



## **Verslag bijeenkomst omwonenden Paddepoelsterbrug 3 juli 2024**

- Bewoners** : Baudien, Stephan en dochter Bauman, Paddepoelsterweg 7  
Ada en Dries Zwakenberg, Paddepoelsterweg 8  
Jan Beekman, Paddepoelsterweg 11a  
Lynda Tollenaar en Willem Hollewand, Paddepoelsterweg 14  
Froucke Schenkel en Tini van Stralen, Paddepoelsterweg 19
- Belangenorg** : Oscar Borsen, Groninger Landschap  
Bart van der Grinten, Fietsersbond  
Ineke Blankenspoor & partner, Stichting Pieterpad  
Fokko Leutscher, dorpsvereniging Garnwerd en stichting Regiomarketing Middag  
Humsterland  
Rob van der Werff, Wandelnet
- Gemeente** : Geert Bentum, Marco Rispens, Niels Keissen, Shirley Heidanus, Judith Woddema (gemeente Groningen), Joris Smits (Ney & Partners), Harm Veenenbos (veenenbosenbosch), Stijn Joosten (Ney & Partners), Patrick Bos (Hollandia Infra), Job Plas (MUG Ingenieursbureau)
- 

In dit verslag zijn vragen en de daarop gegeven antwoorden vastgelegd.

### **Plenaire presentatie ontwerpfilosofie – Joris Smits (Ney & Partners)**

- Vraag:** Hebben jullie ervaring met zo'n spiraalbrug?  
**Antwoord:** Ja, maar niet in Nederland, wel in België.
- Vraag:** Waarom noemen jullie steeds een afstand van 360 meter en niet ongeveer 500 meter?  
**Antwoord:** Op basis van de ontwerpfilosofie en een gemiddeld hellingspercentage van 2,5% komen we uit op ongeveer 360 meter.
- Vraag:** Is er geen wandelstrook?  
**Antwoord:** Dat klopt. In het programma van eisen is aan ons meegegeven dat wandelaars en fietsers gebruikmaken van hetzelfde profiel. Als je dat gescheiden wil houden, krijg je een bredere brug.
- Vraag:** Ik zie snelle fietsers de bocht omgaan, is dat niet gevaarlijk voor wandelaars?  
**Antwoord:** Dat is een goed punt. Als je het uit zou meten, dan is er best een forse afstand tussen de leuning. Eigenlijk is het bijna ontworpen als een langeafstandsfietspad. We hebben hier te maken met minder grote aantallen fietsers. Het is vergelijkbaar met de brug bij Nigtevecht (referentieontwerp), waar ook fietsers en wandelaars over dezelfde breedte gaan.
- Vraag:** Zou het ook op te lossen zijn zonder te verbreden met een markering? Dat je dat op het wegdek aangeeft?  
**Antwoord:** Jazeker, dat is ook veiliger. Je ziet het steeds vaker, ook in binnensteden verdwijnen de stoepranden. Je kunt er op allerlei manieren mee omgaan. Door het helemaal vlak te houden en het wegdek een kleur te geven, kun je aangeven wat bedoeld is voor de

fietsers en voetgangers. Dit nemen we mee in de verdere uitwerking van het ontwerp.

Opmerking: Gezien de snelheid van fietsers en fatbikes, zou je een strook kunnen maken voor de wandelaars aan de binnenkant. Bijvoorbeeld met een soort adviesmarkering. Dat lijkt mij een wat veiligere route dan gewoon de vrijheid geven.

Antwoord: Dat denk ik ook en dat doen we wel vaker, maar mensen houden zich niet aan de regels. Een fietser kiest de buitenbocht, zeker als je snelheid hebt. En als wandelaar zou ik inderdaad de binnenbocht nemen, want dat is sneller, maar ook steiler. We presenteren nu een ontwerpfilosofie. Al deze punten moeten we dus nog uitwerken, daar hebben we nog geen besluit over genomen. We nemen het mee in de uitwerking.

Opmerking: Ik heb begrepen dat er een boogbrug moest komen, omdat anders het dek veel te hoog en te massief zou worden, maar ik zie hier precies dezelfde dikte.

Antwoord: Dat klopt, het hoeft inderdaad niet. Met dit soort overspanningen kun je voor een andere type brug kiezen: een springwerk. Dat is een brugdek dat ondersteund wordt door twee schuine poten. Hiermee kun je zelfs tot 200 meter overspannen, maar dan wordt het inderdaad een enorme dikke brug. Als je het een beetje slank wil houden, dan is dat prima te doen rond de 70 à 75 meter.

Vraag: Hebben die standers voldoende ruimte op de wal, met het oog op het fietspad aan de noordkant?

Antwoord: Er is voldoende ruimte. Als het kan, willen we hem graag dichterbij plaatsen. Dan wordt het een lichtere en goedkopere constructie. Dat geldt alleen voor de zuidkant, omdat daar schepen liggen. We gaan nog in gesprek met Rijkswaterstaat om mogelijke optimalisaties te bespreken.

### **Reacties op de ontwerpfilosofie – hebben we raak geschoten?**

Reactie: De oude Paddepoelsterbrug lag op het maaiveld, op het kanaal. Doordat je de boogbrug loslaat, krijgen we de oude Paddepoelsterbrug eigenlijk weer terug. Alleen ligt die wel 10 meter hoger. Het is in feite weer een brug die op het maaiveld ligt.

Reactie: Het is geen obstakel. Ik vind het sterk dat je die tuigen en bogen hebt weggelaten. Wat voor mij er vooral in aanspreekt is dat je eigenlijk de oude brug wel weer een beetje terugbrengt, ook al ligt die 10 meter hoger.

Reactie: Ik vind het in eerste plaats een zeer mooi plan op hoofdlijnen met een rake brug zonder boog en zonder tuig. Ik vind ook het idee van een wierde in het landschap en de cultuurhistorie een heel leuk idee.

Reactie: Ik heb het gevoel dat we eindelijk een keer de goede richting op gaan. Er is van alles gebeurd in de afgelopen jaren. Er wordt nu eindelijk eens serieus gekeken van wat kan nu wel en er is heel goed geluisterd. De filosofie is goed, het is wel waardevol voor het gevolg.

Reactie: Jullie hebben binnen je opdracht een krachtig stuk ideevorming geleverd, ik ben er heel dankbaar daarvoor.

Reactie: De wierde is prachtig bedacht. En ook met dat slanke, want ik was heel bang dat ze zouden doorgaan met die bogen. En wat ik ook fijn vind is dat de omwonenden worden genoemd, want die horen ook bij het landschap natuurlijk.

### **Vragenronde**

Vraag: Ik heb begrepen dat de oprit voor het nieuwe fietspad aan de noordkant vanaf de Paddepoelsterweg komt. Komt er vanaf het bestaande fietspad langs het water ook een

- makkelijke toerit naar de brug?
- Antwoord: We kunnen nu nog niet heel concreet worden. We hebben wel getekend dat je met de fiets vanaf de Paddepoelsterweg weer langs het kanaal kunt en dat je elke verbinding kunt maken. Hoe het er precies uit komt te zien, moeten we nog uitwerken. We gaan ervoor zorgen dat dat op een veilige manier gebeurt.
- Vraag: Is er nog sprake van rustpunten, vlakke stukken in de spiraal?
- Antwoord: Daar is nog niets over besloten. We moeten ons goed afvragen waarom we dat willen. Bij de Dafne Schippersbrug zijn bijvoorbeeld geen vlakke stukken. Er zijn geen rustplateaus en toch vinden ze hem daar blijkbaar heel comfortabel. Natuurlijk moet je uit kunnen rusten als je met een rollator naar boven loopt en de rollator moet er niet vandoor gaan. Maar een hellingspercentage van 2,5%, dat is acceptabel en volgens de richtlijnen
- Vraag: Is de brug ook geschikt voor mensen in een rolstoel?
- Antwoord: Jazeker. We hebben dit met de werkgroep Toegankelijk Groningen besproken. Uit die gesprekken bleek dat 2,5% acceptabel is. Uit ervaring met de tijdelijke hellingbanen bij de Gerrit Krolbrug weten we ook dat alles wat elektrische ondersteuning heeft, geen probleem heeft. Met de hand is de 3,5% van de tijdelijke hellingbanen haalbaar, maar optimaal en comfortabel is anders. Met een hellingpercentage van 2,5% kun je met een rolstoel prima omhoog komen en er ook even een rem opzetten om uit te rusten. Je zult het eerder ervaren als een vals plat dan een helling.
- Vraag: Ik ga er min of meer vanzelfsprekend uit van het gebruik van beton als materiaal. U gaf aan dat duurzaamheid ook een uitgangspunt is. Zijn er nog andere materialen waar u aan denkt om in de verdere uitwerking te betrekken? Ik denk dan ook aan materiaal dat herbruikbaar is in de toekomst.
- Antwoord: Dat is een mooie vraag, want duurzaamheid nemen wij heel serieus. Het is niet alleen maar beton. De hoofdovertopping is van staal. Dat kan niet anders, want staal is het lichtste materiaal. Het is een holle koker, we noemen dat een monocoque-constructie. Er is een grote kans dat de helix wel van beton wordt. Simpelweg omdat er niet genoeg budget is om van staal te maken, want staal is duur. Een efficiënte, economische oplossing voor een hellingbaan op poten is bijna altijd beton. Materiaal wordt verder uitgewerkt in de het ontwerp tijdens de bouwteamfase.
- Onze visie op duurzaamheid is niet zozeer dat we proberen om materialen geschikt te maken voor hergebruik in de toekomst. In onze filosofie proberen we juist zo min mogelijk beton en staal te gebruiken: maak de hellingbaan zo smal mogelijk, bespaar 10% in de breedte en maak hem zo dun mogelijk zodat je minder beton nodig hebt. Er zijn een paar technologische snufjes om te overwegen, dat kost wel geld. Bijvoorbeeld geopolymer-beton: al het cement vervangen door een ander bindmiddel dat bijna geen CO<sub>2</sub>-uitstoot veroorzaakt. Als we de zoektocht naar het voorlopig ontwerp starten, krijgen we ook een betere grip op de kosten. Dan kunnen we in overleg met onze opdrachtgever kijken of we genoeg hebben bezuinigd om ook geld uit te geven aan bijvoorbeeld duurzamere soorten beton.

Opmerking: Er is ook een idee geweest om met trappen te werken, zodat je te voet omhoog kunt en niet de hele lus hoeft te lopen. Ik kan me voorstellen dat het best lastig is om die er een beetje mooi aan vast te knopen, maar ik vind het wel praktisch.

Antwoord: Terechte opmerking. De opdrachtgever bepaalt of er wel of niet een trap moet komen. Die vraag is op dit moment nog open, maar mijn persoonlijke mening is dat als je minder brug wilt maken, het al snel teveel wordt. Als ik er een trap aan ga hangen, krijg je weer een extra ding. Het maakt hem minder transparant, meer aanwezig. Aan de zuidkant kun je eventueel een trap opnemen, dat kost bijna niets. En als je dat niet doet, ontstaat er vanzelf een olifantenpaadje. Dan heb je alsnog een trap. Aan de noordkant zou ik liever geen trap willen, maar ik loop niet iedere dag omhoog. Ik zou het als wandelaar fantastisch vinden om over de helix omhoog te lopen, want dan heb je een heel dynamische beleving van het landschap. Ik sluit niet uit dat er uiteindelijk een trap komt, omdat het wordt opgenomen in de eisen en dan beloof ik dat ik er een hele mooie trap van zal maken.

Vraag: Wat is de doorsnede van deze wierde ten opzichte van de spaghetti-constructie?

Antwoord: Die spaghetti, die paperclip, was 20 meter plus de breedte van het fietspad. Onze helix is wel breder, want we maken een radius die gemiddeld 24 meter is. Dus hij buigt van beide kanten wat meer uit ten opzichte van de paperclip. Ik kan nog geen getal zeggen, maar ongeveer 50 meter dus twee keer zo breed. Op een gegeven moment lukt krappert maken niet, want je moet lengte maken anders kom je niet beneden. Het is een puzzel en daarom kan ik dit getal nog niet noemen. Het kan best zijn dat ie nog moet veranderen, linksom of rechtsom. Het is wel breder, maar qua totaal ruimtebeslag is het veel minder.

Vraag: Nu loopt de helix vanaf de brug oostwaarts. Zou die omgeklapt kunnen worden naar de andere kant?

Antwoord: Er is een grote kans dat we dat gaan doen. We willen de brug sowieso in zijn geheel meer naar het westen schuiven, maar we hebben ook te maken met de kegelplaats. Misschien kunnen we hem niet zo ver opschuiven als we hier suggereren. In dat geval kunnen we de helix misschien omklappen. Dus dan ga je met de klok mee naar beneden en tegen de klok in omhoog. Dat is nog veiliger ook, want als je tegen de klok in naar beneden gaat, neem je de buitenbocht met grote vaart. Dat zijn allemaal dingen die nog open liggen en daarom wil ik geen getallen noemen. We moeten het nog verder bestuderen. Dit is onze visie in hoofdlijnen.

Vraag: Kun je die paperclip op de een of andere manier een beetje verstoppert zodat je hem vanaf de zijanten niet zo nadrukkelijk ziet? Zou je langs de wierde ook een kleine bomerrij kunnen zetten zodat het in ieder geval vanuit ons minder wat zichtbaar is?

Antwoord: Wierden zijn nooit ingepakt en ik vind het zelf mooi dat je dat kanaal hebt met twee hele stevige boomlijnen. Je wil vrij zicht op het landschap als je straks als het ware door het kanaal heen komt.

Vervolgopm.: Ik ben het helemaal met je eens. Als gebruiker zou ik dat ook leuk vinden, maar als bewoner ligt dat toch even anders.

Antwoord: Daar gaan we nog over in gesprek.

Opmerking: Wierden zijn in een open landschap juist de groene kernen. Begroeiing zou best wel kunnen. Misschien hoeft je het niet met bomen te doen, maar ik kan me voorstellen dat je de wal wat zachter maakt.

Opmerking: De wal is niet zozeer het probleem, het is meer wat er boven uitsteekt. De lus die je ziet.

Antwoord: Wij willen het ook niet groter maken dan nodig is. Dat zal de studie de komende tijd worden. Hoe groot maak je het? Hoeveel ruimte? En hoe ga je er verder mee om?

Opmerking: Ik zou wel graag willen dat de direct omwonenden erover kunnen praten met elkaar: wat zien jullie nu en wat voor ideeën heb je daar eventueel over? Dan kunnen jullie dat weer in het grotere plaatje plakken, de grotere filosofie.

Antwoord: Goed idee, dat gaan we doen.

Opmerking: Er waren zoveel meer betrokkenen. Ook vanuit de dorpen. Ik vind het eigenlijk heel jammer dat er zoveel mensen kritisch zijn totdat ze zo'n avond als deze hebben meegemaakt. Dan hadden ze waarschijnlijk ook gedacht van: 'het kan dus heel anders'. Het kan op een hele positieve manier nu ook inhoud krijgen.

Antwoord: Dat is waar. Tegelijkertijd hebben we aan het begin van het traject met elkaar afgesproken dat we dit met deze groep gaan doen, met de direct omwonenden en een aantal belangenorganisaties. Op gezette momenten organiseren we bredere inloopbijeenkomsten waarbij iedereen welkom is. Het zou fijn zijn als we ze toch weer zouden kunnen spreken.

Vraag: Is er al eens naar de aanwezige natuurwaarde gekeken? Hoe ga je daar straks mee om voor je omgevingsvergunning?

Antwoord: Om ook straks snelheid te kunnen maken, zijn we alvast begonnen met het opstellen van alle documenten die nodig zijn voor een aanvraag van de omgevingsvergunning. Er wordt nu onderzoek gedaan door bureau Waardenburg, alle noodzakelijke onderdelen zitten daar straks in.

### **Hoe verder? - Geert Bentum (gemeente Groningen)**

Vraag: In het 1e kwartaal van 2025 staat krediet gemeenteraad. Dan is er al zo'n traject doorlopen. Hoe groot is de kans dat de gemeente akkoord gaat?

Antwoord: Die kans is zeker groot. In oktober 2023 is er een unaniem besluit genomen over de locatie van de brug. Van daaruit ga je het traject in waar we nu in zitten. Bij een voorlopig ontwerp wordt het krediet vastgesteld en dat is wat er nu ook gebeurt. We zijn vol vertrouwen bezig om uiteindelijk tot een ontwerp te komen en de verbinding te herstellen. En daar hoort ook de financiële dekking bij. Daarom is dat ook hier benoemd, want het is wel een stap die we moeten doorlopen. Maar dat staat ook al geagendeerd.

Vraag: Wethouder Broeksma zou proberen om extra financiering vanuit het Rijk te krijgen?

Antwoord: Die gesprekken lopen al een tijd en er zijn goede vorderingen. We verwachten daar eind van het jaar meer duidelijkheid over te hebben.

Vraag: Het loopt nog aardig op schema, toch?

Antwoord: Ja, het loopt nu volgens planning, al sinds de gemeente Groningen in 2022 heeft overgenomen.

Vraag: Krijgen we de presentatie nog?

Antwoord: Ja, die staat op onze website: [gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug](https://gemeente.groningen.nl/paddepoelsterbrug).