterbrug vanwege de hoogte niet op de plek van de oude brug kan komen, moet er een nieuwe locatie worden gezocht. Dat is geen eenvoudige opgave in een belangrijk natuur-, cultuurhistorisch en archeologisch gebied.

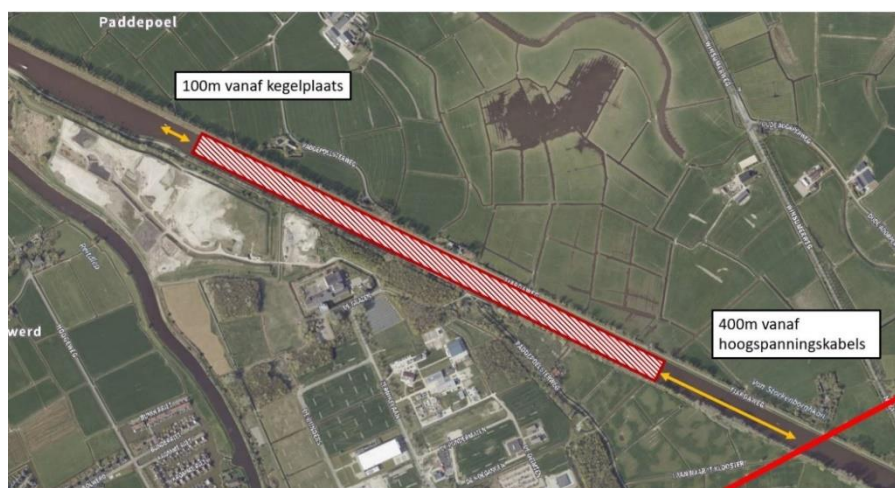
Over de nieuwe brug is met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een aantal afspraken gemaakt. Deze liggen vast. Het gaat om:

- De gemeente Groningen ontwerpt en bouwt de brug;
- De nieuwe brug is alleen voor fietsers en voetgangers;
- Een vaste brug op minimaal 9,1 meter doorvaarthoogte (maatgevende (hoog)waterstand, MHWS) exclusief correcties voor bodemdaling en uniformiteit;
- Zonder pijler in de vaarweg;
- Een minimale overspanning van 54 meter;
- Rijksbijdrage van maximaal 8,6 miljoen euro (inclusief BTW).

### Andere uitgangspunten

Naast de afspraken met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is ook, onder andere vanuit gemeentelijk beleid, een aantal uitgangspunten benoemd. Deze uitgangspunten zijn met de omwonenden en belangenorganisaties besproken.

- Het zoekgebied;
- Hellingbanen conform CROW-richtlijnen;
- Brugg breedte van 6 meter breed (op verzoek van omwonenden aangepast naar 4,80 meter);
- Brug met bovenliggende draagconstructie;
- Hellingbanen grotendeels op palen;
- Hergebruik van (elementen van) een bestaande brug.



## 1.2 Onderzoek of de ontsluiting van woningen aan de Paddepoelsterweg zuidzijde kan worden verbeterd.

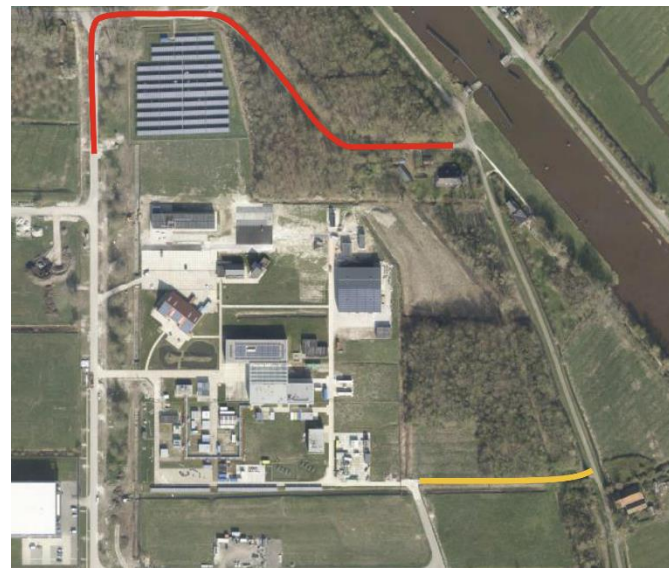
De bewoners aan de Paddepoelsterweg (aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal, vijf woningen) konden, voor de aanvaring van de Paddepoelsterbrug, op twee manieren hun woning bereiken: via de Paddepoelsterweg vanaf de Crematoriumlaan en via de Paddepoelsterbrug. Sinds de aanvaring kunnen zij officieel alleen via de Paddepoelsterweg hun woning bereiken. Soms maken zij gebruik van de route via het Kernfysisch Versneller Instituut (De Grazen/Zernikelaan) maar buiten kantooruren is deze route met een slagboom afgesloten. Nu duidelijk is dat de nieuwe Paddepoelsterbrug niet toegankelijk wordt voor autoverkeer, onderzoeken we – op verzoek van een aantal bewoners - een extra ontsluitingsroute.

### *Uitkomst*

De Rijksuniversiteit Groningen heeft aangegeven liever geen extra verkeer langs het KVI vanwege het risico van trillingen die onderzoek kunnen beïnvloeden. Andere opties zoals het verstrekken van toegangspasjes voor de slagboom of verruimen van openingstijden van de slagbomen bleken niet haalbaar.

Met bewoners is ook de optie besproken van het aanleggen van nieuwe infrastructuur, bijvoorbeeld door een verbinding tussen de Paddepoelsterweg en de Deimten aan te leggen. De bewoners hebben aangegeven dat zij de aanleg van een nieuwe weg een te grote aantasting vinden van het landschap. Ook zijn ze bang voor een aanzuigende werking van extra autoverkeer.

Omdat bewoners de aanleg van nieuwe infrastructuur niet wensen en een oplossing via bestaande infrastructuur (via De Grazen/KVI) niet mogelijk bleek, is besloten de bestaande situatie vooralsnog te handhaven. Binnen het project zien we het dan ook niet meer als te nemen maatregel.



*Figuur 3 Opties om de ontsluiting van de woningen aan de Paddepoelsterweg te verbeteren.*

*Rood: route via De Grazen.*

*Geel: nieuw aan te leggen weg.*

## 2. Participatie en communicatie

We realiseren een nieuwe Paddepoelsterbrug met een actieve bijdrage van directe omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en andere geïnteresseerden. Dat is onze ambitie.

Dat willen we doen door een gedragen proces te organiseren met een mooie, nieuwe Paddepoelsterbrug als resultaat. Een brug waar zoveel mogelijk betrokkenen blij mee zijn. Daarom is het van belang duidelijk te zijn waarover de omgeving kan meepraten en waarover niet. Zo liggen hoogte, type brug (met hellingbanen) vast. Met name op gebied van ontwerp, landschappelijke inpassing, aansluitende infrastructuur en locatie kunnen belanghebbenden meepraten.

Bij de start gaf een aantal omwonenden aan weinig vertrouwen te hebben in de overheid/gemeente. Een aantal omwonenden gaf aan niet te verwachten dat de nieuwe Paddepoelsterbrug er ooit komt. Zij maken zich ook zorgen over de duur van het proces, mogelijke vertraging en dat er uiteindelijk niks met hun bijdrage wordt gedaan (“participatie voor de Bühne”).

In onze aanpak hebben we hier rekening mee gehouden. Vooral door zichtbaar en aanspreekbaar te zijn en door veel ruimte voor meepraten in het proces in te bouwen.

### 2.1 Belangrijkste doelgroepen

- Directe omwonenden: bewoners van de woningen in de directe nabijheid van de oude Paddepoelsterbrug aan de noord- en zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal;
- Belangengroepen/gebruikers: vertegenwoordigers van belangen zoals Brug T’Rug, Fietzersbond, Wandelnet, Werkgroep Toegankelijk Groningen, stichting Pieterpad, regiomarketing Middag-Humsterland en wijk- en dorpsverenigingen in de nabijheid.
- Stakeholders (zoals vergunningverleners en grondeigenaren): Rijkswaterstaat, Groninger Landschap, provincie Groningen, Waterschap Noorderzijlvest, K3Delta/Solarfields, Rijksuniversiteit Groningen en de gemeenten Westerkwartier en Het Hogeland.
- En verder iedereen die de Paddepoelsterbrug een warm hart toedraagt.

### 2.2 Aanpak

Onze aanpak is gebaseerd op openheid, transparantie en aanspreekbaar zijn over wat we doen, waarom en waarvoor. Dat doen we op de volgende manieren:

1. Informeren over en context geven bij alle processtappen in het algemeen en over welke randvoorwaarden vastliggen en waar ruimte is om mee te denken.
  - We nemen de omgeving mee in het proces: welke stappen zetten we wanneer, waarom en hoeveel tijd er mee is gemoeid. Dat doen we met begrijpelijke teksten en beelden. In nieuwsbrieven, op de website, tijdens bijeenkomsten en in individuele gesprekken met omwonenden en belangenorganisaties.
2. In gesprek met direct omwonenden
  - Voor directe omwonenden kan de nieuwe brug impact hebben op hun directe leefomgeving. We inventariseren wensen en ideeën voor de locatie van de nieuwe brug en de hellingbanen bij de omwonenden. Die ideeën vormen de basis voor de verdere uitwerking.



3. Ophalen van wensen, ideeën en zorgen bij omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en andere geïnteresseerden
  - We zorgen voor de verdere uitwerking van locaties, halen reacties op bij doelgroepen en verwerken deze vervolgens. We zijn transparant over welke keuzes we maken en waarom.
4. We zijn als projectteam zichtbaar en aanspreekbaar.
  - We organiseren bijeenkomsten waar we als projectteam aanwezig zijn. Toelichtingen en presentaties geven we samen met externe experts vanuit RHDHV. We reageren snel en adequaat op vragen vanuit de omgeving en zijn beschikbaar voor (individuele) gesprekken als daar behoefte aan is.
5. Vastleggen en terugkoppelen
  - Gedurende het gehele proces leggen we contacten, verslagen, acties en afspraken vast. We delen actief presentaties, plandocumenten, verslagen enzovoort.
6. Geen formele inspraak, wel mogelijkheid voor reacties
  - In deze fase van het project is er geen formele inspraakperiode. Om belanghebbenden in de gelegenheid te stellen hun mening kenbaar te maken, bundelen we deze als bijlage bij het participatierapport. Het participatierapport en de bijlagen zijn onderdeel van het raadsvoorstel.
  - Formele inspraak is voorzien bij de benodigde wijzigingen van het bestemmingsplan.

## 3. Uitvoering van het participatieproces

### 3.1 Gesprekken en bijeenkomsten

Voor de daadwerkelijke start van de planuitwerking hebben we met een aantal bewoners en belangenorganisaties gesproken over hun verwachtingen, de voorgestelde aanpak en het voorstel over hoe de omgeving betrokken wordt. Duidelijk werd ook hoe diep de frustratie was over dat er geen lage maar een hoge Paddepoelsterbrug terugkwam, de wijze waarop het Rijk hierin heeft opgetreden en hoe beperkt het vertrouwen (mede daardoor) in de overheid en gemeente is.

#### *Kennismakingsgesprekken met omwonenden*

In het kennismakingsgesprek met de omwonenden aan de noordzijde van het Van Starckenborgkanaal komt de voorkeurslocatie uit de verkenning die RWS in 2020 uitvoerde, uitgebreid aan bod. De bewoners zijn het niet eens met de conclusies waarin een variant in het westelijke zoekgebied de voorkeur krijgt en hebben de gemeente verzocht om ook varianten in het oostelijke zoekgebied op een gelijkwaardige manier te onderzoeken. Dat is dus ook gebeurd.

Daarnaast zijn zij geschrokken van het effect van de taluds op een grondlichaam en vragen zich af of er een variant mogelijk is met hellingbanen op palen. We hebben afgesproken om tijdens een volgende bijeenkomst gezamenlijk (met de bewoners van de noord- én zuidzijde van de Paddepoelsterweg) na te gaan of er logische alternatieve locaties voor de brug zijn en zo ja, waar die liggen en hoe die aansluiten op de bestaande infrastructuur. Ook zijn we in de uitgangspunten voor de nieuwe hellingbanen uitgegaan van een ontwerp (grotendeels) op palen.

In het kennismakingsgesprek met de omwonenden van de Paddepoelsterweg zuidzijde ging het vooral over het gebrek aan vertrouwen dat een nieuwe brug daadwerkelijk gerealiseerd zou worden en het uitblijven van een realisatieovereenkomst met het Rijk. De bewoners hebben aangegeven te willen meepraten over locatie en ontwerp van de brug, inpassing in het landschap en de aansluiting op bestaande infrastructuur. Voor wat betreft de locatie geven de bewoners aan dat de voorkeurslocatie in het westelijke zoekgebied, zoals beschreven in de verkenning die RWS in 2020 uitvoerde, acceptabel is en de voorkeur heeft.

#### *Gesprekken met belangenorganisaties en stakeholders*

Tijdens de planuitwerking is met verschillende (groepen) omwonenden en met belangenorganisaties gesproken zoals BrugTerug, Fietsersbond, Pieterpad, Wandelnet en Werkgroep Toegankelijk Groningen.

Naast gesprekken met omwonenden en belangenorganisaties, zijn gesprekken gevoerd met stakeholders zoals Provincie Groningen, Rijkswaterstaat, Rijksuniversiteit Groningen, Waterschap Noorderzijlvest, K3/Solarfields, stichting Groninger Landschap, KVI, maatschap [REDACTED], Tennet, Regiopolitie Groningen.

De gesprekken met stakeholders hadden een aantal doelen, waaronder:

- In kaart brengen van raakvlakprojecten en na te gaan in welke mate deze projecten van invloed zijn op de locatiekeuze van de nieuwe Paddepoelsterbrug;
- In kaart brengen van vergunningseisen en na te gaan in welke mate deze eisen van invloed zijn op de locatiekeuze van de nieuwe Paddepoelsterbrug en/of deze eisen te verwerken in het (uiteindelijke) ontwerp;
- In kaart brengen van (on)mogelijkheden voor aankoop grondposities.

Een overzicht van de gevoerde gesprekken is opgenomen in bijlage 2.

### 3.2 Bijeenkomsten met omwonenden en belangenorganisaties

Bij de start van de planuitwerking was het niet langer de vraag of er een brug terug moest komen en welke hoogte de brug zou moeten krijgen. Daarover zijn afspraken gemaakt met de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

In deze fase stond de vraag centraal waar de brug en hellingbanen moest komen. Om die reden hebben we deze zoektocht samen met direct omwonenden gedaan. Niet zozeer als gebruiker van de brug (die groep is veel groter), maar omdat deze omwonenden mogelijk de nieuwe brug vanuit hun woning en/of tuin kunnen zien.

De opzet van de bijeenkomsten was als volgt: omwonenden geven aan waar zij denken dat de brug en hellingbanen het beste passen. Vanuit deze inventarisatie werken we stap voor stap verder naar de voorkeursvariant.

Van alle bijeenkomsten zijn de presentaties, andere besproken documenten en het verslag gedeeld met de deelnemers en op de website geplaatst. Zie: [www.gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug](http://www.gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug)

#### Excursie

Het projectteam heeft de omwonenden en belangenorganisaties meerdere keren aangeboden om een gezamenlijke excursie naar referentieprojecten te organiseren. Hier was helaas geen animo voor.

## Bijeenkomst omwonenden 25 oktober 2022

Deze eerste bijeenkomst met alle omwonenden stond in het teken van kennismaken, toelichten van afspraken, uitgangspunten en afweegkader, vooruitblik op het verdere proces en een workshop over de locatie van de brug en de hellingbanen.

Eén van de onderwerpen die tot discussie leidde was de beoogde breedte van de brug. In eerste instantie heeft het projectteam een brugbreedte van 6 meter voorgesteld met aparte stroken voor fietsers en voetgangers. Omwonenden gaven aan dat wel erg breed te vinden en vroegen om uit te zoeken of een smallere brug mogelijk was om zo de impact van de brug op de omgeving te verminderen. Dat is gelukt. De nieuwe brug wordt ongeveer 4,8 meter breed. Als vergelijking: de oude Paddepoelsterbrug was ongeveer 2,5 meter breed.

De deelnemers is gevraagd om mee te denken over en te reageren op het afweegkader. De deelnemers krijgen daarvoor het concept afweegkader toegestuurd.

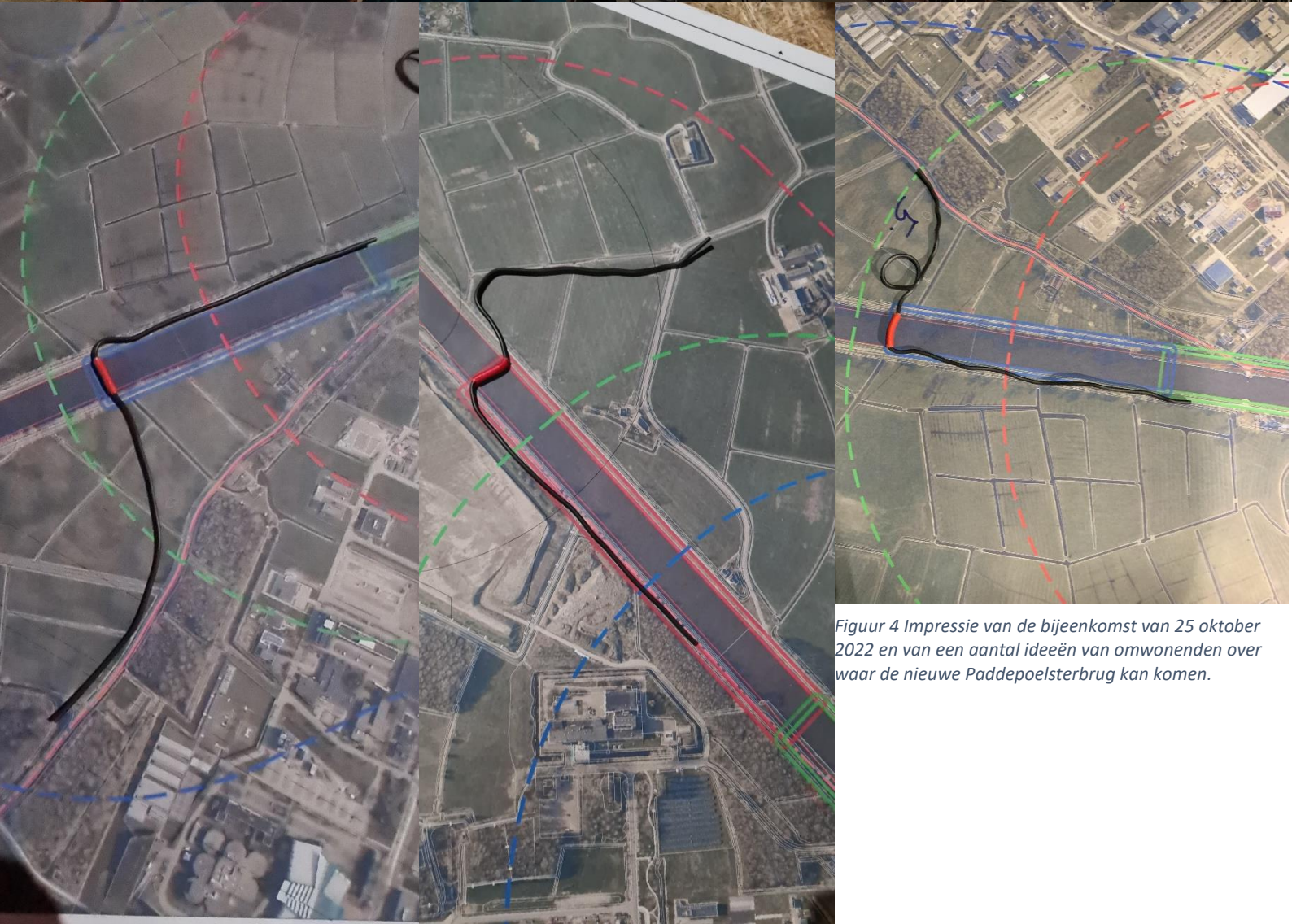
Het tweede deel van de bijeenkomst bestond uit een workshop. Tijdens deze workshop konden de omwonenden met behulp van ijzerdraad suggesties geven voor de locatie van de brug en (de vorm van) de hellingbanen. Dit leverde uiteindelijk zestien ideeën op. Daarnaast kwamen er vanuit de gemeente en RHDHV drie aanvullende ideeën.

In de voorbereiding hebben de omwonenden in de gesprekken aangegeven graag als één groep aan tafel te zitten (in plaats van slechts enkele vertegenwoordigers zoals tijdens de verkenning die Rijkswaterstaat in 2020 uitvoerde). Tijdens de bijeenkomst gaven de omwonenden aan dat zij het proces ook graag doorlopen met de belangenorganisaties en stakeholders. Afsproken is dat deze partijen voor de volgende bijeenkomst uitgenodigd zouden worden.

### Wijzigingen/aanvullingen in uitgangspunten en afweegkader

Op basis van de bijeenkomsten en gesprekken is een aantal wijzigingen doorgevoerd.

- Op verzoek van omwonenden is de beoogde breedte van de nieuwe Paddepoelsterbrug aangepast, van 6 meter naar 4,80 meter.
- Naar aanleiding van vragen of ecologie voldoende meegenomen wordt in het afweegkader is een aanvullende quick scan naar beschermde diersoorten uitgevoerd.
- Sociale veiligheid (voor gebruikers en omwonenden) is op verzoek van omwonenden aan het afweegkader toegevoegd. Aanvullend is hierover navraag gedaan bij Regiopolitie Groningen.
- Complexiteit van benodigde vergunningen is op verzoek van omwonenden aan het afweegkader toegevoegd.



Figuur 4 Impressie van de bijeenkomst van 25 oktober 2022 en van een aantal ideeën van omwonenden over waar de nieuwe Paddepoelsterbrug kan komen.

## Bijeenkomst omwonenden en belangenorganisaties 6 december 2022

Voor deze bijeenkomst stonden twee hoofdonderwerpen op de agenda: de verzameling van ideeën voor de locatie van de brug en de hellingbanen uit de vorige bijeenkomst en de presentatie van het concept landschapsplan.

Vanuit omwonenden kwamen twee reacties op het afweegkader die we hebben toegevoegd: sociale veiligheid voor de gebruikers en omgeving en de complexiteit van benodigde vergunningen. Tijdens de bijeenkomst vroeg een deelnemer om een analyse van reistijd en -afstand van de verschillende varianten. Toegezegd is om die analyse te maken en samen met het afweegkader te presenteren tijdens de laatste bijeenkomst.

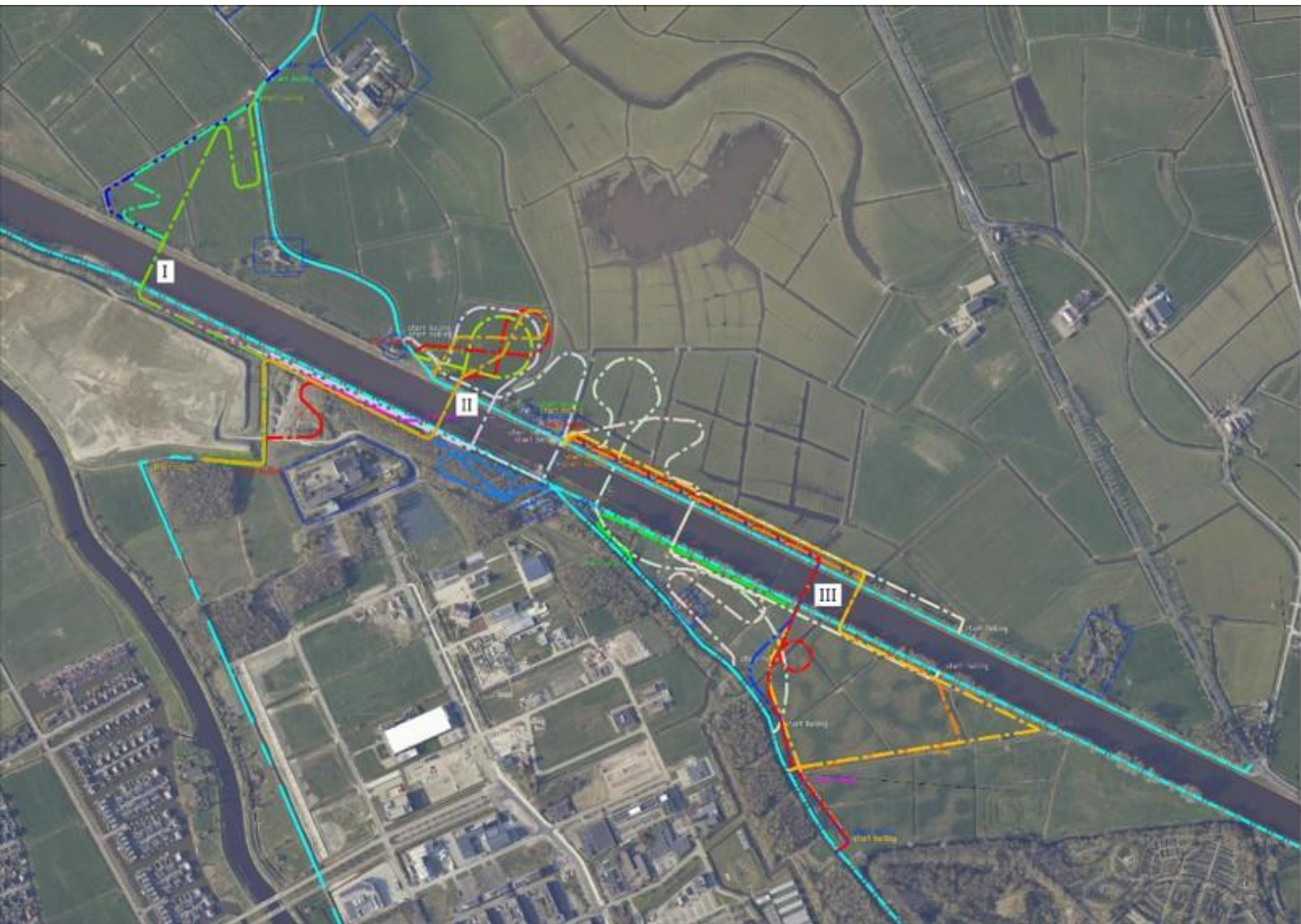
RHDHV liet tijdens de bijeenkomst zien hoe de ideeën met de ijzerdraadjes als variant zijn getekend. De totale opbrengst bestond uit 19 ideeën. Daarbij werd ook duidelijk dat er globaal drie mogelijke locaties voor de nieuwe Paddepoelsterbrug zijn: aan beide uiteinden van het zoekgebied (zo ver mogelijk richting de Dorkwerderbrug of zo ver mogelijk richting de Walfridusbrug) of in het midden, in de buurt van de oude Paddepoelsterbrug. Voor de locatie en vorm van de hellingbanen waren verschillende variaties mogelijk.

Ook was uit een eerste analyse gebleken dat vier varianten niet haalbaar zijn. Bijvoorbeeld omdat ze te dicht op woningen uitkomen. In het tweede deel van de bijeenkomst was er weer een workshop. Tijdens deze workshop konden deelnemers reageren op de varianten: welke waren in hun ogen kansrijk en welke niet? En welke voor- en nadelen zagen zij bij de verschillende varianten? Deze reacties nemen we mee bij het bepalen van de varianten die meegaan in het afweegonderzoek.

### *Concept landschapsplan*

Hoe past de nieuwe Paddepoelsterbrug straks in het waardevolle cultuurlandschap? Met deze vraag, en met vele andere vragen, zijn de landschapsarchitecten van Bosch Slabbers aan de slag gegaan. De landschapsarchitect vertelde aan de hand van verschillende analyses over de historie van het gebied en het gebruik toen en nu. Ook zette hij een aantal kernkwaliteiten van het gebied op een rij. Deze kernkwaliteiten zorgen voor een aantal ambities die we hebben bij de inpassing van de nieuwe brug.





Figuur 5 De opbrengst van alle ideeën voor de locatie van de brug en hellingbanen.



Figuur 6 Impressie van reacties van omwonenden en belangenorganisaties op de haalbaarheid/wenselijkheid van de verschillende ideeën.

Bijeenkomst omwonenden en belangenorganisaties 1 februari 2023

Deze bijeenkomst stond in het teken van de trechtering 19 varianten naar 4 varianten. Belangrijke elementen die meewogen in de keuze van de vier varianten waren de reacties die de omwonenden en vertegenwoordigers van belangenorganisaties in december gaven. Ook is gekeken welke ambities en kansen uit het landschapsplan gerealiseerd kunnen worden.

RHDHV gaf een toelichting op de vier varianten gevolgd door een presentatie van de landschapsarchitect van Bosch Slabbers over de kansen die iedere variant met zich meebrengt.

Een concreet voorbeeld van de bijdrage van de omgeving en het landschapsplan is de keuze om hellingbanen zo dicht mogelijk tegen bestaande verstoringen in het landschap, zoals bomenrijen, te plaatsen. Op die manier wordt de hinder voor omwonenden én de impact op het landschap beperkt.

In de toelichting van RHDHV werd ook teruggeblikt op de reacties die in de vorige bijeenkomst werden gegeven op hoe kansrijk de verschillende ideeën zouden zijn. Duidelijk werd dat niet alle deelnemers die conclusies deelden.

Na het plenaire deel van de bijeenkomst was er ruimte om bij iedere tekening met elkaar in gesprek te gaan over de varianten.



*Toelichting op de trechtering naar vier varianten.  
Aansluitend met elkaar in gesprek.*





## Bijeenkomst omwonenden en belangenorganisaties 21 maart 2023

In de afgelopen maanden is toegewerkt naar het advies van RHDHV over de meest kansrijke variant. Deze bijeenkomst was bedoeld om de belangrijkste resultaten uit het afweegkader en het advies voor de voorkeursvariant toe te lichten. Dat gold ook voor de analyse van reistijd en -afstand van de verschillende varianten en de door de omgeving gevraagde 3D-animaties.

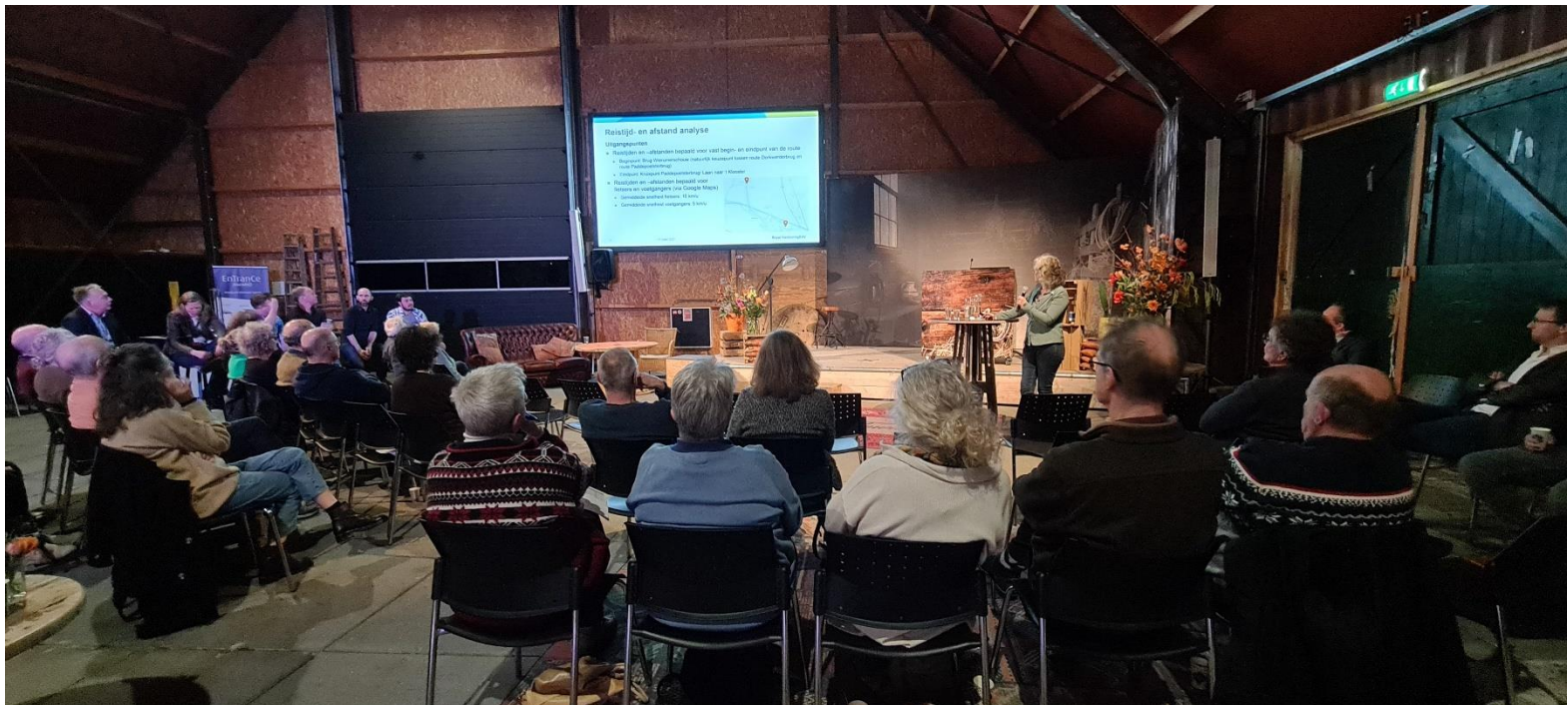
De bijeenkomst bestond uit twee delen: een plenaire toelichting op het afweegkader en het voorstel van RHDHV voor de voorkeursvariant gevolgd door individuele gesprekken over het afweegkader.

RHDHV heeft van de verschillende varianten toegelicht op welke onderdelen ze positief of negatief scoren inclusief de bijbehorende argumentatie. De conclusie was dat alle vier de varianten technisch maakbaar zijn. Er is geen uitschieter die sterk positief of juist sterk negatief scoort ten opzichte van de andere varianten. Wel werd duidelijk dat locatie II (midden) het minste scoort. Locaties I (west) en IIIA (oost, paperclip) scoren ongeveer gelijk en locatie IIIB (oost, recht) scoort iets beter op comfort en toegankelijkheid voor langzaam verkeer.

Voor locaties IIIA en IIIB geldt dat zij aan de noordzijde in het NNN-natuurgebied liggen en onder de wet Natuurbescherming vallen terwijl er een goed alternatief is die de natuur minder schaadt, namelijk locatie I (west). Een brug en hellingbanen op locatie III (oost) vraagt om uitgebreidere juridische procedures met groot risico op vertraging en de benodigde natuurcompensatie kost miljoenen extra. Hierdoor worden de totale kosten van de aanleg van een brug en hellingbanen in het oostelijke deel van het zoekgebied veel hoger. Alles afwegende heeft het ingenieursbureau laten weten dat zij tot de conclusie zijn gekomen dat een nieuwe Paddepoelsterbrug in het westelijke deel van het zoekgebied, het meest kansrijke variant is.

Duidelijk werd dat een deel van de omwonenden en belangenorganisaties blij zijn met het advies van RHDHV terwijl anderen boos werden en de uitkomst van het afweegonderzoek in twijfel trokken.

Na de plenaire toelichting was er de mogelijkheid om aan verschillende tafels met specialisten in gesprek te gaan over de uitkomsten van het afweegkader en de onderliggende argumentatie. Ook waren twee soorten 3D simulaties beschikbaar om vanuit een zelf te kiezen standpunt naar of vanaf de nieuwe brug te kijken.





Figuur 6 Na het plenaire deel was er de mogelijkheid om 3D-modellen te bekijken van alle vier varianten. Zowel vanuit de omliggende tuinen/woningen als vanaf de brug. Ook gingen we in gesprek over het afweegkader om vragen te beantwoorden en reacties op te halen.

Beoordelingscriteria	Hoofd toetscriteria	Sub toetscriteria	Beoordeling	Toelichting	Locatie I	Beoordeling
Fiets- en wandelnetwerk	Effect op fiets- en wandelverbindingen	Beoordeeld is in hoeverre de brug en aanlandingen bijdragen aan het herstellen van de (fiets en wandel) verbindingen in de omgeving	+	De fiets- en wandel verbindingen tussen stad en Ommeland worden verbeterd.		++
Leefbaarheid en recreatie	Effect op recreatie	Beoordeeld is in hoeverre de brug en aanlandingen de recreatie bevordert voor de wijde omgeving	+	De oververbinding heeft een positief effect voor recreatie en leefbaarheid in de wijde omgeving.		+
Bodem- en waterverontreiniging	Effect op bodem- en waterverontreiniging	Beoordeeld is in hoeverre de brug wordt gerealiseerd op een van bodem- en waterverontreiniging verdachte locaties	-	Aan de zuidzijde van het kanaal is een slobplot gestuurd. Het slobplot valt onder 'hoog' afgevoerd, zijden en heffing afgevoerd (voor hergebruik) land als afvalstof. Er moet afvalmilling plaatsvinden met de jaarlijkse vergoeding voor het realiseren van een zonnepaneelpark.		0
Flora en fauna	Aantasting ecologische waarden	Beoordeeld is in hoeverre de brug en aanlandingen leiden tot aantasting van ecologische waarden (soorten)	-	Aantasting valt op dit moment niet uit te sluiten. Bij elke locatie wordt ergeten de bomenaanplanten. Hoe meer bomen hoe groter de kans op effecten op vleermuisverblijfplaatsen. Het effect wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. Bij elke locatie is een boschopage, houdeel of bramenstruik van meestersingelen. Bij elke locatie is door een traanstruik te lopen. Dit traanstruik, indien het niet aan de oostzijde beschermde niet blijft te zijn. Het effect wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De ecologische waarde van het kanaal is afhankelijk van het (maat)beheer.		0
Flora en fauna	De gemeente Groningen duikt op haar cultureel-historische waardenkaart het hele gebied als archeologische zone (middeleeuwse verwachtingswaarde, Archeologie op Groninger wijke)	De gemeente Groningen duikt op haar cultureel-historische waardenkaart het hele gebied als archeologische zone (middeleeuwse verwachtingswaarde, Archeologie op Groninger wijke). Een deel van deze route ligt volgens de waardenkaart op archeologisch perceel Spilkenburg (Hoog verwachtingswaarde, Archeologie op Groninger wijke).	0	De hoogte van de brug en de aanlandingen aan de noord- en zuidzijde hebben een negatief effect op de kerndeel oeverlijn maar door de bundeling met de reeds aanwezig bomenrij wordt dit effect deels gemitigeerd. Door de aanplanting aan de zuidzijde heeft deze route een negatief effect op de kerndeel oeverlijn aan de zuidzijde.		0
Landschap	Aantasting of herstel landschap (kernt)	Beoordeeld is in hoeverre de brug leidt tot een aantasting of herstel van landschap (kernt)	-	Door de ligging van de hellingbaan parallel aan het kanaal worden effecten op de middeleeuwse verwachtingswaarde aan de noordzijde van het kanaal deels gemitigeerd. Reacties van worden worden weer verbonden via 'terstaf' historische verbinding. De aanplanting van naast de Laan naar het klooster heeft een negatief effect op de cultureel-historische waarde.		0
Archeologie	Aantasting of herstel archeologie	Beoordeeld is in hoeverre de brug leidt tot een aantasting of herstel van archeologie	-	De helling aan de noordzijde bevindt zich in het NIK-gebied N13.01 (Voorliggend gebied) het hele gebied zal ongeschikt worden. Het gebied zal worden gecompenseerd. De helling aan de noordzijde is laag te compenseren. De hoogte van de helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten.		0
Cultuurhistorie	Aantasting of herstel cultuurhistorische verbindingen en waarden	Beoordeeld is in hoeverre de brug leidt tot een aantasting of herstel van cultuurhistorische verbindingen en -waarden	-	De helling aan de noordzijde bevindt zich in het NIK-gebied N13.01 (Voorliggend gebied) het hele gebied zal ongeschikt worden. Het gebied zal worden gecompenseerd. De helling aan de noordzijde is laag te compenseren. De hoogte van de helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten.		0

Beoordelingscriteria	Hoofd toetscriteria	Sub toetscriteria	Beoordeling	Toelichting	Locatie I	Beoordeling
Fiets- en wandelnetwerk	Effect op fiets- en wandelverbindingen	Beoordeeld is in hoeverre de brug en aanlandingen bijdragen aan het herstellen van de (fiets en wandel) verbindingen in de omgeving	+	De fiets- en wandel verbindingen tussen stad en Ommeland worden verbeterd.		++
Leefbaarheid en recreatie	Effect op recreatie	Beoordeeld is in hoeverre de brug en aanlandingen de recreatie bevordert voor de wijde omgeving	+	De oververbinding heeft een positief effect voor recreatie en leefbaarheid in de wijde omgeving.		+
Bodem- en waterverontreiniging	Effect op bodem- en waterverontreiniging	Beoordeeld is in hoeverre de brug wordt gerealiseerd op een van bodem- en waterverontreiniging verdachte locaties	-	Aan de zuidzijde van het kanaal is een slobplot gestuurd. Het slobplot valt onder 'hoog' afgevoerd, zijden en heffing afgevoerd (voor hergebruik) land als afvalstof. Er moet afvalmilling plaatsvinden met de jaarlijkse vergoeding voor het realiseren van een zonnepaneelpark.		0
Flora en fauna	Aantasting ecologische waarden	Beoordeeld is in hoeverre de brug en aanlandingen leiden tot aantasting van ecologische waarden (soorten)	-	Aantasting valt op dit moment niet uit te sluiten. Bij elke locatie wordt ergeten de bomenaanplanten. Hoe meer bomen hoe groter de kans op effecten op vleermuisverblijfplaatsen. Het effect wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. Bij elke locatie is een boschopage, houdeel of bramenstruik van meestersingelen. Bij elke locatie is door een traanstruik te lopen. Dit traanstruik, indien het niet aan de oostzijde beschermde niet blijft te zijn. Het effect wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De ecologische waarde van het kanaal is afhankelijk van het (maat)beheer.		0
Landschap	Aantasting of herstel landschap (kernt)	Beoordeeld is in hoeverre de brug leidt tot een aantasting of herstel van landschap (kernt)	-	Door de ligging van de hellingbaan parallel aan het kanaal worden effecten op de middeleeuwse verwachtingswaarde aan de noordzijde van het kanaal deels gemitigeerd. Reacties van worden worden weer verbonden via 'terstaf' historische verbinding. De aanplanting van naast de Laan naar het klooster heeft een negatief effect op de cultureel-historische waarde.		0
Archeologie	Aantasting of herstel archeologie	Beoordeeld is in hoeverre de brug leidt tot een aantasting of herstel van archeologie	-	De helling aan de noordzijde bevindt zich in het NIK-gebied N13.01 (Voorliggend gebied) het hele gebied zal ongeschikt worden. Het gebied zal worden gecompenseerd. De helling aan de noordzijde is laag te compenseren. De hoogte van de helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten.		0
Cultuurhistorie	Aantasting of herstel cultuurhistorische verbindingen en waarden	Beoordeeld is in hoeverre de brug leidt tot een aantasting of herstel van cultuurhistorische verbindingen en -waarden	-	De helling aan de noordzijde bevindt zich in het NIK-gebied N13.01 (Voorliggend gebied) het hele gebied zal ongeschikt worden. Het gebied zal worden gecompenseerd. De helling aan de noordzijde is laag te compenseren. De hoogte van de helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten. De helling aan de noordzijde wordt voorspeld op basis van de locatie van de aanplanten.		0

### 3.3 Inloopbijeenkomst 30 maart 2023

Deze inloopbijeenkomst was bedoeld voor alle geïnteresseerden in de nieuwe Paddepoelsterbrug. Tijdens de bijeenkomst werden de ongeveer 75 bezoekers geïnformeerd over het doorlopen proces.

Bezoekers werden aan de hand van informatiepanelen onder andere geïnformeerd over de uitgangspunten, omgevingsparticipatie en het advies van RHDHV over het meest kansrijke alternatief. Ook waren twee soorten 3D simulaties beschikbaar om vanuit een zelf te kiezen standpunt naar of op de nieuwe brug gekeken kon worden.

#### Reactieformulieren

Bij de bijeenkomst konden bezoekers via een reactieformulier hun mening geven over het proces en de verschillende varianten. Er zijn 18 formulieren ingevuld. Op de formulieren gaven 10 bezoekers aan het advies van RHDHV voor locatie I (west) te ondersteunen waarbij 'minste aantasting van landschap' een aantal keren als argument werd genoemd. In vijf reacties was een voorkeur te lezen voor variant III(B) waarbij voor variant III B als argument werd genoemd dat deze variant het minste aantal bochten heeft.

Via de reactieformulieren werd een aantal verzoeken gedaan/ideeën gegeven:

- Aan weerszijden van het kanaal trappen toevoegen
- Aan weerszijden van het kanaal liften toevoegen
- Op de brug (landmark) een uitkijkpunt en/of zitjes/bankjes
- Veel begroeiing bij de nieuwe brug met klimop rond de pijlers als voorbeeld
- Een steiler hellingpercentage toepassen om hellingbanen te verkorten en zo de impact op het landschap te verkleinen.



Figuur 7 Impressies van de inloopbijeenkomst op 30 maart 2023.



### 3.4 Procesbegeleider in gesprek met omwonenden

De afgelopen jaren waren omwonenden eensgezind: de Paddepoelsterbrug moet terug en snel ook. Dat hebben ze niet onder stoelen of banken gestoken. Van pleidooien in de media waarin de belangen van omwonenden, fietsers en voetgangers werden benadrukt tot een motie in de Tweede Kamer.

Die eensgezindheid verdween tijdens de planuitwerkingsfase. De roep om de brug niet terug te laten komen werd groter. Ook waren er pleidooien voor locaties die juist bij anderen in de buurt ligt. Andere omwonenden willen juist dat de brug wel terugkomt om de verbinding tussen stad en ommeland te herstellen.

Om het tij te keren kwam vanuit BrugTerug de vraag of er vanuit de gemeente hulp kon komen in de vorm van een procesbegeleider of mediator, die in een aantal bijeenkomsten samen met de bewoners op zoek gaat naar een – voor alle omwonenden – acceptabele variant voor de locatie van de brug en de hellingbanen.

Het is vervelend dat er onderling wrevel ontstond omdat de belangen van deze omwonenden botsen terwijl men lange tijd zo eensgezind was en zij het belang van de brug voor stad, regio én omwonenden benadrukten. Deze ontwikkeling staat haaks op het beoogde doel: een brug moet verbinden in plaats van mensen van elkaar verwijderen.

Om die reden heeft de gemeente Groningen de inzet van een procesbegeleider gefinancierd. Daarbij is de afspraak gemaakt dat de gemeente en/of het projectteam Paddepoelsterbrug geen enkele rol speelt in de gesprekken die omwonenden samen met de procesbegeleider hebben.

Helaas is met de gesprekken het beoogde doel niet gehaald en zijn de gesprekken gestaakt.

## 4. Reacties van omwonenden, belangenorganisaties en geïnteresseerden

In dit participatierapport leest u op welke wijze de omgeving is betrokken bij de planuitwerking van de nieuwe Paddepoelsterbrug. We hebben omwonenden, belangenorganisaties en andere geïnteresseerden gevraagd om te reageren op het proces en op de variant die door het ingenieursbureau adviseert als meest kansrijke variant. Die reacties<sup>3</sup> gaan als bijlage één op één mee zodat in het besluitvormingsproces een duidelijk beeld ontstaat over hoe omwonenden, belangenorganisaties, stakeholders en andere geïnteresseerden het proces hebben beleefd en welke mening zij zijn toegedaan op het geadviseerde meest kansrijke alternatief.

U leest in de bijlage uiteenlopende reacties: er wordt waardering uitgesproken voor het doorlopen proces tot het was een waardeloos proces waarbij de uitkomst op voorhand vaststond. Een aantal direct omwonenden heeft ondertussen liever geen brug terwijl het draagvlak voor een nieuwe Paddepoelsterbrug onder belangenorganisaties en gebruikers onverminderd groot is.

Inhoudelijk sluiten de meeste reacties aan bij het advies van het ingenieursbureau. Locatie I krijgt vaak de voorkeur met vaak als reden dat de impact op het landschap minder groot is dan bij de andere varianten.

Daarnaast is een aantal suggesties gedaan voor ontwerp en uitvoering van de nieuwe brug. Deze ideeën worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp in de volgende fase van het project.

Tijdens de inloopbijeenkomst op 30 maart zijn 18 formulieren ingeleverd. Alle reacties van omwonenden, belangenorganisaties en de reactieformulieren zijn als bijlage toegevoegd.

---

<sup>3</sup> Zie bijlagen 3 en 4.

## 5. Reactie op vragen van omwonenden

Een groot deel van de reacties op het afweegonderzoek geven een mening weer. Ook zijn er nog enkele inhoudelijke vragen gesteld. Met deze meningen en vragen is in de afweging en het voorstel aan de gemeenteraad rekening gehouden. Concreet is met de gestelde vragen als volgt omgegaan.

### *Keuze voor een voorkeursvariant*

Een aantal bewoners heeft de vraag gesteld om eerst niet voor één voorkeursvariant te kiezen, maar voor twee. Het uitgevoerde onderzoek is echter dusdanig diepgaand dat is geoordeeld dat er voor één voorkeurslocatie een duidelijk besluit kan worden genomen. Er is daarvoor nu voldoende onderzocht. In de volgende ontwerpfase worden weer nadere vervolgonderzoeken uitgevoerd om te komen tot een zo optimaal mogelijk ontwerp en inpassing van de brug en hellingbanen. Dit betreffen onder andere onderzoeken op het gebied van ecologie, natuur en bodem.

### *Natuur*

Voor omwonenden kwam de invloed van het NNN-gebied (Natuurnetwerk Nederland), de Koningslaagte, en bijbehorende wettelijke bescherming in het oostelijke gedeelte van het zoekgebied voor de nieuwe brug als een verassing. Dat had naar hun mening vooraf al bekend kunnen zijn, waardoor het onderzoek nu onnodig lang geduurd zou hebben. Dit aspect was tot nu echter uit eerdere onderzoeken van Provincie Groningen (2015) en Rijkswaterstaat (2020) niet in beeld. In het gehele gebied, ook in het westelijke deel van het zoekgebied, golden risico's die potentieel beperkend waren. In het gehele zoekgebied moesten daarom locaties onderzocht worden en konden er niet vooraf delen of locaties worden uitgesloten. Het ingestoken proces heeft er toe geleid dat stap voor stap een gedegen afweging gemaakt kon worden.

Door veel met stakeholders en omwonenden in gesprek te gaan, kreeg de gemeente ook steeds meer lokale informatie. Toen de verschillende locaties steeds meer vorm kregen, is in gesprekken met o.a. Groninger Landschap en Provincie Groningen naar voren gekomen dat we in dit gebied te maken hebben met het NNN-gebied. In de eerder uitgevoerde onderzoeken door Rijkswaterstaat is dit niet naar voren gekomen en was daarom niet bekend. Een NNN-gebied is er in verschillende gradaties. In de omgeving van de mogelijke oostelijke locaties geldt een beheertype 13.01 (vochtig weidevogelgrasland), waardoor daar alleen gebouwd mag worden als er geen goed alternatief is. Hier is het "Nee, tenzij principe" van toepassing. Dat houdt onder andere in dat locaties niet op voorhand worden uitgesloten, maar dezelfde onderzoeken, gesprekken en bijeenkomsten nodig zijn om te kunnen bepalen of er een goed alternatief is. De mogelijke aantasting en kosten van compensatie van natuurwaarden is nu een belangrijke factor gebleken in de bepaling van een voorkeursvariant en moet daarom nadrukkelijk en expliciet gewogen kunnen worden.

In het raadsvoorstel en op pagina 28 tot en met 30 van het adviesrapport is nader ingegaan op de impact van natuur, waarbij is gekeken naar de ligging van het locatiealternatief ten opzicht van natuurgebieden.

### *Woongenot*

Een aantal omwonenden is van mening dat woongenot onvoldoende is beoordeeld in het afweegonderzoek. Ook wordt gesteld dat de gemeente en RHDHV verzuimd hebben om zichtlijnen, afstanden en oriëntaties te bepalen. Vanwege de aandacht die omwonenden daar bij herhaling voor hebben gevraagd, is de beoordeling van woongenot echter nadrukkelijk in beeld gebracht in het afweegonderzoek. Mede omdat er geen wettelijk recht op vrij uitzicht is, is van alle locatiealternatieven in beeld gebracht in hoeverre deze in het zicht staan en of er bijvoorbeeld zicht is op tuinen vanaf de brug en of er schaduwwerking is. Om die effecten zichtbaar te maken, zijn de locatiealternatieven ook in 3D uitgewerkt en zo getoond aan bewoners. Het resultaat hiervan is zichtbaar in bijlage A4 van het afweegonderzoek van RHDHV waarin ruim 30 pagina's met afbeeldingen zijn opgenomen.

### *Belevingswaarde*

Een aantal bewoners en in mindere mate een aantal belangenorganisaties zijn van mening dat de belevingswaarde aan de oostkant veel hoger is dan aan de westkant, waar de aanlanding van de brug aansluit op het zonthermiepark. De vraag is of dit aspect voldoende is opgenomen in de beoordeling

Landschappelijke inpassing en beleving vanaf het maaiveld en vanaf de brug is als afweegcriterium opgenomen in het afweegkader. De beoordeling is weergegeven in tabel 5.3 op pagina 18 van het adviesrapport van RHDHV.

Het aspect beleving is een subjectief begrip en daarom op basis van expert-oordeel door de landschapsarchitect beschouwd. Bij beleving vanaf de brug heeft ieder alternatief een positieve waarde, onderbouwd vanuit de waarden van het landschapsplan, omdat in alle gevallen het landschap beter en mooier beleefd kan worden. Voor de locatiealternatieven I (west) en II (midden) zit dat in de versterking van het contrast tussen de dichte Stad en het open Ommeland. Voor de oostelijke locatiealternatieven III-A en III-B wordt juist het zicht op het voormalige kloosterterrein en het pad daarnaartoe versterkt.

Voor de landschappelijke inpassing en beleving vanaf maaiveld" hebben de hoogte van de brug en de aanlanding aan de noordzijde een negatief effect op de kernwaarde "openheid". Aan de zuidzijde van het kanaal zijn landschappelijke elementen aanwezig (slibdepot, bosje) die dit negatieve effect vermindert.



## 6. Overige communicatiemiddelen

Hoewel de focus in deze fase vooral op gesprekken en bijeenkomsten met omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders lag, hebben we met drie nieuwsbrieven en een website andere belangstellenden op de hoogte gehouden van de voortgang.



Contact | Mijn Loket | English | Nederlands

Home | Inwoners | Ondernemers | Organisatie

Zoeken

Lees voor

Home / Projecten en bestemmingsplannen / Projecten / De nieuwe bruggen over het Starkenborghkanaal / Paddepoelsterbrug

### Paddepoelsterbrug

Stand van zaken nieuwe Paddepoelsterbrug.

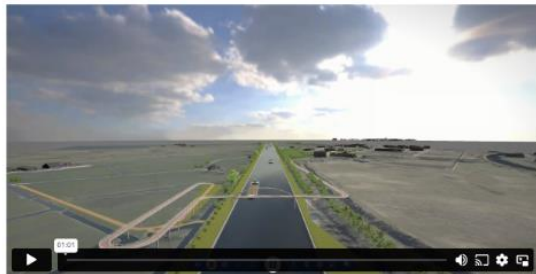
#### Er komt een nieuwe Paddepoelsterbrug

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. Onderdeel van de afspraken is dat de gemeente Groningen verantwoordelijk is voor de planuitwerking en bouw van de nieuwe brug. Daar treffen we nu de voorbereidingen voor.

#### Video 3D-impressie

De verschillende varianten van de nieuwe Paddepoelsterbrug.

Het gaat om de locatie van de brug en hellingbanen. Het is dus nog geen definitief ontwerp.



#### Wat vindt u van de plannen?

Op donderdag 30 maart 2023 was er een inloopbijeenkomst over de nieuwe Paddepoelsterbrug.

Tot 11 april 2023 kunt u ons nog [mailen](#) over wat u van de plannen vindt.

#### Wat ligt vast?

Er komt een nieuwe Paddepoelsterbrug (op ongeveer 9,7 meter doorvaarthoogte), voor fietsers en voetgangers en met hellingbanen die voldoen aan de CROW-richtlijn. De brug wordt gebouwd zonder pijlers in de vaarweg en met een minimale overspanning van 54 meter. Dat betekent ook dat we in de planuitwerking alleen varianten onderzoeken die aan deze uitgangspunten voldoen.

#### Stand van zaken

In de planuitwerkingsfase werken we toe naar een voorkeursvariant die door de gemeenteraad wordt vastgesteld (naar verwachting: zomer 2023). In de voorkeursvariant liggen onder andere de precieze locatie van de brug en de hellingbanen vast. Dat doen we onder andere op basis van wensen en ambities van bijvoorbeeld omwonenden, andere belanghebbenden en van de gemeente zelf.

De voorkeursvariant moet voldoen aan de uitgangspunten, maakbaar en betaalbaar zijn. Daarna werken we het ontwerp verder uit, voeren we alle effectonderzoeken (o.a. verkeersveiligheid en natuur) uit, gevolgd door de juridische procedures (bestemmingsplan). Ook bereiden we het contract en de aanbesteding voor, voordat de bouw van de nieuwe brug start. De ingebruikname van de nieuwe brug is nu voorzien in 2026/2027.



ndis begin dit jaar werkt de gemeente Groningen aan de plannen voor een nieuwe Paddepoelsterbrug. deze nieuwsbrief leest u meer over de stand van zaken en hoe u over de plannen kunt meedelen.

de afgelopen periode hebben we het project voorbereid, gesprekken gevoerd met allerlei belanghebbenden is ingenieursbureau Royal Haskoning DHV ingehuurd om te onderzoeken bij de planuitwerking. komende tijd richten we ons onder andere op de vraag waar de nieuwe brug precies moet komen hoe de hellingbanen lopen. We organiseren hierover gesprekken met direct omwonenden en andere belanghebbenden zoals grondeigenaren en belangenorganisaties. De planning is dat de gemeenteraad voor zomer van 2023 een besluit neemt over de locatie van de nieuwe brug en de hellingbanen.

#### De brug komt terug

De Paddepoelsterbrug is de laatste jaren veel veld en geschreven. Al in 2015 is er in opdracht van Waterstaat, beheerder van de vaarweg Lemmer - Strij en eigenaar van de Paddepoelsterbrug, een studie gericht naar de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Iekele jaren later, in 2018, werd de brug aangegeven. De brug was flink beschadigd en is later gesloopt. nadien ontbreekt een belangrijk schakel in het erisch - recreatieve netwerk van wandel- en fietspaden in de noordoostkant van Groningen.

In 2020 voerde Rijkswaterstaat een verkenning uit naar de vervanging van de Paddepoelsterbrug. Hierin werden drie varianten onderzocht: een vaste hoge brug, een lagere brug op 5,5 meter hoogte en open brug. Lange tijd was onzeker of de Paddepoelsterbrug terug zou komen en, zo ja, in welke vorm. Aan die onzekerheid kwam in december 2021 een eind. De minister van Infrastructuur en Waterstaat en gemeente Groningen spraken af dat er een nieuwe Paddepoelsterbrug komt. Die wordt wel anders dan de oude Paddepoelsterbrug. Namelijk een vaste hoge brug voor voetgangers en fietsers.



#### Interview met wethouder Philip Broeksma "Paddepoelsterbrug van groot belang voor stad en regio"

Na de aanvang van de Paddepoelsterbrug in 2018 was de eensgezindheid in Stad en regio groot: snel herstel van de Paddepoelsterbrug. Na onder andere de inzet van Brug Terug, een motie in de Tweede Kamer en gesprekken tussen gemeente en provincie met de minister van Infrastructuur en Waterstaat kwam er in 2021 eindelijk goed nieuws: de Paddepoelsterbrug komt terug.

"De Paddepoelsterbrug is een eeuwenoude

Bekend terrein

De brug is niet alleen van belang voor bewoners met buiten de stad. Ook voor menig Stadler is de Paddepoelsterbrug bekend terrein. Bijvoorbeeld inwoners uit de noordelijke stadsdelen die via de Paddepoelsterbrug een rondje gingen hardlopen, een rondje fietsen of de hond uitlaten. "De brug was ook van grote recreatieve waarde", zegt Broeksma. "Via het Pieterpad genieten jaarlijks zo'n 30.000 wandelaars van het Reideijeggebied, een van de oudste en waardevolste cultuurlandschappen. Voor hen, en ook voor recreatieve ondernemers in de regio, is het herstel van de verbinding van belang."



#### Weer een stap verder: van 19 ideeën naar 4 varianten

In oktober bedachten omwonenden, gemeente Groningen en ingenieursbureau RHDHV samen 19 mogelijke plekken voor de nieuwe Paddepoelsterbrug en de hellingbanen van en naar de brug. Op basis van de reacties van omwonenden en belangenorganisaties, het landschapplan en expertise vanuit RHDHV zijn daar nu vier van over. Deze varianten zijn op 1 februari aan de omwonenden en belangenorganisaties gepresenteerd. In deze nieuwsbrief leest u welke varianten we verder gaan onderzoeken en hoe u daar op kunt reageren. De komende tijd onderzoekt ingenieursbureau RHDHV de vier varianten op verschillende onderwerpen. RHDHV doet op basis van het afwegendecret een voorstel voor de variant die in hun ogen het beste scoort. Dat is niet automatisch de voorkeursvariant. Het college van burgemeester en wethouders doet hiervoor een voorstel waarna de gemeenteraad het besluit neemt. Benieuwd op welke onderwerpen de varianten worden onderzocht? Het afwegendecret staat op de website. Kijk onderaan de pagina onder 'Documenten' of [gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug](#)

#### Wat is een afwegendecret?

In een afwegendecret zijn alle onderwerpen benoemd waarop varianten van de nieuwe brug worden beoordeeld. Het gaat dan bijvoorbeeld om invloed op woongenet, aansluiting op het bestaande fiets- en wandelpadennetwerk, invloed op het landschap en duurzaamheid. Ieder onderwerp wordt beoordeeld met 'plussen' en 'minnen'. Op deze manier wordt duidelijk hoe de varianten op deze onderwerpen scoren.



Omwonenden en vertegenwoordigers van belangenorganisaties in gesprek over de vier voorgestelde varianten.



Bijlagen bij participatierapport planuitwerking Paddepoelsterbrug

## Inhoudsopgave

1. Paddepoelsterbrug in de media .....	28
2. Gesprekken met omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders .....	34
3. Reacties van omwonenden, belangenorganisaties en anderen op proces en voorstel voor voorkeursvariant .....	35
Bewoners Paddepoelsterweg zuidzijde.....	36
Bewoners Paddepoelsterweg Noordzijde .....	43
[REDACTED] .....	47
Groninger Landschap .....	52
Pieterpad .....	54
Wandelnet.....	55
Fietsersbond Groningen .....	56
Werkgroep Toegankelijk Groningen.....	60
Dorpsvereniging Garnwerd en Gastvrij Middag-Humsterland .....	62
Wijkraad Paddepoel .....	63
Wijkplatform Selwerd.....	65
Van Engen.....	66
Van Hoffen.....	67
4. Reacties bezoekers inloopbijeenkomst 30 maart 2023 .....	68

## 1. Paddepoelsterbrug in de media

Op de volgende pagina's een impressie van mediaberichtgeving over de aanvaring, het gemis van de verbinding en de afspraken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over de nieuwe Paddepoelsterbrug.

## Bizar beeld: brug steekt diagonaal uit water na aanvaring schip

26 sep. 2018 in BINNENLAND



© DE VRIES MEDIA



**GRONINGEN - De Paddepoelsterbrug bij Groningen is verwoest na een aanvaring met een schip. De brug over het Van Starckenborghkanaal steekt na de botsing diagonaal uit het water. De scheepvaart ligt stil.**

Hoe het ongeval kon gebeuren, is onduidelijk. Er vielen geen gewonden. De brug wordt vooral gebruikt door wandelaars en fietsers.



## OPINIE

Geef ons snel onze  
brug terug!

De kapotte Paddepoelsterbrug in Groningen dreigt niet hersteld te worden. De gevolgen voor omwonenden, forensen, mindervaliden, toeristen, Pieterpadlopers en ondernemers zijn groot.

JORIS VAN HAAFTEN

In september 2018 is de Paddepoelsterbrug stuksgevaren door een bedieningsfout. Op een door Rijkswaterstaat (RWS) georganiseerde inlooppavond op 29 januari 2019 bleek dat door de verantwoordelijke overheden niets gedaan was om de brug te repareren. Men ziet hem zelfs het liefst helemaal vertwijnen.

Door de (langdurige) afwezigheid van de brug zijn dagelijks zes- tot achthonderd passanten ernstig gedupeerd. Omwonenden zijn afgesneden van basisvoorzieningen als winkels, huissairs, sociale voorzieningen en dergelijke. Op de fiets is de reistijd hiernaartoe verdubbeld. De afstand tot de dichtstbijzijnde bushalte is vergroot van 1,5 km tot 4,5 km.

Daarnaast moeten honderden fietsforensen en scholieren uit Ezinge, Feerwerd, Garnwerd, Winsum en andere dorpen nu dagelijks minimaal twee keer tien minuten extra uittrekken om hun bestemming op het Zerniketerrein en elders in de stad Groningen te bereiken, luist de mensen die ervoor kiezen op de fiets naar hun werk te gaan zijn nu gedupeerd. Alternatieve routes zijn langer, onaantrekkelijk en gevaarlijk door parallel en kruisend autoverkeer.

Verder is de weg geblokkeerd voor recreanten uit de stad die willen ontspannen of sporten in het natuur- en cultuurhistorische rijke Reitdiepdal. Dat geldt ook voor gebruikers van drie nationale wandel- en fietsroutes, waaronder het Pieterpad (jaarlijks circa 30.000 wandelaars). De afwezigheid van de brug treft bovendien de economie in het Reitdiepdal. De horeca in de dorpen ten noorden van de stad merkt het; kleinschalige hotels, B&B's en campings zien het aantal overnachtingen teruglopen. En ook bijvoorbeeld muzieklodocenten en verhuurders van woonruimte worden getroffen.

Zonder inspraak of participatie (zelfs zonder belanghebbenden te informeren) hebben de overheden na een aantal maanden 'besloten' de brug niet te repareren en een extra jaar uit te trekken voor studie naar een 'structurele oplossing'. Tegen dit vergaande besluit lijkt geen bezwaar gemaakt te kunnen worden. De argumenten van RWS zijn niet sterk. Ook na opwaardering van de vaarweg kunnen alle schepen door de huidige Paddepoelsterbrug, met 22 meter doorvaartbreedte, alleen niet gelijktijdig in twee richtingen. Waarom zo'n haast? De schepen moeten even verderop voor de Oos-



Hallo lieve Paddepoelsterbrug.

Een spoedig herstel toegewenst!

We missen je!

Brugterug@gmail.com

Beterschapskaart voor de Paddepoelsterbrug. ILLUSTRATIE BRUGTERUG@GMAIL.COM

## Het lijkt erop dat de aanvaring de overheden goed uitkomt

terluis toch wachten. Op andere plaatsen in de vaarweg is de doorvaart bovendien smaller, bij de betrekkelijk nieuwe brug bij Stroobos bijvoorbeeld maar 19 meter.

Het argument dat de Paddepoelsterbrug gevaarlijk zou zijn klopt niet. Ten opzichte van de andere bruggen in de vaarroute van Lemsmer naar Delfzijl is de Paddepoelsterbrug een van de minst aangevaren bruggen. En als de brug er niet uitgevaren was, zou hij er nooit om veiligheidsredenen uitgehaald zijn.

Het vermeende gevaar staat bovendien in geen verhouding tot het toenomen gevaar voor dagelijks vele honderden fietsers op de alternatieve routes.

RWS vindt de reparatie te duur. In Nederland is men doorgaans verzekerd voor ongevallen, dus is dat geen argument. Wat je stuk maakt ter op dat de overheden het geld liever aan iets anders uitgeven. Het vermeende gevaar voor de scheepvaart en de kosten van herstel en terugplaatsing staan ons inziens in geen verhouding tot het ongemak en de onveiligheid voor de bruggebruikers (250.000 per jaar, op basis cijfers gemeente) en anderen die door het ontbreken van de brug schade lijden.

Iedere dag dat de brug niet teruggeplaatst is, ontstaat materiële en immateriële schade: extra reistijd, schade voor ondernemers, schade in leefkwaliteit, schade voor recreatie

en toerisme, schade voor milieu en gezondheid. Het terugplaatsen van de huidige brug is volgens ingewijden bij de provincie (die hiervoor tot dit jaar verantwoordelijk waren) de snelste, goedkoopste en meest voor de hand liggende oplossing en kan in ruim twee maanden na opdracht gerealiseerd worden. De plaatsing van een hoge noodbrug kost mede vanwege de noodzakelijke vergoeding veel meer tijd en is duurder.

De Paddepoelsterweg is meer dan duizend jaar oud en bij de aanleg van het Van Starckenborghkanaal in 1931 doorsneden. In een vergelijkbaar conflict is toen onder druk van bezwaren door Gedeputeerde Staten de Paddepoelsterbrug aangelegd. Ook wij vinden het nu onacceptabel dat de oeververbinding verbroken is.

Het lijkt erop dat de aanvaring de overheden goed uit komt. Met oneigenlijke argumenten maakt men van de gelegenheid gebruik de ver-smalling in de vaarweg op te ruimen (wens van RWS) en het geld dat gereserveerd was voor de vernieuwing van de brug in 2025, te spenderen aan de opwaardering van de busbaanbrug (wens van gemeente en provincie).

Omdat wij tegen deze gang van zaken geen bezwaar kunnen maken, voelen wij ons buiten spel gezet. Daarom hebben wij bij de drie overheden een klacht ingediend vanwege het te kort schieten van de overheid in haar zorgplicht. Wat je stuk maakt, hoor je te repareren!

Namens bewoners van de Paddepoelsterweg, de families Bauman, Zwakenberg, Hoving en Van Haaf ten, en de bijna 600 gedupeerden die zich bij brugterug@gmail.com hebben gemeld.



Hondenuitlaters bij de plek van de Paddepoelsterbrug. De in 2018 door een aanvaring beschadigde brug is nog steeds niet terug. Er kan geen fiets- of wandelverkeer meer oversteken. Beeld Harry Cock / de Volkskrant

De Paddepoelsterbrug vormde een belangrijke praktische en mentale verbinding tussen Groninger Stad en Ommeland. Maar sinds de brug een jaar geleden door een bedieningsfout werd geramd, is er nog geen zicht op hereniging. ‘Rijkswaterstaat geeft alleen om schepen.’

**Jurre van den Berg** 8 december 2019, 21:28

‘**E**en bocht? Dat kanaal is kaarsrecht!’ Hoongelach stijgt op in de volgepakte oude boerenschuur naast Café Hammingh in Garnwerd. Op begrip hoeft waarnemend hoofdingenieur-directeur Mieke Attema van Rijkswaterstaat Noord-Nederland vanavond niet te rekenen. Toch houdt ze vol. ‘De zichtlijnen zijn lastig voor schippers. De oude brug komt niet meer terug.’

Vrijdag 27 november 2020, 08:09

## Na twee jaar duidelijkheid: Paddepoelsterbrug keert terug als vaste brug (update)

De Paddepoelsterbrug bij de stad Groningen keert terug als vaste brug. Dat heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vrijdag bekendgemaakt.

De brug over het Van Starckenborgkanaal werd in september 2018 aangevaren. Sindsdien bestond er onduidelijkheid over de plannen van het Rijk met de brug.

Volgens het ministerie is nu afgesproken dat de gemeente Groningen de brug herstelt. Dat gebeurt in de vorm van een tien meter hoge brug. Het Rijk draagt 8,6 miljoen euro bij aan de bouw ervan. Zowel de gemeente Groningen als omwonenden drongen al langer aan op vervangen van de inmiddels verwijderde brug.

### 'Blijven strijden voor een beweegbare brug'

Omwonende Stephan Bauman van de actiegroep Brug T'rug hinkt op twee gedachten. 'Ik ben harstikke blij dát er weer een brug komt, maar de brug waarvoor is gekozen, is pijnlijk. Er zijn mensen die minder goed over een hoge brug heen kunnen. Dat was juist het mooie van de brug die er lag, die was laagdrempelig. We blijven doorstrijden voor een beweegbare brug.'



# 'Nieuwe Paddepoelsterbrug ligt er in 2025'

 Marten Nauta

2 december 2020, 17:51 • 2 minuten leestijd



De Paddepoelsterbrug  
© ProNews

**De nieuwe Paddepoelsterbrug moet in 2025 op de plek liggen. Dat verwacht wethouder Philip Broeksma (GroenLinks) van de gemeente Groningen.**

'De brug moet nog ontworpen worden, daarna wordt de bouw van brug aanbesteed. Vervolgens moet de brug gebouwd worden: die drie fases duren elk één à twee jaar', zegt de wethouder.

## Duurt lang

De brug werd in september 2018 aangevaren. Sinds die tijd moeten mensen omlopen of -fietsen. Als de bouw van de brug geen vertraging oplevert duurt het ongeveer zeven jaar voordat mensen weer op die plek het Van Starckenborghkanaal kunnen oversteken.

'Achteraf gezien had het echt sneller gekund', blikt Broeksma terug op het de discussie met het Rijk over de terugkeer van de brug.

## Een brug is niet in anderhalve week gebouwd

Philip Broeksma - Wethouder

'Wat meer tempo had mij ook goed gepast.' Maar het feit dat de gemeente de brug zelf mag bouwen, zorgt er volgens de wethouder wel voor dat de aanleg sneller gaat.

## Waarom vijf jaar?

Dat het ontwerp, de aanbesteding en de bouw van de brug samen vijf jaar duurt ligt er volgens Broeksma ook aan dat de brug 'samen met de omgeving' ontworpen wordt.

'We willen een goede, mooie brug. We mogen hem zelf maken, en dat willen we dan ook zorgvuldig doen. Bovendien is

## 2. Gesprekken met omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders

Een overzicht van de gevoerde gesprekken met (groepen) omwonenden, belangenorganisaties en stakeholders.

- BrugTerug (13 april 2022)
- Regiomarketing Middag-Humsterland (19 april 2022)
- Bewoners Paddepoelsterweg zuidzijde (19 april 2022)
- Bewoners Paddepoelsterweg noordzijde (2 juni 2022)
- Rijksuniversiteit Groningen (8 juni 2022)
- Provincie Groningen, slibdepot/zonthermiepark (22 juni 2022)
- Bewoners Paddepoelsterweg [REDACTED] (6 juli 2022)
- Provincie Groningen, slibdepot/zonthermiepark (12 juli 2022)
- Groninger Landschap (12 juli 2022)
- Werkgroep Toegankelijk Groningen/PBT Consult (13 juli 2022)
- Gemeente Westerkwartier (19 juli 2022)
- K3 Delta/Solarfields (23 augustus 2022)
- Rijksuniversiteit Groningen/KVI (24 augustus 2022)
- Fietsersbond (6 september 2022)
- Solarfields (22 september 2022)
- Stichting Pieterpad (27 september 2022)
- Wandelnet (18 oktober 2022)
- Stichting Pieterpad (8 november 2022)
- Werkgroep Toegankelijk Groningen/PBT Consult (15 november 2022)
- Wandelnet (16 november 2022)
- Regiomarketing Middag-Humsterland (16 november 2022)
- Groninger Landschap (23 november 2022)
- Rijksuniversiteit Groningen (25 november 2022)
- Rijkswaterstaat (30 november 2022)
- Fietsersbond (1 december 2022)
- Rijksuniversiteit Groningen (12 december 2022)
- [REDACTED]/BrugTerug (21 december 2022)
- Provincie Groningen, ecologie (24 januari 2023)
- [REDACTED] (8 februari 2023)
- Tennet (15 februari 2023)
- Provincie Groningen, areaalbeheer (21 februari 2023)
- Waterschap Noorderzijlvest (21 februari 2023)
- [REDACTED] (21 februari 2023)
- Solarfields (22 februari 2023)
- Provincie Groningen, ecologie (22 februari 2023)
- Rijksuniversiteit Groningen (28 februari 2022)
- Provincie Groningen, slibdepot/zonthermiepark (28 februari 2022)
- [REDACTED] (1 maart 2023)
- Groninger Landschap (1 maart 2023)
- Rijkswaterstaat, Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (1 maart 2023)
- K3 Delta/Solarfields (14 maart 2023)

### 3. Reacties van omwonenden, belangenorganisaties en anderen op proces en voorstel voor voorkeursvariant

We hebben omwonenden, belangenorganisaties en andere geïnteresseerden aangeboden om hun visie op het proces van de planuitwerking en de voorgestelde voorkeursvariant op te nemen in dit participatierapport. Doel hiervan is om een totaalbeeld te schetsen van de wijze waarop de omgeving bij het project is betrokken en hoe zij dat hebben ervaren.



Hierbij de impressies van de aanwonenden aan de zuidkant van het Van Starckenborghkanaal die in de buurt van de voormalige brug wonen. Zij hebben betrekking op het participatieproces bij de voorbereiding op de bouw van een nieuwe brug. Dit proces is gestart op 22 april 2022 en voorlopig afgesloten op 21 maart 2023. Aan zuidzijde gaat het om de bewoners van de panden aan de Paddepoelsterweg, nrs. 14, 15, 16, 17, en 19.

## SAMENVATTING

#. De participatieronde werd voorafgegaan door een voorbespreking met de projectleider. Daarin kregen we een heel globaal projectplan aangeboden en werden over en weer de verwachtingen vastgesteld. We vonden de projectopdracht te nauw geformuleerd aangezien het onderzoek de optie 'geen brug' bij voorbaat uitsloot.

# Na deze voorbespreking hebben we vier gezamenlijke participatiebijeenkomsten bijgewoond. De agendering en verslaglegging daarvan was adequaat, evenals de communicatie eromheen. In grote lijnen verliep het proces binnen de gegeven randvoorwaarden goed. De afloop was opmerkelijk en verbazingwekkend.

# We hebben intensief geparticipeerd in de brainstormfase en een beetje gediscussieerd in de afwegingsfase. In de besluitvorming over de definitieve voorkeursvariant hadden we, zoals overeengekomen, geen aandeel.

#. Wij hebben ons vooral gericht op het behoud van de hoogwaardige landschappelijke en ecologische kwaliteit van het kwetsbare weidevogelgebied en het terrein achter Selwerderhof rond de Laan naar 't Klooster. Onze ingebrachte afwegingen hebben geen rol gespeeld in de definitieve keuze door de gemeente van de voorkeursvariant. Deze kwam voort uit een juridische clausele in de Regeling Natuur Netwerk Nederland (NNN).

#. Wellicht door de volgorde in de gekozen onderzoeksmethode kwam de allesbeslissende clausele in het NNN-convenant pas op het allerlaatst ter sprake. Dat had naar ons idee veel eerder gekund wat veel tijd, commotie en geld gescheeld had.

#. Wij achten de keuze voor variant 1 zeer gerechtvaardigd, aangezien deze duidelijk beter en logischer is dan de andere varianten, zowel gezien vanuit verkeerstechnisch als vanuit landschappelijk en ecologisch oogpunt. Ook wordt de brug bij deze variant gesitueerd op het terrein en in de richting waar de belangrijkste gebruikers ervan wonen, namelijk het noordwesten van de voormalige brug.

#. Ook de voorkeursvariant tast echter zowel het landschap als het woongenot van een of enkele aanwonenden aan de noordzijde aan.

# Veel beter nog zou het zijn om helemaal geen nieuwe brug aan te leggen. De hoge kosten en lasten op lange termijn van de brug wegen lang niet op tegen de voordelen. Met name de tijdswinst voor gebruikers is nauwelijks de moeite. De fietsveiligheid op de Dorkwerderweg kan bovendien tegen veel minder kosten en voor veel meer gebruikers verbeterd worden.

## VOORAF

Dit is het derde participatieproces m.b.t. een nieuwe brug waaraan wij hebben deelgenomen; namelijk:

#. In 2015 voor een vrij lage brug voor alle verkeer, ivm verbreding van het kanaal.

Dit was een heel plezierig proces, waarin we veel inbreng hadden, met een voor alle partijen bevredigende uitkomst. "Ergens" werd echter vastgesteld dat er geen lage brug, ook bedoeld voor auto's dus, meer over het kanaal mocht worden aangelegd. Wij zijn daar toen niet van op de hoogte gesteld; dit hoorden we pas in 2019. Een geformaliseerd besluit hierover laat voor zover wij weten nog steeds op zich wachten.

#. In 2019 over een door de minister van infrastructuur/ RWS verordonneerde hoge fiets/voetgangersbrug.

Participatie was nu beperkt. Ingenieursbureau Haskoning deed een zeer uitvoerig (en kostbaar) onderzoek. De uitkomst, als enige reële mogelijkheid, bleek een brug ten westen van de voormalige brug. Deze locatie was vergelijkbaar met de huidige variant 1. We gingen er aanvankelijk van uit dat in het laatste project onze eerdere inspanningen gehonoreerd zouden worden en dat het onderzoek van 2019 de basis zou vormen voor de nieuwe participatieronde. Dat bleek helaas niet het geval.

#. In 2022-2023, het onderhavige project, eveneens aangaande de voornoemde hoge brug. Na de twee voorgaande mislukkingen begonnen we hieraan met tegenzin en reserves, te meer omdat onze contacten met enkele (omgevings)ambtenaren van de gemeente Groningen de afgelopen jaren op z'n zachtst gezegd voor verbetering vatbaar waren.

In het eerste gesprek, op 19 april 2022 met de nieuwe projectleider hebben de "zuidelijken" hun zorgen uitgesproken over de te verwachten transparantie van het aanstaande participatietraject. De actievoerders van 'Brugterug' waren namelijk meer dan een jaar door RWS misleid en aan het lijntje gehouden. RWS wilde geen vervangende brug, maar suggereerde steeds mee te denken met de omwonenden over vervanging. Dit leidde tot desinformatie en zinloze bijeenkomsten. De nieuwe directeur van RWS-noord, Joost de Ruig, heeft dit ruiterslijk erkend en beterschap beloofd. Deze argwaan die in het voorbereidende gesprek aan de orde kwam, betrof voornamelijk het plan om het vorige onderzoek van Haskoning volledig terzijde te schuiven en helemaal vanaf de start een nieuw, uitgebreid en dus duur (€ 700.000) onderzoek te gaan doen. Bij ons rees de vraag of er dan niet bij voorbaat op een andere uitkomst werd aangestuurd. We hebben in een gesprek met de projectleiding voor die aannahme echter geen onderbouwing gevonden en gaan er nu van uit dat we ons daarin hebben vergist.

Vooraf werd het (erg globale) projectplan en het participatietraject gepresenteerd en toegelicht door de projectleider. Na enig doorvragen werd duidelijk wat de invloed van de bewoners op de uitkomst, de voorkeursvariant, zou kunnen zijn. Die bleek beperkt, m.n. in de besluitvormingsfase. Gezien de omvang en aard van het project vonden we dat redelijk.

De projectopdracht vonden we te nauw geformuleerd om te kunnen spreken van een echt onderzoek. Immers, de mogelijkheid van geen brug werd bij voorbaat uitgesloten, ongeacht de eventuele ongewenste consequenties van de realisatie.

Had, bij nader inzien, in de opdracht of in de fase kort na de formulering ervan al niet vastgesteld moeten worden dat een Natuur Netwerk Nederland (NNN)-gebied scherpe restricties kent en had dus het zoekgebied voor de bruglocatie niet navenant ingeperkt moeten worden?

In het eerste gesprek hebben we ook de vraag opgeworpen hoe groot nu eigenlijk het probleem is waarvoor deze nieuwe brug een oplossing zou moeten worden. Ook hebben we aangegeven dat wij

persoonlijk helemaal geen behoefte hebben aan een nieuwe brug. Om diverse redenen zullen we er geen gebruik van maken en het bestaande aanbod van bruggen volstaat voor ons volledig. Wel betoonden wij ons solidair met de aanwonenden ten noorden van het kanaal, aangezien zij door het wegvallen van de oude brug gedupeerd leken te worden. Ook gaven we aan dat de doos van Pandora wellicht open zou gaan nu de bewoners aan weerszijden van het kanaal met elkaar zouden gaan botsen door dit herhaalde onderzoek.

## PARTICIPATIEFASE

In totaal hebben we vier gezamenlijke participatiebijeenkomsten bijgewoond, waarover we vooraf steeds tijdig en afdoende werden geïnformeerd. Deelnemers waren naast de projectbegeleiders enkele belangenorganisaties en de aan- en omwonenden. De verslaglegging van de bijeenkomsten was uitvoerig, adequaat en zo goed als foutloos. De mondelinge en schriftelijke communicatie met de projectleiding buiten de bijeenkomsten om verliep prima. Via nieuwsbrieven werd de voortgang van het proces ook voor buitenstaanders gecommuniceerd.

Al in de eerste bijeenkomst leidden de tegenovergestelde ideeën van noord en zuid m.b.t. de locatie van de nieuwe brug tot verdere verwijdering tussen beide partijen, die tot op dat moment in de actiegroep Brugterug nog gezamenlijk hadden opgetrokken. Twee bewoners van een adres aan onze kant hebben zich daarop teruggetrokken, omdat zij het ontmoedigend vonden dat er geen voor alle participanten bevredigende, creatieve oplossing te vinden bleek te zijn.

Ook moesten we constateren dat door het verschil van inzicht tussen noord en zuid de om- en aanwonenden sterk aan invloed inboetten. Hun bijdragen zouden immers wellicht tegen elkaar weggestreept gaan worden.

Eveneens in deze bijeenkomst kregen we alle kans om suggesties te doen voor mogelijke locaties en daarop commentaar te leveren. De participanten suggereerden 19 mogelijke varianten, waarvan helaas geen enkele de instemming van iedereen kon verkrijgen.

Haskoning en de projectleiding brachten het aantal voorstellen in de volgende bijeenkomst terug tot vier door combineren van gelijksoortige ideeën en uitsluiten van kansloze.

Daarnaast presenteerden Haskoning en projectleiders het concept afweegkader, waarmee de overgebleven vier locaties op tal van punten beoordeeld konden worden op haalbaarheid en wenselijkheid. Voor de bewoners bleek er een aparte categorie 'omwonenden' in opgenomen, gericht op (aantasting van) het woongenot. Het beperkte aantal op- en aanmerkingen bij het concept afweegkader werd in het kader verwerkt. In de volgende bijeenkomst werd het in te vullen afweegkader gezamenlijk vastgesteld.

Voorts bood de projectleiding ons aan een reisje te maken naar een of meer grote fiets/voetgangersbruggen elders in het land. We vonden dat dit pas zinvol zou kunnen zijn als de plannen in een verder gevorderd stadium zouden verkeren. Het is er uiteindelijk niet van gekomen. Later in het proces hoorden we toevallig dat een vertegenwoordiger van Het Groninger Landschap, de wethouder en ambtenaren hiervoor wel op pad zijn geweest.

De invulling van het afweegkader namen Haskoning en projectleiding, gevoed door specifiek deskundigen voor hun rekening. Op dit afwegingsproces hebben wij geen zicht gehad. We vonden onze opmerkingen over de sociale veiligheid en de aantasting van de bomenrij er helaas niet in terug. Het ingevulde afweegkader verschaft naar onze overtuiging echter wel een vrij compleet, duidelijk en genuanceerd beeld van de plussen en minnen van de diverse varianten. Over details valt altijd te twisten, maar die doen geen afbreuk aan de bruikbaarheid van dit vergelijkingmodel.

Verontrustend duidelijk werd dat niet alleen de hoogte van de brug een forse impact op landschap en natuur zal hebben maar zeker ook de beide aanlandingen, die maar liefst beide plm. 525 meter lang zullen worden. Dat zij op palen geplaatst zullen worden komt ons voor als lelijk en vatbaar voor graffiti, e.d. De constructie op palen van de aanlandingen en de boogvorm van de brug zijn voldongen feiten waar de gemeente ons voor plaatste. In de argumenten voor de brugvorm kunnen we ons vinden, in die voor de palenconstructie minder.

In de laatste bijeenkomst is de keuze voor de voorkeursvariant (variant 1) door Haskoning, projectleiders en deskundigen gepresenteerd. Dit gebeurde op grond van absolute juridische en niet op relatieve afwegingen. Het afweegkader in zijn geheel speelde hierbij eigenlijk maar een uiterst beperkte rol. Dat geldt dus ook voor onze bijdrage.

Ook in de laatste bijeenkomst werd m.b.v. fraaie 3-d-animaties verhelderd wat de driedimensionale impact op de omgeving zou kunnen worden. Deze verduidelijking hebben we zeer gewaardeerd.

Grosso modo kunnen we stellen dat de bewoners en de belangenorganisaties vooral geparticipeerd hebben in de brainstormfase door het aandragen en bespreken van varianten. Een enkele keer is er gediscussieerd en in de besluitvorming hadden wij, begrijpelijk, geen aandeel.

De inbreng van de recreatieve fietsers en wandelaars is o.i. op de juiste manier gewogen, aangezien zij maar een enkele keer gebruik maken van de brug. Aan de wensen van de gehandicapte potentiële passanten is o.i. goed tegemoet gekomen door het stijg- en afdaalpercentage laag te houden. Dit leidde uiteraard, en terecht, tot lange aanlandingen.

Op instigatie van noord zijn er buiten het participatietraject om twee gesprekken gevoerd tussen aan- en omwonenden van noord en zuid, volgens de zgn. Socratische methode. Dit werd gefinancierd door de gemeente, waarvoor dank. De gesprekken leidden niet tot het beoogde herstel van de goede verhoudingen, integendeel. Dit betreuren wij zeer.

Als bewoners aan de zuidzijde hebben wij onze inbreng in het participatieproces vooral gericht op het belang van het behoud van de landschappelijke en ecologische kwaliteit van het weidevogelgebied ten noorden van het Van Starckenborghkanaal en dat ten zuiden ervan, achter Selwerderhof rond de Laan naar 't Klooster. Wij en vele recreanten uit de stad en pauzeerders van het Zernikerterrein die er wandelen en fietsen, ervaren de landschappelijke kenmerken en de vrij rijke flora en fauna van dit terrein als heel waardevol. Dat geldt niet in de laatste plaats voor de bomenrij aan weerszijden van het kanaal die door de varianten 3a en 3b ernstig zouden worden aangetast. Dit gebied is door zijn ligging vlakbij de stad zowel uniek als ook zeer kwetsbaar. Een brug met aanlandingen zou wellicht grafittispuiters, scooterracers, drugsdealers, brugslapers, vuurwerkgooiers, e.d. aantrekken. De west-variant is wat dat betreft veel minder kwetsbaar. Bovendien valt daar een van de aanlandingen grotendeels samen met het talud van het nieuwe zonnethermiepark, waardoor de schade aan landschap en natuur aanzienlijk geringer zou worden dan bij de beide oostelijke varianten (3a en 3b).

Ook komt het ons als heel ongewenst voor een zorgvuldig gerealiseerd weidevogelgebied schade toe te brengen met een brug en aanlanding.

Variant 1 is niet alleen hierom met afstand de meest logische. De nieuwe brug is immers bestemd voor bewoners ten noordoosten van de oude brug. Het is niet meer dan billijk om de brug met aanlanding dan ook in hun buurt neer te leggen en de zuidelijken, die de brug niet gaan gebruiken, niet op te zadelen met de nadelen ervan.

Verder is het de meest logische variant omdat zij de oude route van de historische Paddepoelsterweg het best herstelt. Vanuit het noorden bezien sluit het fiets/wandelpad namelijk aan op alle bestaande verbindingen: Sprikkenburg, Paddepoelsterweg en De Grazen. De oostelijke varianten schieten hierin tekort.



Naar aanleiding van een vraag van een van de participanten heeft Haskoning uitgezocht hoe de diverse varianten zich qua reistijd verhouden tot de huidige route over de Dorkwerderbrug en ten opzichte van elkaar. Hieruit kwam een voor ons zeer ontvondend beeld naar voren. In zo goed als alle gevallen is de tijdwinst via de nieuwe brug slechts luttele minuten. Dit onderstreepte de vraag of die brug een (maatschappelijke) kosten/baten-analyse wel met succes kan doorstaan. Volgens ons beslist niet.

We hebben aangegeven dat we graag zouden zien dat los van gemotoriseerd verkeer ook scooters en brommers geen toegang krijgen tot de brug. Voor hen wordt dit bouwwerk als zodanig wellicht een trekpleister. We vrezen geluidsoverlast, vooral op de aanlandingen en voor deze vorm van vervoer is de omweg qua tijdverlies al helemaal geen probleem.

Afsluitend: het participatieproces is op zichzelf goed georganiseerd en binnen de vooraf gestelde beperkingen qua inbreng grotendeels naar behoren verlopen. De input van de participanten was groot, maar de effectieve output gering, enerzijds doordat zij niet uit een mond spraken, anderzijds doordat de deskundigen van Haskoning en de gemeente soms geneigd bleken hun afwegingen vooral vanuit hun eigen perspectief te postuleren.

## UITKOMST/VOORKEURSVARIANT

Wij zijn het er volledig mee eens dat variant 1 de voorkeur heeft gekregen en zijn blij dat 'harde' juridische overwegingen het pleit hebben beslecht. Zachtere overwegingen zouden wellicht tot veel vervelende discussie achteraf hebben geleid. Het "nee-tenzij-criterium" dat geldt voor eventuele inbreuken op terreinen van het Natuur Netwerk Nederland (NNN) doet volledig recht aan het gegeven dat de Nederlandse natuur in belabberde staat verkeert. Bovendien zou het los daarvan onverantwoord zijn het weidevogelgebied van het Groninger landschap aan te tasten nadat dit met zoveel geld en moeite is gerealiseerd. De vertegenwoordigers van buurtcomité Selwerd vinden wij hierbij volledig aan onze kant.

Een en ander laat onverlet dat wij begrijpen en invoelen dat variant 1 ook een forse ingreep in het landschap teweeg brengt en woongenot aantast, waardoor het voor enkele overburen een hard gelag is. Daar staat tegenover dat zij wel de brug krijgen waaraan de meesten van hen behoefte hebben.

In volgende fase, waarin de bouw wordt voorbereid, zal zuid zich heel terughoudend opstellen.

Kortom, variant 1 verdient o.i. verre de voorkeur omdat:

- # het NNN-weidevogelgebied onaangetast blijft;
- # het kwetsbare landschapje tussen kanaal en Selwerderhof in zijn grote waarde gelaten wordt;
- # een van de aanlandingen nauwelijks tot aantasting van ecologie en landschap leidt;
- # het de meest logische variant is.

## BIJ NADER INZIEN

Wat wij met onze participatie nu feitelijk hebben bereikt is moeilijk vast te stellen. De locaties waar we op uitkwamen waren zoals te verwachten dezelfde als die uit het onderzoek van 2019 naar voren kwamen. Het onderscheid is vooral dat de varianten van 2023 wat verder zijn uitgewerkt. De verschillen van opvatting tussen de bewoners in noord en zuid m.b.t. de drie varianten zijn precies dezelfde gebleven, maar ze zijn nu helaas veel scherper aangezet. Dat heeft de verhoudingen ernstig verstoord.

We hebben wel het gevoel dat we enig tegengewicht hebben kunnen bieden aan de “afstandelijkheid” van de diverse deskundigen. Afstandelijk in die zin dat zij niet in onze omgeving wonen en daar dan ook weinig kennis van en affiniteit mee kunnen hebben. Wij daarentegen hebben een enorme binding met dit gebiedje en met het behoud van zijn specifieke kwaliteiten, zeker ook voor de verdere toekomst. Daar voelen we ons verantwoordelijk voor.

De uiteindelijke voorkeursvariant is niet het product van de participatie maar is te danken aan een juridische clauseule in het NNN. Op welk moment was Haskoning en wanneer de gemeente eigenlijk op de hoogte van deze barrière? Had Haskoning niet veel eerder kunnen vaststellen dat de oostelijke varianten kansloos waren op juridische gronden? Daarmee was een veel snellere procedure mogelijk geweest en dan waren de gemoederen wellicht minder verhit geraakt.

De volgorde van de onderzoekssystematiek is daarbij wellicht een handicap gebleken. Er had beter eerder gekeken kunnen worden naar de juridische beperkingen, de (on)mogelijkheid om land te verwerven en de financiële consequenties. Die komen nu pas helemaal aan het eind aan bod, terwijl daar nu juist de harde go/no go punten zitten. Bij een belangrijke aanschaf in je huishouding zou je het in precies de omgekeerde volgorde doen: eerst vaststellen wat sowieso niet kan en dan pas de overgebleven mogelijkheden tegen elkaar afwegen.

We vragen ons nu dan ook nog af of eventuele problemen met de grondaankoop alles weer op losse schroeven kunnen zetten. Zo ja, wat hebben we al die tijd dan eigenlijk gedaan?

In maart kondigde minister Harbers van infrastructuur aan dat infrastructurele projecten die nog niet vergund zijn stopgezet worden. In hoeverre betreft dit ook onze brug?

Tot slot komen we nog even terug op de vraag die we ons in de inleiding stelden: hoeveel zal deze brug met zijn lange hellingen worden gebruikt en is deze brug zijn geld, gemeenschapsgeld, wel waard? Gelet ook op onderhoud en gladheidsbestrijding, e.d. Meer investeringen en activiteiten op het Zerniketerrein leiden o.i. nauwelijks tot meer echt noodzakelijk gebruik van de brug. Hij is hooguit leuk voor erbij.

Ons antwoord op de vraag is dan ook een onomwonden: nee! De tijdwinst van de nieuwe route is futiel en de veiligheid van de fietsers over de Dorkwerderbrug kan voor een fractie van het geld worden gerealiseerd met een veiliger fietspad. Kortom, bezint eer ge verder gaat!



Reactie op voorkeursvariant nieuwe Paddepoelsterbrug

Geachte wethouder, geacht college en geachte leden van de gemeenteraad,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de uitkomsten van het participatieproces en de voorgestelde voorkeursvariant mbt de nieuwe Paddepoelsterbrug.

Alle omwonenden zijn zeer betrokken bij de totstandkoming van de nieuwe brug. In 2015 waren, na een door de Provincie georganiseerd participatietraject, alle betrokken partijen akkoord met het voorstel voor een getoogde draaibrug, zoals niet lang daarvoor bij Stroobos is gerealiseerd. Er is destijds voor de Paddepoelsterbrug ook een hoge brug overwogen, maar geconcludeerd dat die vanwege bebouwing en landschap niet inpasbaar was.

Na de aanvaring in 2018 hebben omwonenden, belangengroeperingen en gebruikers van de brug zich verenigd in Brugterug en aangedrongen op spoedig herstel van de oeververbinding. Een forse tegenslag voor ons was dat het rijk eenzijdig heeft besloten dat er geen lage brug meer terug mocht komen.

Over het daarop volgende participatietraject met Rijkswaterstaat kunnen we kort zijn.

Vervolgens besloot de gemeente het initiatief naar zich toe te trekken en begon het derde participatietraject. Omwonenden en Brugterug waren inmiddels sceptisch geworden. Maar de gemeente beloofde het allemaal veel beter aan te gaan pakken. Volgens de projectleider zou het realiseren van de nieuwe Paddepoelsterbrug echt samen met de omwonenden gestalte gaan krijgen, zo hield hij ons voor in het voorgesprek. En ook de wethouder wilde zich inspannen om zoveel mogelijk rekening met de omwonenden te houden: 'help ons het goede besluit te nemen'.

Daar willen we de wethouder voor bedanken en ook voor het feit dat we als omwonenden onderling een door de gemeente betaald Socratisch gesprek met elkaar mochten voeren, om op grond van concrete argumenten af te pellen wat nu precies de belangen van alle omwonenden zijn. Want door het jarenlange proces en de eis dat het nu een hoge brug moet worden was er onderling verdeeldheid ontstaan.

Hoewel we als omwonenden helaas niet tot een door allen gedragen standpunt voor de locatie van de nieuwe brug konden komen, hebben we gezamenlijk wel criteria geformuleerd waar alle omwonenden het over eens waren. Dat lijstje is op 12/2 2023 naar de projectleider gemaïld. Belangrijkste criteria zijn dat omwonenden niet vanuit hun huis de hele dag tegen de brug en de hellingbanen aan willen kijken en dat deze op voldoende afstand van de huizen moeten komen te liggen.

Bij de nu voorgestelde westvariant is dat in hoge mate juist wel het geval. De meeste woningen aan de noordzijde van het kanaal liggen, in het geheel open landschap, in een halve cirkel om de beoogde bruglocatie heen, met de oprit in de vorm van een meer dan 150 m lange reuze paperclip daarvoor gesitueerd. De allerbelangrijkste conclusie uit de gesprekken was dat vanuit de meeste omwonenden schade zouden ondervinden als gekozen zou worden voor de westvariant.

Om die reden heeft een aantal omwonenden voorgesteld om naast de westvariant ook een oostvariant te onderzoeken, met rechte hellingen direct naast de bomen langs het kanaal. Ons inziens zal er bij een oostvariant, in tegenstelling tot de westvariant, vanuit de huizen nauwelijks of geen zicht op de brug en de opritten zijn. Tevens zullen de hellingbanen minder zichtbaar zijn omdat ze door de bomen gecamoufleerd worden. De fietsersbond is vanwege het minder bochtig verloop ook voorstander van deze oostvariant. Voor Pieterpad en Wandelnet geldt dit ook, vanwege de qua landschap, natuur, cultuurhistorie en beleving mooiere route.

Wij waren blij dat de gemeente de door omwonenden ingebrachte oostvariant ook wilde onderzoeken. Dat er vervolgens op voorstel van de gemeente in het hele zoekgebied bruglocaties mochten worden bedacht, was wat ons betreft niet nodig geweest, want vanaf het begin was ons duidelijk dat voor een hoge brug hooguit op de beide uiterste uiteinden van het zoekgebied een mogelijkheid zou kunnen zijn.

Op de laatste avond van het participatietraject bleek plotseling dat van de vier varianten die nog in de race waren, West de voorkeursvariant was. En dat kwam niet doordat West zoveel beter uit het afweegkader was gekomen, integendeel, maar vanwege het Nee-tenzij principe dat geldt bij ruimtebeslag op beschermd weidevogelgebied, zoals begrensd in het Natuurbeheerplan van de Provincie. Dat houdt in dit geval in, dat als er een beter alternatief voor de plaatsing van de brug is, het weidevogelgebied ontzien moet worden. Iedereen was verbaasd, omdat dit niet eerder ter sprake was gekomen, maar natuurlijk geen nieuw feit was. Als zo duidelijk was dat er voor West gekozen moest worden, waarom dan dat hele participatie-traject en al die varianten afgewogen?

Drie punten in de Oost tegen West afweging zijn volgens ons ten onrechte niet goed aangepakt, omdat de hiervoor noodzakelijke onderliggende informatie niet (goed) is uitgezocht.

1. Natuur: er wordt heel zwaar beoordeeld op schade aan de natuur bij de oostvariant vanwege het weidevogelgebied. Beleidsmatig is dat begrijpelijk op grond van de genoemde gebiedsbescherming, maar iedereen weet dat weidevogels niet langs een houtwal broeden (waar bovendien al een weg loopt). Er heeft nog geen enkel serieus ecologisch (flora/fauna) onderzoek plaatsgevonden om de impact van een nieuwe brug op de oost- en west varianten te vergelijken. In west bevinden zich bijvoorbeeld vaste verblijfplaatsen (nesten e.d.) van minstens vier soorten roofvogels en uilen en er leven verschillende soorten vleermuizen. Vleermuizen en roofvogelnesten hebben een hoge juridische beschermingsstatus en dat moet

dus ook goed meegewogen worden. Dit maakt de huidige beoordeling, en op grond daarvan de keuze voor West, volstrekt invalide. In de beoordeling door RHDHV komen Oost en West overigens met vrijwel gelijke scores uit de afweging.

Wat betreft het gehanteerde Nee-tenzij principe voor het beleidsmatig beschermde weidevogelgebied is nu gezegd dat de westvariant een geschikt alternatief is en dat oost daarom afvalt. Maar dat is veel te kort door de bocht en kan in elk geval zonder nader ecologisch onderzoek niet zo gesteld worden. Daar komt nog bij dat de eventuele impact op het weidevogelgebied uitstekend gecompenseerd kan worden op voor weidevogels veel kansrijkere percelen in de omgeving. En tot slot biedt een brug aan de oostzijde een prachtige koppelkans voor het daar zo gewenste vogeluitkijkpunt.

2. Omwonenden: in tegenstelling tot wat ons is beloofd, is er in het afweegkader op geen enkele wijze rekening gehouden met de door alle omwonenden geuite wens om niet de hele dag tegen het civiele kunstwerk aan te hoeven kijken. Welke omwonenden daar last van hebben kan objectief worden vastgesteld door zichtlijnen te bepalen, oriëntaties van gebouwen te bekijken en afstanden tussen de bruglocaties en de gebouwen te meten. Op deze wijze kunnen de oost- en de westvariant dienaangaande goed met elkaar worden vergeleken. Dit was voor ons de belangrijkste reden om de oostvariant in te brengen, maar eea is helemaal niet onderzocht.

Tevens is aangenomen dat 100 m afstand van de brug en hellingbanen tot een woning te dichtbij is, maar 150 m acceptabel, 'omdat er geen regelgeving voor bestaat'. Deze aannames zijn nergens op gebaseerd. Als omwonenden vinden we ook 150 of 200 m afstand in het open landschap voor een brug met de afmetingen van de Walfridus nog veel te dicht bij. De gemeente zal, welke van de twee varianten het ook gaat worden, tenminste duidelijk aan moeten geven hoe zij het uitzicht-probleem vanuit de huizen denkt te gaan tackelen. Want we gaan niet zomaar akkoord met wat schaamgroen rond de paperclip en de brug.

3. Belevingswaarde van de route, ook daar waren alle omwonenden het over eens. De belevingswaarde van deze te herstellen recreatieve route is aan de oostkant veel hoger (natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie) dan aan de westkant, waar de aanlanding van de brug plaatsvindt op het weinig fraaie geothermiepark. Dat is de reden dat Wandelnet en Pieterpad ook voor de oostvariant kiezen. Een en ander zien we niet terug in de beoordeling.

Kortom, in de huidige beoordeling door RHDHV komen Oost en West op min of meer gelijke scores uit. Maar als het bureau het hiervoor aangegeven belang van de omwonenden erbij betreft en ook de te verwachten effecten op bestaande natuur, plus de recreatieve belevingswaarde van de beide varianten beter afweegt, dan scoort Oost beter dan West.

In de huidige beoordeling is de aanwezigheid van het weidevogelgebied bij Oost de reden om West als voorkeurslocatie aan te wijzen. Maar zonder gedegen onafhankelijk ecologisch onderzoek naar het hele gebied, is die conclusie op zijn minst voorbarig. Dat dat wel is gebeurd getuigt van ondeskundigheid en onzorgvuldigheid van RHDHV.

Tot slot 1. Wij zijn van mening dat de dubbele negatieve beoordeling van het thema natuur (gebiedsbescherming en soortenbescherming) in de bladen 2 en 3 van het afweegkader met betrekking tot de oostvariant eigenlijk een dubbeltelling is. Op papier is daar beschermd weidevogelgebied, maar in de smalle strook langs de Tjardaweg waar de hellingbaan voor de brug moet komen is soortbescherming minder van toepassing omdat daar geen weidevogels broeden. De zwaar negatieve beoordeling van deze beide aspecten ten opzichte van de westvariant zet echter wel letterlijk en figuurlijk de (kleur)toon in het schema. Beide argumenten zijn geen onneembare obstakels en onvoldoende onderbouwd om west nu al als voorkeursvariant aan te wijzen. Op deze manier zouden de belangen van de omwonenden in het afweegkader ook flink kunnen worden op geplust.

Tot slot 2. Met een optimalisatie waarover met de projectleider reeds van gedachten gewisseld is, hoeft de oostvariant helemaal niet over de gasleiding heen te gaan. Dat scheelt weer een minnetje, waardoor oost nog beter uit het afweegkader komt.

Wij vragen u daarom:

1. Op dit moment niet één voorkeursvariant te kiezen, maar eerst de beoordeling tussen Oost en West op de hiervoor genoemde drie aspecten: zichthinder omwonenden, natuur en recreatieve belevingswaarde nader te onderzoeken zoals door ons aangegeven.
2. Een degelijk natuuronderzoek voor het gehele zoekgebied uit te laten voeren door een ter zake deskundig en onafhankelijk ecologisch onderzoeks- en adviesbureau.
3. De compensatiemogelijkheden en koppelkansen voor het weidevogelgebied goed uit te zoeken. Want het Nee-tenzij principe dat nu als een blokkade voor de oostvariant is gepresenteerd, is volgens ons niet zonder meer van toepassing.

In afwachting van uw reactie, vriendelijke groet,

[Redacted signature block]

# **Bezwaar tegen voorkeurslocatie west, nieuwe Paddepoelsterbrug**

## **Aan het college van B&W van Groningen**

### **Aan leden van de gemeenteraad van Groningen**

Geacht college, geachte leden van de raad,

Als direct omwonenden maken wij bezwaar tegen de voorkeurslocatie voor een 10 m hoge nieuwe Paddepoelsterbrug (met bovenbouw 20 m) met meer dan 500 m lange op- en afritten in ons uitzicht op ca 150 m westwaarts (noordoprit) en dito zuidwaarts (zuidoprit) van ons huis [REDACTED] (argumenten: zie hierna).

#### Proces

Als mede-initiatiefnemer van Brugterug hebben wij ons sinds de aanvaring ingespannen om de oude brug hersteld te krijgen. Gemeente, eigenaar van de weg over de brug, liet het daarbij geheel afweten. Rijkswaterstaat heeft de fout van de brugwachter aangegrepen om de lage brug tegen schriftelijke afspraken met de omwonenden in te verschroten en eenzijdig in te zetten op een 10 m hoge brug, terwijl de oude brug voor 7 ton gerepareerd had kunnen worden. De gemeente heeft de lage brug opgegeven door te besluiten dat het een fietsbrug mocht worden. Daardoor kan Rijkswaterstaat eisen dat het een 10 m hoge brug moet worden.

Als het ongeluk niet was gebeurd, zou de oude brug nu nog in gebruik zijn geweest. Over de vervanging daarvan zou dan nu een heel ander gesprek gevoerd worden, met de vervanging van een (auto-toegankelijke) lage brug als uitgangspunt.

Vier en een half jaar strijd en drie participatie-trajecten verder, dreigen de omwonenden aan de noordzijde van het kanaal nu te krijgen wat ze juist helemaal niet willen: een brug met de afmetingen (hoogte, overspanning) van de Walfridusbrug waar ze vanuit hun huizen de hele dag tegenaan moeten kijken. In ons geval zelfs aan twee zijden op slechts ca 150 m afstand. Zes woningen aan de noordzijde staan in een halve cirkel in het volkomen open landschap om de beoogde nieuwe bruglocatie heen.

Daarom hebben wij de gemeente gevraagd óók een oostelijke variant te onderzoeken, met opritten parallel aan de bomenrijen langs het kanaal. Omwonenden aan de zuidzijde hebben hiervan weinig last omdat de afstand tot de brug meestal groter is en de brug vanwege bossages vanuit de huizen niet of nauwelijks zichtbaar zal zijn. Op één boerderij na, maar die is met het woongedeelte helemaal niet op de bruglocatie georiënteerd.

Ondanks het enorme afweegkader, vinden wij dat dit oostelijke alternatief niet goed is afgewogen tegen de nu uitgesproken voorkeurslocatie, onder andere op het aspect ‘aantasting woongenot’ (zichthinder). Dit is namelijk helemaal niet onderzocht en toch zijn Oost en West van een gelijke beoordeling voorzien. Noch de zichthinder bij noord ten opzichte van zuid is



onderzocht en goed afgewogen, noch de zichthinder ten opzichte van de andere criteria in het afweegkader, waaronder de ‘aantasting’ van het weidevogelgebied. Terwijl géén brug en hellingbanen in je uitzicht een belangrijk punt is voor alle omwonenden.

In tegenstelling tot wat ons vooraf is beloofd, heeft het omwonenden-belang een marginale rol in het afweegkader gekregen. We hebben daartegen tevergeefs geprotesteerd! Voor alle mogelijke onderdelen zijn ‘specialisten’ ingeschakeld, behalve voor de beoordeling van het (verlies van) ‘woongenot’. Gemeente en RHDHV hebben ook zelf verzuimd zichtlijnen, afstanden en orientaties te bepalen en die voor de beide locaties met elkaar te vergelijken.

En dat terwijl ons bij het begin van het derde participatietraject door de projectleider is beloofd dat ‘we samen’ aan de nieuwe brug zouden gaan werken en dat er nu echt rekening met de omwonenden gehouden zou worden. Ook de wethouder heeft zich in die zin uitgesproken. Op een van de avonden stak hij zelfs zijn beide handen omhoog en zei: ‘help ons het goede besluit te nemen’!

Terwijl Oost positiever uit het afweegkader komt dan West, bleek mogelijk lastiger juridische procedures (in het afweegkader een knalrode dubbeltelling) vanwege het aangrenzende weidevogelgebied bij Oost op de laatste avond plotsklaps het doorslaggevende argument om voor West te kiezen. Hiervoor werd het ‘nee-tenzij’-principe opgevoerd. Maar iedere inhoudelijke onderbouwing daarvoor ontbreekt. Een hiervoor noodzakelijk Flora en Fauna onderzoek, zowel voor de oost- als de westlocatie is nog helemaal niet uitgevoerd.

Het nu voortijdig afserven van de oostvariant mist inhoudelijke grond en is dus veel te kort door de bocht.

Tot slot, als het ‘nee-tenzij’-argument zo’n dwingende reden is om voor West te kiezen, waarom dan al die varianten uitgewerkt en een heel afweegkader opgetuigd? Terwijl over dit ‘probleem’ in het hele proces niet eerder gesproken is. Dat betekent toch dat het hele participatieproces een spel was waarvan de uitkomst van te voren al vast stond?

Kunt u zich voorstellen hoe dat voelt als participant?

Als ik vooraf had geweten dat een 10 m hoge brug achter ons huis een mogelijk uitkomst zou zijn, was ik natuurlijk nooit met ‘Brugterug’ begonnen!

Wij hopen dat u nog een beetje rekening met ons wilt houden. In afwachting van uw reactie, vriendelijke groet,

[Redacted signature]

Onze argumenten:

**tégen west** - Paperclip oprit en brug noordzijde slechts ca 150 m achter nrs. 11 en 11a en tevens vol in het uitzicht van nrs 5, 7, 8 en 9: wij vinden dat de gemeente ons dit niet kan aandoen. Net zoals dat ook geldt voor centraal gelegen varianten.

In 2015 is door alle partijen al geconcludeerd dat een hoge brug niet inpasbaar is in dit gebied.

- Alle omwonenden noordzijde zijn fel tegen een westelijke variant. ‘Wij willen niet de hele dag tegen die lelijke 10 m hoge brug en hellingbanen aankijken’ is een veel gehoorde opmerking.
- Omwonenden bij de oude brug (nr 10 en 13) hebben niets aan de westelijke variant omdat ze daarvoor eerst 1 - 1,5 km terug moeten fietsen.
- De ca 150 m lange paperclip is een zeer ingrijpende en onacceptabele verstoring van open landschap aan de noordzijde van het kanaal.
- Oprit noordzijde vormt ernstige beeldverstoring dwars in het agrarische cultuurlandschap (kernkwaliteit 2 in Landschapsadvies)
- Oprit noordzijde verstoort directe omgeving van 2 rijksmonumenten (nrs. 5 en 11). NB. Deze zijn overigens niet aangegeven op kaart Cultuurhistorie.
- Oprit noordzijde verstoort nog gave Middeleeuwse onregelmatige blokverkaveling aan noordzijde (zie Landschapsadvies kernkwaliteit 3).
- Westvariant vormt minder logische verbinding in verloop Paddepoelsterweg: de nieuwe brug moet primair de historische Paddepoelsterweg weer verbinden (en niet uitkomen in het labyrint aan fietspaden aan zuidzijde).
- Laat de versturende infrastructurele werken zoveel mogelijk aan de ruimtelijk, toch al versnipperde en verstoorde stadskant van het kanaal blijven, met Selwerderhof, Zernike, hoogspanningsleiding, etc (zie kaart 2022 in landschapsplan, kernkwaliteit 4).
- Beeldkwaliteit route: weinig fraaie aanlanding brug aan zuidzijde met uitzicht over geothermiepark.
- Als er in het zoekgebied ergens sprake is van een gaaf open landschap, dan is dat aan de noordzijde van het kanaal. Een 500 m lange oprit in de vorm van een reuze-paperclip verstoort dit beeld meer dan een oprit even-wijdig aan de bomenrij langs het kanaal (waar de Tjardaweg toch al loopt).
- Privé: brug en oprit belemmeren op minder dan 150 m ons vrije uitzicht over het open landschap, waar onze nieuwbouw juist op georiënteerd is.
- Privé: het Pieterpad loopt niet meer langs ons huis, daar hebben we speciaal een B&B voor gemaakt.  
NB. Hunzeroord is cultuurhistorisch belangrijke plek aan PP. Hunzeroord is gebouwd door hoogleraar Sybrandus Stratingh, onder meer de uitvinder van het allereerste elektrisch aangedreven voertuig ter wereld, in 1835.
- Privé: wij zullen ons op alle mogelijke manieren gaan verzetten tegen de realisatie van een brug in een westelijke variant. En wij zijn niet de enigen.

#### **vóór oost**

- Hebben minste omwonenden last van. En dat is objectief vast te stellen. Kleinste afstand woningen tot hoogste brugdelen is na optimalisatie ca 200 m (nr 16), bij andere woningen is afstand (veel) groter. Vanwege aanwezige bossages zijn de brug en de opritten vanuit de huizen aan de zuidzijde

bovendien niet of nauwelijks te zien. Ook is het woongedeelte van de meest dichtbij gelegen boerderij helemaal niet op de bruglocatie georiënteerd.

- Brug zo oostelijk mogelijk, met op- en afrit evenwijdig en dicht langs de bomenrijen langs het kanaal, verstoort het open landschap het minst.
- Brug zo oostelijk mogelijk, vormt de meest logische verbinding in herstel Paddepoelsterweg, qua route en is ook de beste verbinding voor de al eerder opgegeven/opgeheven oude doorgaande Oude Adorperweg. Zie: zicht en beleving (cultuurhistorie, natuur en landschap) infrastructuurkaart landschapsanalyse.
- De oostvariant is ook de kortste route.
- Op hoogste punt mooi uitzicht over Groninger Landschap aan noordzijde (GL wil daar een uitkijktoren) en Kasteelterrein Selwerd en kloosterterrein aan zuidzijde.
- Oprit noordzijde langs Tjardaweg geeft minste visuele verstoring van het open landschap aan de noordzijde van het kanaal (camouflage door bomen)
- Groninger Landschap moet voor oprit langs hun gebied gecompenseerd worden. Echter, nu al geen broedparen in eerste zone langs de Tjardaweg, vanwege roofvogels in bomen.
- Tjardaweg te gebruiken als 'bouwweg' voor oprit noordzijde.
- Oprit zuidzijde gaat langs toch al verstoord en versnipperd gebied: Zernike, Selwerderhof, hoogspanningslijn, etc. Laan naar het Klooster kan functioneel gemaakt worden: oppakken historische lijnen.
- Zuidzijde bevat archeologisch waardevolle resten, maar een oprit op palen hoeft deze niet te verstoren.
- De oostelijke variant verstoort geen omgeving van gebouwde rijksmonumenten, zoals aan de noordzijde in de westelijke variant.
- De Fietzersbond heeft voorkeur voor de oostvariant omdat die minder bochten heeft.
- De wandelorganisaties Wandelnet en Pieterpad zijn eveneens voorstander van de oost-variant vanwege de beeldkwaliteit en belevingswaarde van de route (cultuurhistorie, landschap, archeologie) in tegenstelling tot de aanlanding van de brug op het geothermiepark bij de westvariant.

### **Opmerkingen mbt het Landschapsplan**

- Op kaart Cultuurhistorie ontbreken de gebouwde rijksmonumenten (RM), Paddepoelsterweg 5 en 11/11a.
- Op kaart recreatief netwerk ontbreken de routes over de Paddepoelsterweg. Oorspronkelijk liepen alle (nationale) recreatieve wandel- en fietsroutes in dit deel van de provincie over de Paddepoelsterweg (informatie Provincie). Die zijn nu omgeleid, maar die liepen daar niet voor niets. E.e.a. graag alsnog aangeven op deze kaart.





## Varianten Paddepoelsterbrug

- Vooraf

Het Groninger Landschap is voorstander van herstel van een lage brug, zowel uit oogpunt van functionaliteit als vanuit landschappelijke inpassing. Op dit moment is een keuze gemaakt voor een hoge brug; voor deze notitie is dat het uitgangspunt.

- beschouwing vanuit landschap

Het landschap ten oosten van de voormalige brug (noord en zuid van het Van Starckenborghkanaal) is in grote mate nog intact, zowel de verkaveling als het aanwezige microreliëf. De varianten die hier landen betekenen allemaal een ingrijpende aantasting van de bestaande waarden.

Het landschap ten westen van de voormalige brug is met name aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal al voor een belangrijk deel aangetast. Het slibdepot ligt daar al veel hoger dan de omgeving en misschien kan deze gebruikt of geschikt gemaakt worden voor het talud naar de brug toe. Hiermee is de impact op de omgeving kleiner dan wanneer er een geheel nieuw talud moet worden aangelegd. Het landschap noordelijk van het kanaal is voor een groot deel nog wel intact, maar door de variant te kiezen die de verkaveling volgt, blijft er nog iets van het lijnenspel over.

Langs het kanaal, en zeker aan de noordzijde, is het belangrijk dat zichtlijnen behouden blijven. Een transparante constructie heeft onze nadrukkelijke voorkeur boven een constructie met grondtalud. Door de hoogte zal de brug goed zichtbaar zijn, dit vraagt om een hoge ontwerp kwaliteit.

- beschouwing vanuit natuur

Alle brugvarianten in het oostelijke zoekgebied en die van de voormalige brug (zowel varianten met een grondwal als varianten op palen) leiden tot aantasting van de natuurwaarden in het aangrenzende NNN-natuurgebied. Het gaat hierbij om aantasting van de geldende weidevogelstelling. In dit natuurgebied is de afgelopen jaren zwaar geïnvesteerd in optimalisatie van de terreinomstandigheden voor weidevogels. Onder andere door opzet van het waterpeil. De aantasting van de natuurwaarden treedt op als gevolg van areaal- én kwaliteitsverlies. Kwaliteitsverlies treedt op als gevolg van het opschuiven van verstoord oppervlak het natuurgebied in, gecombineerd met een toename van onrust als gevolg van verkeersbewegingen. Door de toenemende hoogte van de verstoringsbron (zijnde een 9m hoge brug met hellingtaluds) zal de verstoringsafstand toenemen ten opzichte van huidige aanwezige verstoringsbron (zijnde aanwezige beplantingsstrook langs de Tjardaweg).

Gezien bovenstaande beschouwingen zijn wij van mening dat de realisatie van een nieuwe hoge Paddepoelsterbrug in het oostelijke zoekgebied en binnen het zoekgebied van de voormalige brug niet wenselijk is. Dit mede vanuit het oogpunt dat er een alternatief is met een lagere impact op natuur en landschap in het westelijke zoekgebied.



Aan Burgemeester en wethouders van de  
gemeente Groningen.

Datum: 8 april 2023  
Betreft: Paddepoelsterbrug  
Uw kenmerk:

Geacht College,

Graag willen wij reageren naar aanleiding van de presentatie van de heer Keissen, omgevingsmanager Paddepoelsterbrug op 21 maart jl. over mogelijke voorkeurslocaties voor een vervangende Paddepoelsterbrug.

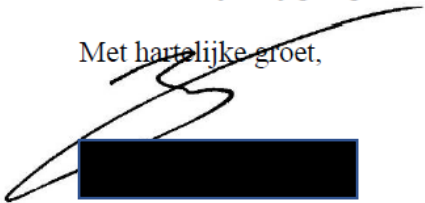

Al eerder hebben wij aangegeven dat het herstel van de brug over het Van Starckenborghkanaal in de Paddepoelsterweg voor het Pieterpad van het grootste belang is. De huidige omleidingsroute via de Dorkwerderbrug en het fietspad langs het Reitdiep voldoet niet aan de voorwaarden voor een aantrekkelijke en veilige wandelroute. Niet alleen is deze route weinig interessant, maar vooral het fietspad langs het Reitdiep is vanwege de beperkte breedte eigenlijk ongeschikt voor gedeeld gebruik door wandelaars en fietsers. We zijn dan ook blij dat het proces voor een nieuwe Paddepoelsterbrug door de gemeente ter hand is genomen en wij kijken er zeer naar uit om onze route via de Paddepoelsterweg te kunnen hernemen.

Voor wat de locatie van de brug betreft sluiten we ons graag aan bij de locatie die lokaal het grootste draagvlak heeft. Voor de uitvoering van de brug benadrukken wij nogmaals de punten die wij ook eerder in het proces hebben ingebracht (zie ook het gespreksverslag van 27 september 2022):

- Wij vinden het van groot belang dat fiets- en wandelverkeer op de brug en op de toelidende wegen gescheiden zijn.
- Omwegen via hellingbanen moeten worden voorkomen door het plaatsen van trappen.
- Benut de hoge brug als een kans om een 'landmark' te creëren, bijvoorbeeld door een uitzichtpunt met bankjes op de brug te maken.

Uiteraard zijn wij graag bereid om deze punten nader toe te lichten, indien gewenst.

Met hartelijke groet,

Directeur/bestuurder

Aan: Burgemeester en wethouders van Groningen,

Onderwerp: Locatiekeuze nieuwe Paddepoelsterbrug  
Datum: 24 maart 2023

Geacht college,

Op 21 maart 2023 heeft uw omgevingsmanager de heer N. Keissen een deskundigenadvies gepresenteerd voor een mogelijke voorkeurslocatie voor de nieuwe (vervangende) Paddepoelsterbrug.

Onze waardering voor het proces dat de gemeente Groningen doorloopt met omwonenden, belangenorganisaties en belangstellenden.

In dat proces hebben wij aangegeven dat wij het van het grootste belang vinden dat de uitgevaren Paddepoelsterbrug wordt vervangen door een nieuwe brug. Dit is voor ons het belangrijkste punt. Onze voorkeur heeft het dat die de nieuwe brug in de nabijheid komt van de oude inmiddels verdwenen brug.

Daarbij hebben wij aangegeven dat voor ons van belang zijn:

- a. De nieuwe brug moet optimaal worden aangesloten op ons LAW-netwerk, in het bijzonder het iconisch Pieterpad;
- b. Op de nieuwe brug moet fiets- en wandelverkeer niet gemengd worden
- c. De nieuwe brug moet bewandelbaar zijn, waarbij trappen (ook bij taluds of vergelijkbaar) deel uitmaken van het werk.
- d. De nieuwe brug moet de beleving van het landschap versterken.

Indien wij het deskundigenadvies volgen dan is voor ons duidelijk dat locatie II niet in overweging moet worden genomen, maar dat voor de afweging enkel relevant zijn de locaties I en III (A+B);

Wij onderschrijven dat locatie IIIB het best aansluit bij onze belangen a. t/m d. (wij kunnen leven met het eerder in proces gekozen wegprofiel),

Wij snappen dat deze locatie stuit op natuur(beschermings)belangen en bezwaren. Dit brengt locatie I in beeld als voorkeurslocatie voor de nieuwe brug.

Mocht u deze locatie ook uw voorkeur hebben, dan zagen wij graag dat:

- a. Wij met u de optimale aansluiting op onze LAW-netwerk vinden en uitwerken, waarbij bij ons zorgen zijn of wel het fiets- en wandelverkeer veilig en comfortabel ontmengd kan worden bij de toeleidende voornamelijk fietsroutes, die ook worden benut door wandelaars
- b. Voor wandelaars trappen bij de brug worden gerealiseerd, zodat routes kunnen worden verkort en de oversteek sneller en beter gemaakt kan worden
- c. Wij met u aan de slag gaan om de landschapsbeleving aan de zuidzijde, met namen bij het zonnethermiepark (in aanleg) te ontdoen van zijn industriële en utilitaire uitstraling (zie het voor ons van belang zijnde punt d.)

In het geval u hierbij tegemoetkomt aan onze wensen dan kan wat ons betreft de keuze voor locatie I ondersteunt worden.

Uiteraard ben ik bereid met u in gesprek te blijven over de nieuwe Paddepoelsterbrug en deze brief nader u toe te lichten.

Deze reactie heb ik afgestemd met de Stichting Pieterpad [redacted] De stichting zal nog afzonderlijk in uw richting reageren.

Met vriendelijke groet,  
Namens Wandelnet,

[redacted]





Met name ten behoeve van de utilitaire fietser graag bij voorkeur hellingen met zo weinig mogelijke bochten en zeker geen spiraalconstructie of lussen teruguit.

Voor voetgangers een extra mogelijkheid om de hoogte van de brug door middel van een trap te bereiken.

Aanlanding: de FB pleit in het belang van de utilitaire fietser voor een aanlanding, bij voorkeur op de plaats van de oude brug en vervolgens te streven naar een zo recht mogelijke route, zonder veel bochten. Iets, maar zo weinig mogelijk, ten westen of ten oosten van de plaats van de oude brug is denkbaar, al naar gelang de beschikbare ruimte en inpassingsmogelijkheden i.v.m. aanwezige bebouwing, dit toelaten.

*De FB vraagt de situering in een kortdurend open proces te bepalen met behulp van het bureau dat voor het ontwerp van de brug wordt ingeschakeld. Dit vanwege de verschillende belangen, maar ook omdat een en ander mede afhangt van de technische mogelijkheden. Een ontwerpbureau is in staat de diverse varianten te benoemen, en deze met respect voor belanghebbende stakeholders ter discussie te stellen*

Ad 2, bouwwijze, ontwerp.

De FB heeft een sterke voorkeur voor duurzaam bouwen door middel van hergebruik van materialen, efficiënte constructies, gebruik van biomaterialen enz.

Graag aandacht voor de uitstraling en complexiteit van het geheel, zoveel mogelijk omgevingsinclusief. Scherpe keuzes hierover beïnvloeden in belangrijke mate de kosten van het project.

*Proces:*

Het geduld van de belanghebbende gebruikers is al te lang op de proef gesteld. De FB pleit er daarom voor om de einddatum van het project taakstellend vast te stellen in 2026 en het proces daarop af te stemmen. Met de ingekomen wensen en ambities van zowel gemeente als belanghebbenden kan de gemeente met ondersteuning van het ontwerpbureau op korte termijn een programma van eisen vaststellen, zo nodig later aan te passen bij gebrek aan voldoende budget. Daarna procedures als bij de gemeente gebruikelijk met prioritaire aansturing, vervolgens aanbesteding.

FB/HG

**Uw vraag:**

verzoek om aanpassing voorstel ambtelijke projectgroep inzake de nieuwe Paddepoelsterbrug

Aan de gemeente Groningen  
Postbus 30026  
9700 RM Groningen

Ulrum, 11 April2023

Betreft:Reactie op voorkeursvariant nieuwe Paddepoelsterbrug

Geachte wethouder, geacht college en geachte leden van de gemeenteraad,

Als Fietsersbond waren we uitgenodigd om deel te nemen aan het participatieproces over de nieuwe Paddepoelsterbrug. Wij hebben ons in de discussies terughoudend opgesteld omdat wij niet teveel partij wilden worden in de meningsverschillen tussen de belanghebbende aanwonenden over het beste tracé. Wij hebben ons beperkt tot het formuleren van enkele randvoorwaarden. Een daarvan betrof onze wens om te voorkomen dat de open afrit van de brug zouden gaan bestaan uit spiraalvormige of soortgelijke trajecten. Deze zijn voor fietsers niet prettig en naar het oordeel van de FB uitermate ongewenst als er reële alternatieve mogelijkheden bestaan. Voor de FB geldt voor zo'n tracé ook een soort nee-tenzijprincipe,; dat alleen als alternatieven slechter zijn.

Laat de uitkomst van de door uw projectgroep gemaakte afwegingen met betrekking tot het noorderlijk tracé nu juist bestaan uit een papercliptracé, dit vanwege de natuur. Heel erg jammer. Ook de FB is het behoud van kostbare natuur belangrijk, maar dit bij voorkeur alleen als het om niet-compenseerbare natuur gaat die in de context van de ruimere omgeving niet vervangbaar is.

In beginsel lijkt er een mogelijkheid te zijn om voor een alternatief tracé te kiezen, nl. voor de door een groep aanwonenden voorgestelde zgn.oostvariant.

Wij dringen er bij u op aan om de natuurargumenten die hebben geleid tot de keuze van de projectgroep bij uw beslissing tegen het licht te houden, dit overeenkomstig het pleidooi van een aantal bewoners in hun brief aan u. Het zou doodzonde zijn als nu voor de westvariant wordt gekozen, waarvan het voordeel slechts op grond van een theoretisch in de wet verankerd argument wordt vastgesteld, terwijl het aangedragen oosttraject in de praktijk een andere of misschien zelfs betere oplossing biedt.

Gaat u bij uw definitieve vaststelling van het tracé alstublieft niet over een nacht ijs. Met het oostelijk tracé kiest u in ieder geval voor een veel vriendelijkere uitvoering voor de gebruikers van de toekomstige brug. Voor de Fietsersbond lijkt het erop dat het gewicht van het belang van de gebruikers van de brug in de afweging die de projectgroep heeft gemaakt, te licht is beoordeeld.

Met een vriendelijke groet,



namens de Fietsersbond, provincie Groningen.

---

**Datum:**

12-04-2023



## Advies Paddepoelsterbrug

23 maart 2023

Zeer gewaardeerde gemeenteraadsleden, burgemeester en wethouders,

De Werkgroep Toegankelijk Groningen is van mening dat of deze deze brug er moet komen en zo ja waar in de eerste plaats het belang is van de direct omwonenden, inclusief bewoners met een mobiliteitsbeperking vanzelfsprekend.

Zij zullen er het meest gebruik van maken.

Hun standpunt moet daarom doorslaggevend zijn.

De tijdswinst van de Paddepoelsterbrug levert fietsers en snelle meerwieliers slechts 3 minuten winst op, voetgangers en langzame meerwieliers 10. Of reken iets meer voor kleine kinderen en de heel langzame 'lopers'.

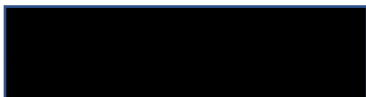
Voor recreanten en andere mensen die er maar af en toe hoeven te passeren, vinden wij deze investering daarom geen prioriteit hebben. De kosten zijn hoog en het geld kan misschien anders beter ingezet worden.

Als de omwonenden de brug belangrijk genoeg vinden en de Gemeente besluit dat hij er moet komen, dient de brug goed toegankelijk te zijn conform de uitgewerkte scenario's.

Als de brug er niet komt, vinden we het noodzakelijk dat het pad van de Paddepoelsterweg naar de Dorkwerder brug verbeterd wordt. Zodat je er ook met een rolstoel, scootmobiel of kinderwagen comfortabel gebruik van kunt maken.

Vriendelijke groet,

Werkgroep Toegankelijk Groningen





Bij deze geef ik, op jouw verzoek, graag een reactie m.b.t. de vernieuwing van de Paddepoelsterbrug.

Dit als belangenbehartiger namens de Omgevingscommissie van de Dorpsvereniging van Garnwerd, "Gastvrij Middag-Humsterland" (werkgroep v/d Gebiedsraad Middag-Humsterland) en een aantal organisaties, die hun schriftelijke steun voor herstel van de Paddepoelsterbrug hebben ingediend.

Op basis van ontvangen informatie, gehouden gesprekken en a.d.h.v. ondersteuningsverklaringen komen we tot de navolgende samenvatting :

1. De vervanging van de oude Paddenpoelsterbrug wordt met open armen ontvangen !
2. De westelijke voorkeursvariant komt, qua plus- en minpunten vrijwel overeen, waarbij de oostelijke variant het aspect "inpasbaarheid" hoog scoort en de "meanderende" westelijke variant door recreanten en sporters ook wel als een bijzondere uitdaging zal kunnen worden ervaren.
3. In Garnwerd is men verheugd met het herstel van een Paddepoelsterbrug-verbinding maar kwam men niet tot een eensluidende keuze bij de laatste 4 opties, en maakt men dit individueel digitaal kenbaar.
4. De nieuwe afstandsverschillen in relatie tot eerdere (mogelijke) wachttijden voor de brug, vallen tegen elkaar weg.
5. De groene, maar ook ruimtelijke route spreekt eenieder in positieve zin sterk aan, daarom ook een verzoek :  
We zouden het sterk op prijs stellen, dat de gebruikers van deze route maximaal gebruik kunnen maken van deze rustige historische groene route.  
M.a.w. een kortsluiting via/naar het Zernike-gebied bij de westelijke variant is goed, maar houdt de oude route aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal, vanaf de oude Paddenpoelsterbrug wel open voor gebruik !

Mede door mijn ervaringen tijdens de vele overlegsituaties, activiteiten en alles er omheen, een laatste kanttekening :

Het is spijtig dat, ondanks ieders inzet, intenties en methodiek het voor meerdere aanwonenden een moeilijke tijd is geweest, dat er toch samenwerking en vertrouwen is geschaad en dat de huidige voorkeursvariant toch niet de "hunne" is.

We hopen hiermee tot op heden een bijdrage te hebben geleverd, spreken de hoop uit op een spoedig vervolg van de uitwerking ..... en een snelle uitvoering van dit project.

Garnwerd 12 april 2023

Voor deze



---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 4 april 2023 11:12  
**Aan:** Postbus Paddepoelsterbrug  
**Onderwerp:** over de fietsbrug varianten

Hoewel wij hier eigenlijk geen directe partij in zijn, maar als fietsende Paddepoelers wel een toeristisch belang hebben, kiest een meerderheid van de wijkraad voor optie 1, tevens de voorkeursvariant van de gemeente. Bij deze variant komt de brug iets westelijker dan de oude plek, maar houdt wel de min of meer natuurlijke richting naar het buitengebied van de Paddepoelsterweg aan. Ook lijkt deze variant de minste inbreuk op de omgeving te geven.

[REDACTED]





---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 21 maart 2023 22:59  
**Aan:** Postbus Paddepoelsterbrug  
**Onderwerp:** afweegkader.

**Opvolgingsvlag:** Opvolgen  
**Vlagstatus:** Met vlag

*Geachte heer/ mevrouw,*

We waren op de bijeenkomst van afgelopen dinsdag 21 mrt JL. Daar werden de varianten van de bruggen getoond en prachtig in beeld weergegeven.

Tot onze vreugde had de meest westelijke variant de voorkeur wat wij van harte willen ondersteunen.

Het mooie natuurgebied en het gebied rondom het voormalig klooster blijft hierdoor gespaard.

Wij wensen u veel succes toe met het vervolg hiervan.

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** vrijdag 31 maart 2023 14:11  
**Aan:** Postbus Paddepoelsterbrug  
**Onderwerp:** Voorkeursvariant

Lectori Salutem,

Hartelijk dank voor uw met zorg samengestelde presentatie van de varianten voor de Paddepoelsterbrug. Ook mijn complimenten voor het goede luisterende oor van RHDHV, de gemeente et alii.

Mijn voorkeursvariant is de meest westelijke variant, variant I.

Gezien vanaf [REDACTED] valt de constructie weg tegen het construct van het zanddepôt. En met behoud of eventueel extra aanplant van bomen/boschages is wellicht het zicht nog te veraangename.

Bovendien is er zo goed als geen extra overlast voor omwonenden ; [REDACTED] heeft haar woongedeelte aan de oostzijde, en de afstand tot de aan te leggen brug is behoorlijk ruim. [REDACTED] zijn nog verder verwijderd.

Het aanleggen van een fietspad door het weiland is te verkiezen boven aanleg fietspad door natuurgebied of archeologisch waardevol gebied, zoals naast de Selwerderhof.

Aandachtspunten:

- verlichting: dimbaar, led, verstoring nachtrust vogels en andere dieren
- aanbrengen reflecterende elementen in wegdek aan zijkant en midden op het fietspad
- snelheidsremmende maatregelen voor elektrische fietsen en wielrengroepen en elektrische bromfietsen
- verbod voor uitlaatgassen, tweetaktbrommers
- zo veel mogelijk behoud van zichtlijnen
- behoud zoveel mogelijk bomen aan zuidkant Van Starckenborghkanaal
- plateaus met 0 % stijgingspercentage voor mindervaliden, hartpatiënten etc
- eventueel parkeerhavens voor rustende fietsers of om van het uitzicht te genieten

Het zou mooi zijn, wanneer de brug gerealiseerd is, dat de stad verblijd kan worden, als afsluiting van jaren van overlast, met de terugkeer van De Gedichtenboom van Gerrit Krol naar de plek waar dit kunstwerk voor is gemaakt, de noordwesthoek van de kruising Van Starckenborghkanaal- Reitdiep.

---

**Van:** [REDACTED]  
**Verzonden:** dinsdag 4 april 2023 16:28  
**Aan:** Postbus Paddepoelsterbrug  
**Onderwerp:** Brug - Laan naar 't Klooster

Dag,

Graag zag ik een brug terug aan de Paddepoelsterweg en het liefst een lage.

De reden waarom ik reactie geef is omdat ik erg schrok van één van de plannen.  
In één van de mogelijke opties zag ik een fietspad gepland over de laan naar 't Klooster.  
Daar wil ik ernstig bezwaar tegen maken.

Wonend in één van de Noordelijke stadswijken is de Paddepoelsterweg mijn "uitvalsweg" uit de stad. Je loopt als het ware het groen en de historie in, langs een vroeger galgenveld en even later is de afslag te nemen naar de Laan naar 't Klooster. Juist omdat dit pad onverhard is en zonder de fietsers, kom je als wandelaar tot rust. In het besef dat eeuwen geleden kloosterlingen liepen in deze contreien. (En vast niet over een verhard fietspad).

Een eind verderop zie je de "huppels" liggen waarop Kasteel Selwerd heeft gestaan. Je laat je inspireren door het gedicht wat daar staat. Neemt de tijd om het te lezen en ziet de valken voor de jacht weer rondvliegen...

[REDACTED] verrijkt je kennis van de geschiedenis (die teruggaat tot ongeveer 1400)

Een meer "zen" en "mindful"-moment dan het lopen door het gras (en soms wat blubber) van de Laan naar 't Klooster ken ik niet...

Laat het alsjeblieft bestaan!

Met vriendelijke groet,  
[REDACTED]

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

Naam: Piebepad.  
keuze 1 | geen probleem  
\* brug moet veilig zijn | wandelaars | fietsers apart.  
\* aansluiten → Piebepad.  
\* bruggen → verkorten  
\* beleving landschap belangrijk.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam \_\_\_\_\_

Adres \_\_\_\_\_

E-mailadres \_\_\_\_\_

keuze

plan I

reden :

minst ingrijpen in het landschap!

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam  
Adres  
E-mailadres

Variant 1 heeft mijn sterke voorkeur.  
Minst impact op het bestaande landschap.  
Eindigt in een lus, ~~dat beperkt ook~~  
mooi compact. Mooiste variant,  
verheug me op het uitzicht. Prettig ~~de~~  
op afstand en toegankelijk voor omwonenden.

Communicatie:

\* Tip: lied van ~~van~~ gebruiken  
in de publiciteit rondom de brug.  
\* Brug Trug. YouTube

~~Taken~~  
Informatieborden voor iedereen toegankelijk  
maken. Bijv. „migiteren“ en NNN foelichten.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Prachtige 3D beelden!

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

plan 1 = prima. We hopen dat er nu tempo wordt gemaakt met de plannen & we weer vanuit Selwerd over 't kanaal kunnen fietsen.  
Graag zien we een maximale begroeiing bij de nieuwe brug: Bomen, struiken & klimop dus bijv. klimop bij de palen 1/2 brug.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**



## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

DUIDELIJKE VOORKEUR VAN DE  
GEMEENTE IS OOK MIJN VOORKEUR.  
CONSTRUCTIE ZIET ER (VIRTUEEL) LEUK  
UIT.  
HELIINGBAAN OGST GOMFORTABEL.  
WAT MIJ BETREFT: BOUWEN MAAR!

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

Voorkeur alternatief I

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

Ik vind de voorkeurslocatie 1 ook de beste locatie.  
Naar mijn mening heeft dat de minste impact op de omgeving. Zo blijft aan de zuidkant het mooie Paddepoelsterweggetje in tact.  
Ook is de brug zelf een mooie landmark in het landschap. Het zou mooi zijn als daar ook een punt komt om af te stappen en van het uitzicht te genieten.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

*Rijn Voorburgaast wij naar Locatie 1!*

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

De tekeningen maken heel erg duidelijk dat een hoge brug een slechte keuze is (gewest).

De brug zal altijd heel erg zichtbaar zijn in het landschap. Een brug zelf kan met een goede ontwerper nog wel fraai worden, maar de aanrij lopruij wordt dat nood.

Van de varianten isind ik nr. 1 het minst slecht. Het veegt in elk geval nog een pad door het weiland (noordzijde) toe.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

gezien de de vaarrouten en fietspad  
denk ik dat de 1<sup>e</sup> Locatie ~~geen~~ de  
beste keuze is.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

Optie 3 B is het best,

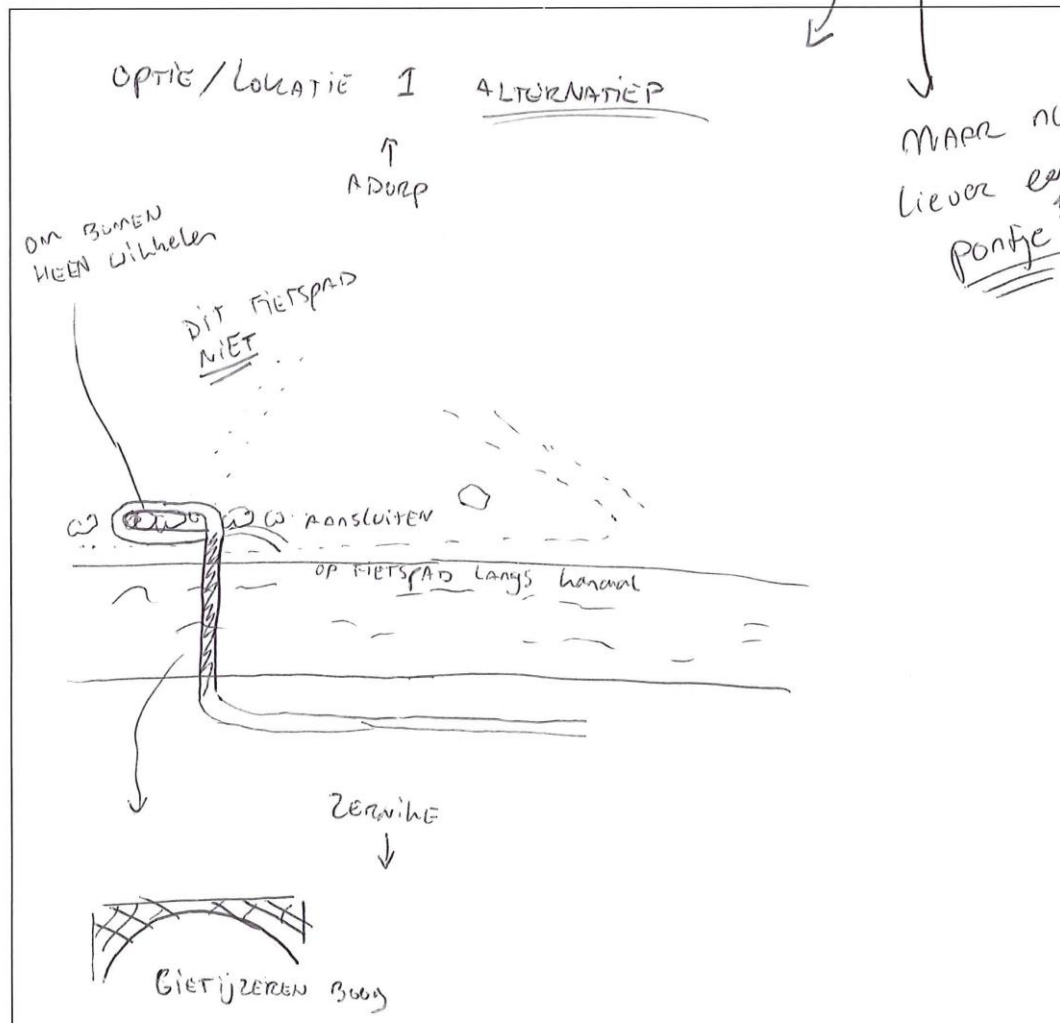
TENZIJ (liever één brug dan de opties)

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres



Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

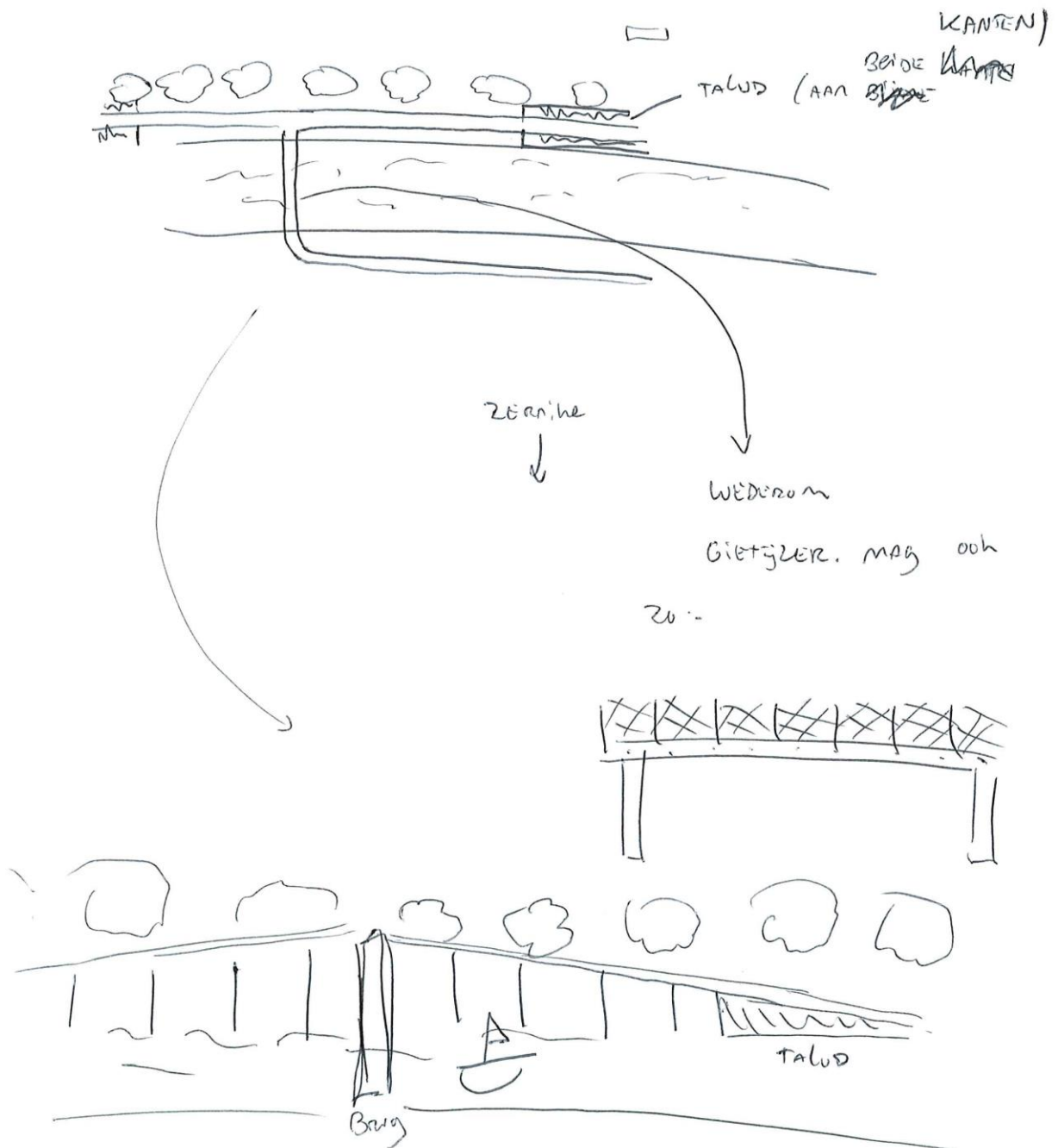
Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

2-0-2.

Optie/locatie 1 ALTERNATIEF





## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

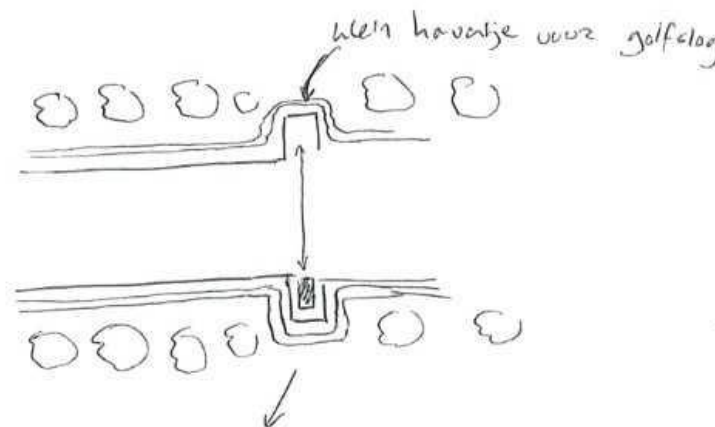
### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

HET LIEPST EEN PONTJE  
(NOG LIEVER DAN ALLE ANDERE OPTIES!)



klein kavetje voor golfslag

zet er een lokaal persoon op!  
↳ REITDIEPVEER loopt ook top!

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

variant 3' en graag een trap

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

VARIANT III met aan de oostzijde een trap graag.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

Bijeenkomst met duidelijke informatie.  
Variant 1 en 3b hebben onze voorkeur.  
3b heeft echter de voorkeur, meest rustig.  
Gezien de hoogte v.d. bruggen is een  
zitbankje o.i.d. een goed idee!

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam  
Adres  
E-mailadres



3 B  
oordeel. weinig bochten

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam

Adres

E-mailadres

Het zou voor de wandelaars prettig zijn om met een trap naar boven te ~~gaan~~ kunnen gaan.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**

## Deel uw mening met ons

U kunt via dit formulier uw mening over de nieuwe locatie van de Paddepoelsterbrug met ons delen.

### REACTIEFORMULIER

Naam  
Adres  
E-mailadres

Je zou verwachten dat in een landschappelijke gebied voor een landschappelijke oplossing wordt gekozen die recht doet aan de (historische) kwaliteit van het landschap en de plek. Door het gekozen helling baan percentage van 1,9% worden de helling banen dus danig lang dat van een landschappelijke inpassing nooit sprake kan zijn.

Oplossing: Ga uit van een hellingpercentage van 4%.  
Dat voorkomt de helling banen en maakt landschappelijke inpassing een noodzaak.  
Plus: Bouw aan weerszijde een helling voor de  
tot stalen en bejaren.

Ruimte tekort? U kunt verder schrijven op de achterzijde van dit formulier.

Wilt u uw mening liever e-mailen? Dat kan.

Ons e-mailadres is: [paddepoelsterbrug@groningen.nl](mailto:paddepoelsterbrug@groningen.nl)

U kunt reageren tot **dinsdag 11 april 2023**