



Bereikbaar Beijum

Ruimtelijk en verkeerskundig onderzoek in de Jaltadaheerd en Onnemaheerd
om de Beijumerweg autovrij te kunnen maken

Gemeente Groningen

8 oktober 2021

Project
Opdrachtgever

Bereikbaar Beijum
Gemeente Groningen

Document
Status
Datum
Referentie

Verkennd onderzoek
Definitief
8 oktober 2021
125928/21-015.139

Projectcode
Projectleider
Projectdirecteur

125928
ir. M. Franssen
drs. H.J.W. Albers Schouten

Auteur(s)

E.M. Brinkman BSc
ir. B. Stam
T. van Vilsteren MSc

Gecontroleerd door
Goedgekeurd door

T. van Vilsteren MSc
ir. M. Franssen

Paraaf



Adres

Witteveen+Bos
Leeuwenbrug 8
Postbus 233
7411 TJ Deventer
0570 69 79 11
www.witteveenbos.com

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1

1.1 Aanleiding van de opdracht 1

1.2 Projectinhoud 1

1.3 Plan van aanpak 3

2 RUIMTELIJKE ANALYSE 5

2.1 Deelgebieden 5

2.2 Analyse 6

2.3 Kwaliteiten 8

2.4 Toetscriteria ontwerp 9

3 VERKENNINGSVARIANTEN 11

3.1 Schetsvarianten Jaltadaheerd en Onnemaheerd 11

3.2 Toename verkeersintensiteit 12

4 VOORKEURSVARIANTEN 15

4.1 Varianten taxistraat 15

4.2 Varianten parkeren trefpunt 15

5 UITGANGSPUNTENVERKENNING 17

5.1 Toelichting ontwerp 17

5.2 Ontwerp toetsen 19

5.3 Principe doorsnedes 20

5.4 Referenties 22

BIJLAGEN 24

Bijlage I Ruimtelijke analyse 24

Bijlage II Verkenningsvarianten 28

Bijlage III Voorkeursvarianten 32

Bijlage IV Uitgangspunten varianten 26

Bijlage V Draaicurves 38

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.



Afbeelding 1.1: Satellietafbeelding van het projectgebied (Google maps)

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding van de opdracht

De Beijumerweg is een smal historisch lint waar vroeger verschillende boerderijen langs lagen. In de jaren '70 is de 'bloemkoolwijk' Beijum gebouwd met de Beijumerweg als landschappelijke en historische drager. Daarnaast is de Beijumerweg een belangrijke fietsroute door de wijk die op sommige delen ook toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer om aanliggende functies en woningen te ontsluiten. De historische betekenis en landschappelijke inrichting is door de jaren heen minder geworden. Op veel plekken heeft functionaliteit en veiligheid de overhand gekregen, mede door de toenemende snelheid van (elektrische) fietsers en scooters en door steeds groter geworden (vracht)auto's. Het smalle profiel zorgt ervoor dat uitwijkend (zwaar) verkeer de bermen stuk rijdt. Daarnaast zorgt het ook voor onveilige situaties voor met name fietsers; zij worden in feite van de weg gedrukt. Een deel van laatste groep vindt de weg donker en in beleving daarom onveilig (de weg loopt door het natuurgebied de Groene Long).

Het steeds weer opnieuw moeten verstevigen van de bermen en de onveiligheid voor de fietsers heeft de vraag doen rijzen of de Beijumerweg niet autovrij kan worden gemaakt. Voorliggend onderzoek is een verkenning naar mogelijke oplossingsvarianten.

1.2 Projectinhoud

De onveilige situatie voor fietsers (smalle weg en verlichting) zorgt ervoor dat gebruikers van deze functies de fiets laten staan en de auto pakken. In feite is er een vicieuze cirkel ontstaan. Het autovrij maken van de Beijumerweg levert een veel veiligere situatie op voor fietsers en voetgangers. Door een veilige situatie te scheppen willen de gemeente het gebruik van de fiets stimuleren en de bereikbaarheid van de aanliggende functies verbeteren. Het projectgebied omvat hoofdzakelijk de nieuwe invulling van de Beijumerweg en de daaraan gelinkte wegen. Zie in afbeelding 1.1 de projectweergave op de luchtfoto.

De gemeente heeft bij aanpalende functies aan de Beijumerweg voorafgaand aan dit onderzoek geïnventariseerd over de ontsluitingsroutes en verkeersintensiteiten per functie, daarbij is ook gesproken over eventuele wijzigingen. Deze informatie is meegenomen in voorliggend onderzoek en er is gezocht naar een manier hoe de aanpalende functies aan de Beijumerweg ontsloten kunnen worden via respectievelijk de Jaltadaheerd en de Onnemaheerd. Hierbij is in grote lijnen aandacht voor de verkeersveiligheid, parkeerbalans en de inrichting van de openbare ruimte.

De verkenninginrichtingen in dit rapport hebben geen status. Wanneer de gemeente besluit, onder andere naar aanleiding van de uitkomsten van deze verkenning, over te gaan tot herinrichting zal er een proces worden opgestart met alle belanghebbenden, waaronder de bewoners, over de daadwerkelijke herinrichting van dit gebied. En de wensen van de belanghebbenden voor de herinrichting.



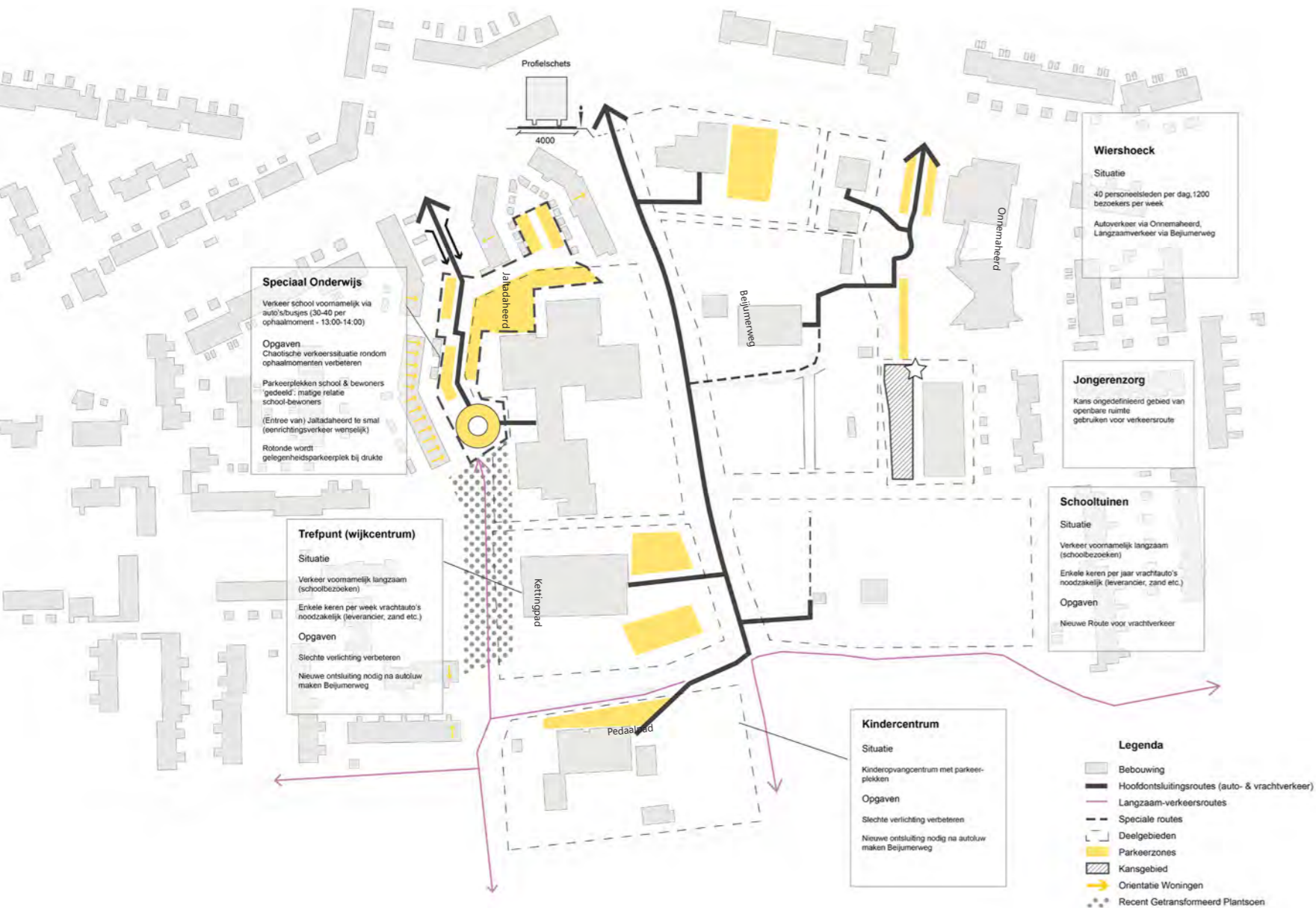
Afbeelding 1.2: Foto van het huidige profiel van de Beijumerweg

1.3 Plan van aanpak

De gemeente Groningen heeft samen met Witteveen+Bos gewerkt aan een aantal varianten voor de herinrichting van de omgeving van de Beijumerweg, zodat de Beijumerweg autovrij gemaakt kan worden. Het doorlopen proces is weergegeven in onderstaand figuur.

Eerst is gestart met een ruimtelijke analyse van het projectgebied (H3), waarbij kansen en knelpunten zijn benoemd. Op basis van deze ruimtelijke analyse zijn een aantal verkenningsvarianten (H4) opgesteld. Na het bespreken van de verkenningsvarianten zijn voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen en zijn voorkeursrichtingen voor de oplossingen bepaald (H5). Met deze voorkeursrichtingen heeft Witteveen+Bos een uitgangspunten-ontwerp (H6) gemaakt, welke de gemeente handvaten geeft bij een uitwerking en ontwerp.





Afbeelding 2.1: Opgaven in de deelgebieden langs de Beijumerweg

2

RUIMTELIJKE ANALYSE

2.1 Functies en ontsluiting

Op afbeelding 2.1 is de huidige situatie weergegeven. Hierbij zijn de meest prominente functies binnen het projectgebied uitgelicht met een korte omschrijving van de opgaven voor deze functies. Daarnaast zijn de huidige parkeervoorzieningen en ontsluitingsroutes voor deze functies getoond.

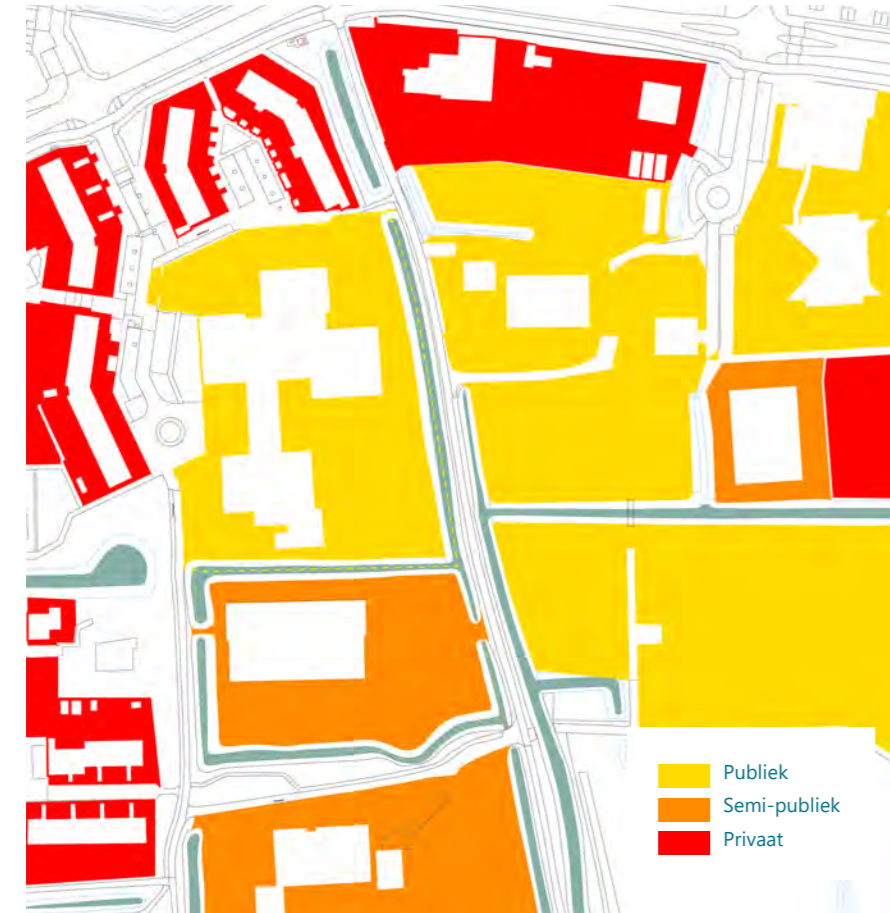
De uitgelichte functies zijn:

- Tine Marcusschool school voor speciaalonderwijs;
- Het Trefpunt wijkcentrum met kinderopvang;
- Boerderijum dagbesteding;
- De Wiershoek stadsboerderij met dagbesteding;
- KnikDak jongerenhuisvesting en dagopvang;
- Jeugdtuinencomplex.

Op dit moment worden wijkcentrum het Trefpunt, zorginstelling Boerderijum en de kinderschooltuinen ontsloten via de Beijumerweg met een autoverbinding. Ook is er een pad van natuurboerderij de Wiershoek naar de Beijumerweg waarover compost en zand wordt aangeleverd. De andere gebouwen langs de Beijumerweg worden ontsloten via de Jaltadaheerd en de Onnemaheerd.

Voor een meer uitgebreide toelichting van de functies, hun kenmerken en opgaven verwijzen wij naar bijlage I van het onderzoeksrapport.

2.2 Analyse



Afbeelding 2.2 Verdeling in publiek - private terreinen

Karakter van het grondgebruik

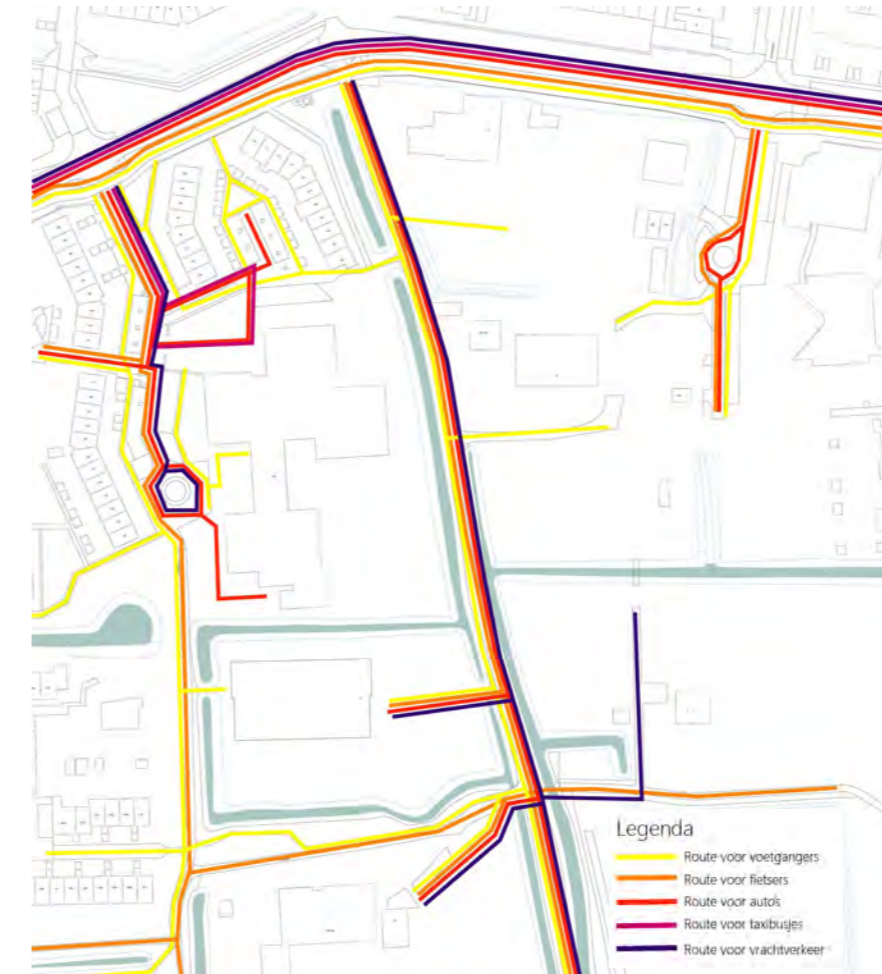
Gekeken naar het grondgebruik is het gebied rondom de Beijumerweg grotendeels publiek of semi-publiek. De buitenterreinen zijn vaak publiek toegankelijk. Rondom de Jaltadaheerd is de grondpositie voornamelijk privaat, hier is het lastiger gronden te verwerven en moet gewerkt worden op de beschikbare gronden. In de Onnemaheerd is er ook een overwegend publiek of semi-publiek karakter.



Afbeelding 2.3 Groenstructuren

Groenstructuur

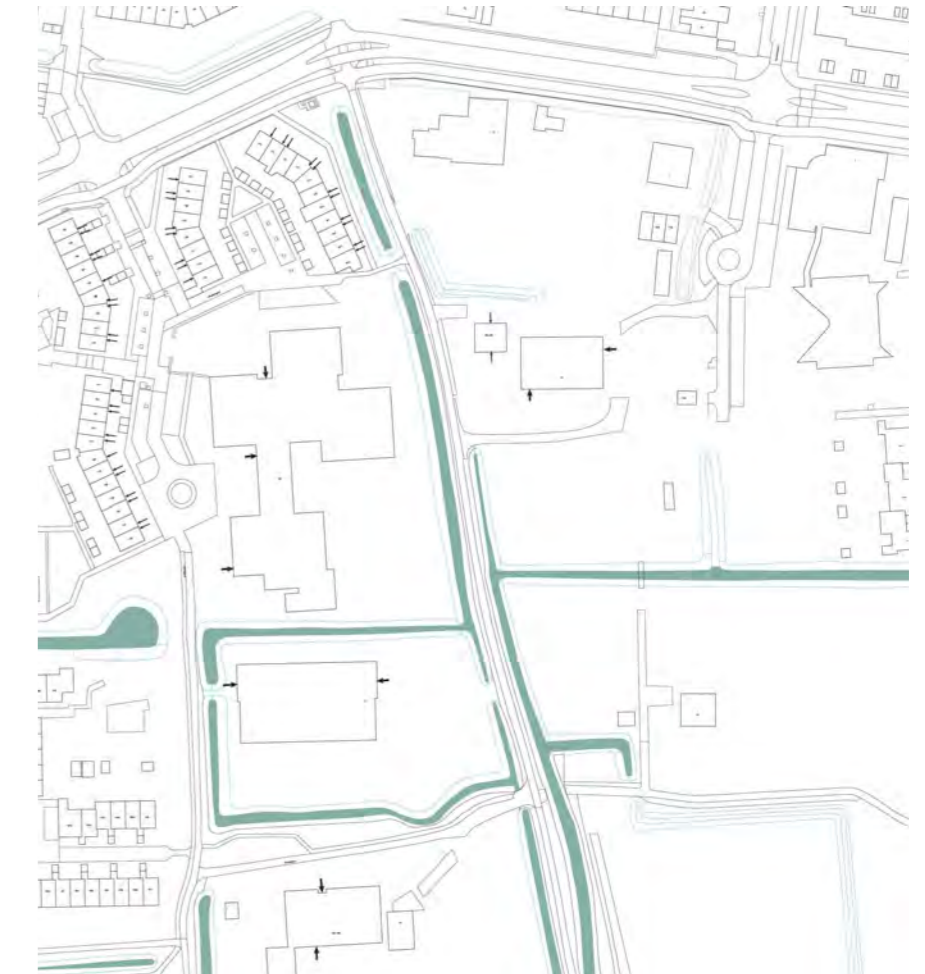
De Beijumerweg is een oude dijkstructuur in het landschap, met aansluitend (af)waterstructuren. Deze structuren geven een duidelijke begrenzing van verschillende percelen welke met lommerijk groen zijn aangekleed. Opvallend is dat rond de Tine Marcusschool dat de groenstructuur zich enkel beperkt tot de Beijumerweg en de rijen richting de Jaltadaheerd weg zijn. In het zuiden sluit de Beijumerweg aan op de Groene Long van Beijum. Dit is een kwaliteit die verder de wijk in getrokken kan worden.



Afbeelding 2.4 Modaliteitsgebruik

Modaliteit

De Beijumerweg en Amkemaheerd zijn beide aders waar alle modaliteiten door kunnen. Gekeken naar de Jaltadaheerd is het begin toegankelijk voor zwaar verkeer en naarmate men verder de wijk in gaat, richting de Groene Long neemt het langzaam verkeer meer de overhand. In de Onnemaheerd ligt een harde knip richting de Groene Long waardoor dit voor dit deel van het projectgebied niet opgaat.



Afbeelding 2.5 Toegang tot gebouwen en erven

Toegang tot erven en parkeerplaatsen

In het projectgebied hebben alle (semi)publieke functies ingangen aan meerdere zijden van de gebouwen. De Tinus Marcusschool is gericht op de Jaltadaheerd en het Kettingpad. Het Trefpunt op het Kettingpad en de Beijumerweg en Boerderijum heeft een zij-ingang aan het Pedaalpad, toegankelijk vanaf de Beijumerweg. De Wiershoek is toegankelijk vanaf de Beijumerweg en de Onnemaheerd. De private woningen aan de Jaltadaheerd worden voornamelijk ontsloten van de voorkant.



Afbeelding 2.6 Kwaliteiten van de omgeving van de Beijumerweg

2.3 Kwaliteiten

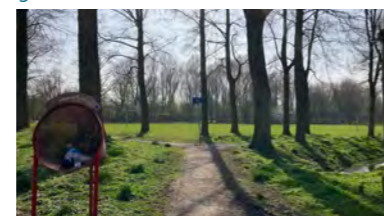
De Beijumerweg en de omgeving hebben veel verschillende kwaliteiten. Zo staan er meerdere historische boerderijen langs het groene lint van de Beijumerweg en het Pedaalpad. Er staan ook een aantal karakteristieke en waardevolle bomen in het gebied. Een voorbeeld hiervan is de boomgroep voor de Tine Marcusschool. Verder heeft dit gebied een bijzondere identiteit door de instellingen die gericht zijn op kwetsbare doelgroepen. De ligging aan het groene lint met het Pedaalpad als recreatieve fietsroute is ook een belangrijke kwaliteit. Als laatste is het groene karakter van de schooltuinen en stadsboerderij de Wiershoek richting het groene lint een bijzondere kwaliteit in de stedelijke omgeving.



Historische boerderijtypologie langs het groene lint



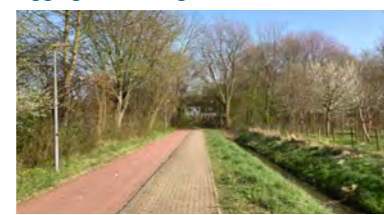
Karakteristieke en waardevolle bomen



Ligging aan/door groen lint



Identiteit van kwetsbaar cluster



Pedaalpad als recreatieve fietsroute



Groene tuin van De Wiershoek

2.4 Toetscriteria ontwerp

Vanuit de uitvraag, de ruimtelijke analyse en de gesprekken met de verschillende functies aan de Beijumerweg zijn een aantal aandachtspunten benoemd voor de herontwikkeling van de Beijumerweg en het projectgebied. Deze criteria sommen we hieronder op en zullen we gebruiken om te controleren of de uitgangspuntenvariant aan deze criteria voldoet..

Toename verkeersintensiteit

Door het afsluiten van de Beijumerweg zal er meer gemotoriseerd verkeer worden toegevoegd aan de Onnemaheerd en de Jaltadaheerd. Na de ruimtelijke inpassing moet worden gekeken of de voorgestelde situatie werkbaar en wettelijk gezien mogelijk is.

Opstelplaatsen taxibusjes

De leerlingen van de Tinus Marcusschool komen uit de brede regio en komen met taxibusjes en auto's naar school. Tijdens de piekmomenten bij de start van de schooldag en het eind van de schooldag is het druk met taxibusjes en auto's, hier moet een passende oplossing voor worden gevonden.

Vergroenen van de wijk

De Jaltadaheerd en Onnemaheerd hebben een sterk verharde openbare ruimte. Bij ingrepen dient naast de verkeerskundige oplossing gekeken te worden naar de invulling van de openbare ruimte. Het toevoegen van groen, doorzetten van groenstructuren en clusteren van parkeerplaatsen zijn zaken waar het ontwerp op getoetst wordt.

Toegankelijkheid zwaar verkeer

Met name de (semi)-publieke functies in het projectgebied krijgen relatief vaak bezoek van bestelbussen en ander zwaar verkeer. Het ontwerp wordt getoetst op de bereikbaarheid voor zwaar verkeer.

Voldoende (bewoners)parkeerplaatsen

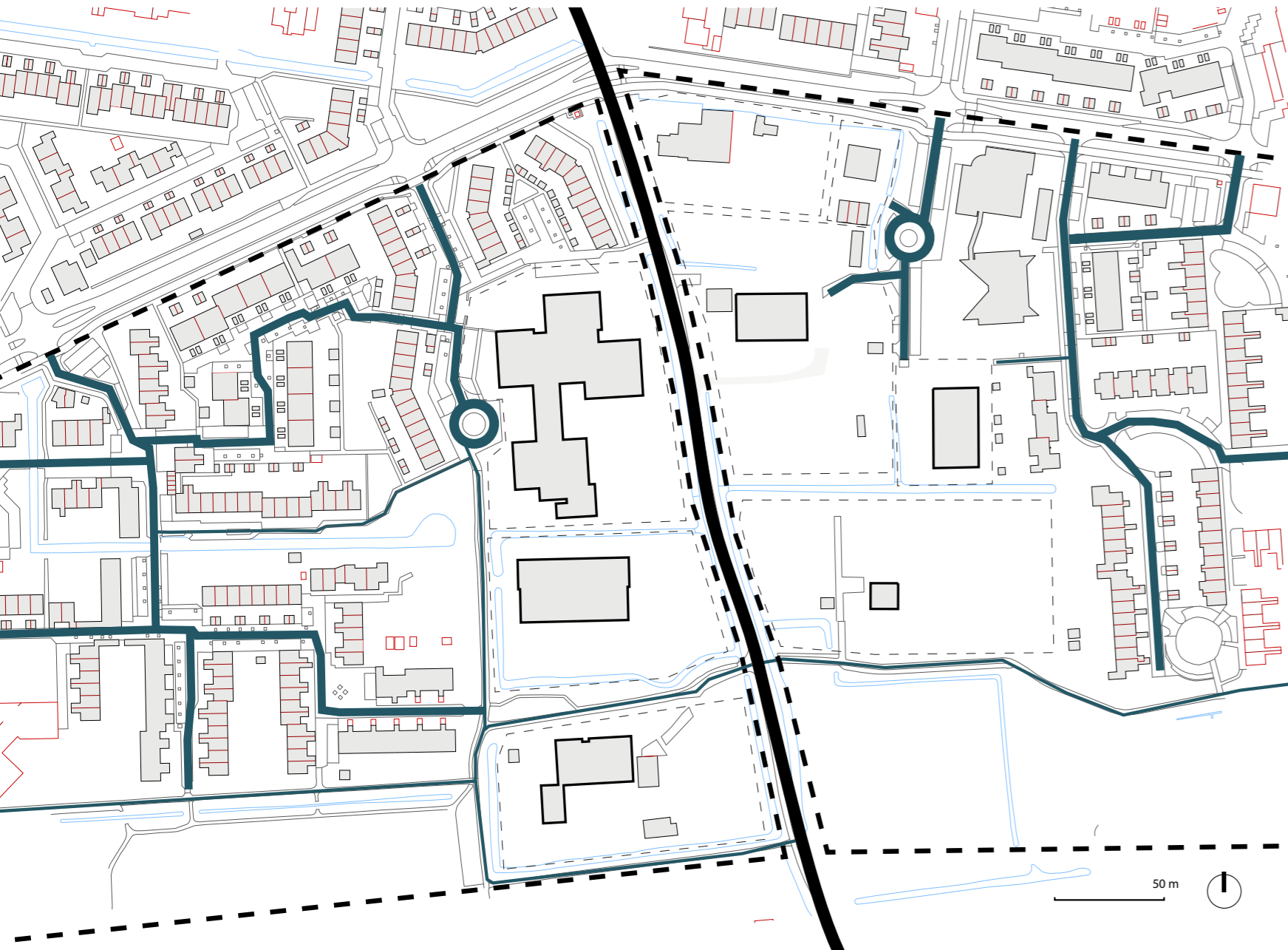
Met name in de Jaltadaheerd wordt soms parkeerdruk ervaren door omwonenden, vaak met de piekmomenten voor de Tinus Marcusschool. In het ontwerp wordt geprobeerd de parkeerplaatsen ruimtelijk te optimaliseren en het aanwezige aantal te behouden.

Veilig verkeer

Er wordt onderzocht of de Beijumerweg autovrij kan worden gemaakt vanwege de verkeersveiligheid. Bij aanpassingen moet worden gekeken of de veiligheid daadwerkelijk verbeterd.

Behoud kwaliteiten

Er zijn verschillende ruimtelijke kwaliteiten gedefinieerd in paragraaf 3.3. Deze kwaliteiten willen we behouden. Groene waarden, zoals de bomen voor de Tine Marcusschool integreren we in het ontwerp. De functies worden op een dergelijke manier betrokken dat hun activiteiten door de herinrichting niet worden beperkt.



Afbeelding 3.1: de twee deelgebieden ten westen en ten oosten van de Beijumerweg

3

VERKENNINGSVARIANTEN

3.1 Varianten taxistraat

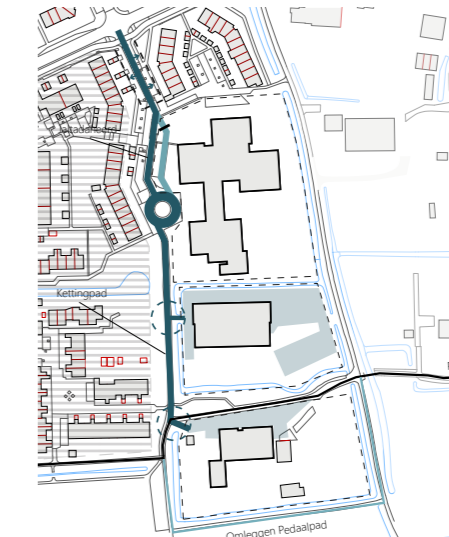
Voor de verkenningvarianten is gekeken naar de twee verschillende deelgebieden langs de Beijumerweg: de Jaltadaheerd aan de westkant van de Beijumerweg, en de Onnemaheerd aan de oostkant. Hiervoor zijn een breed aantal varianten verkend. De varianten zijn opgenomen in Bijlage II van dit rapport. In dit hoofdstuk lichten we kort de voorkeursvarianten toe.

In afbeelding 4.2 en 4.3 zijn de varianten 1A en 1B van de Jaltadaheerd te zien. In de eerste ontwerp sessie is ervoor gekozen om voor de voorkeursvariant in te zetten op een optimalisatie van deze twee varianten. Sterk aan deze varianten is de verbreding aan het begin van de Jaltadaheerd waardoor er meer auto's kunnen passeren en het toevoegen van een Kiss 'nd Ride zone bij de Tinus Marcusschool. Verder blijft de rotonde behouden, zodat vuilniswagens hun huidige route kunnen blijven rijden.

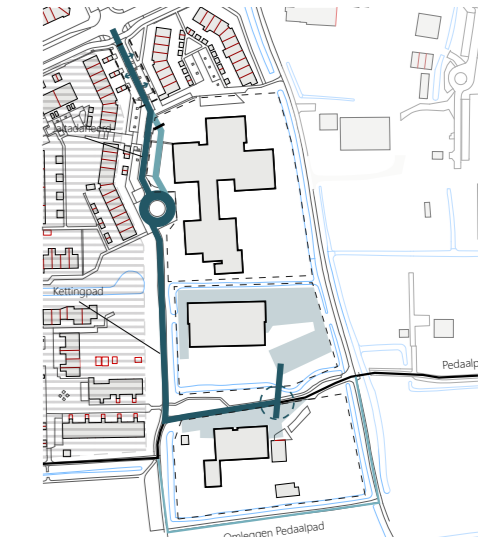
In de gekozen variant (afbeelding 4.3) wordt voor de ontsluiting van Het Trefpunt en Boerderijum wordt het Kettingpad verbreed tot een shared space met aansluiting op de Jaltadaheerd. Boerderijum krijgt de aansluiting volgens het principe van variant 1B: in de hoek van het terrein. Door deze varianten te combineren wordt de Jaltadaheerd volledig ontsloten. Zwaar verkeer voor het jeugdtenniscomplex kan via het huidige pedaalpad de Beijumerweg oversteken en de weg vervolgen over het Pedaalpad, op deze manier blijft het jeugdtenniscomplex ontsloten als de huidige situatie.

Door deze oplossing is het niet nodig om aan de Onnemaheerd een ingreep

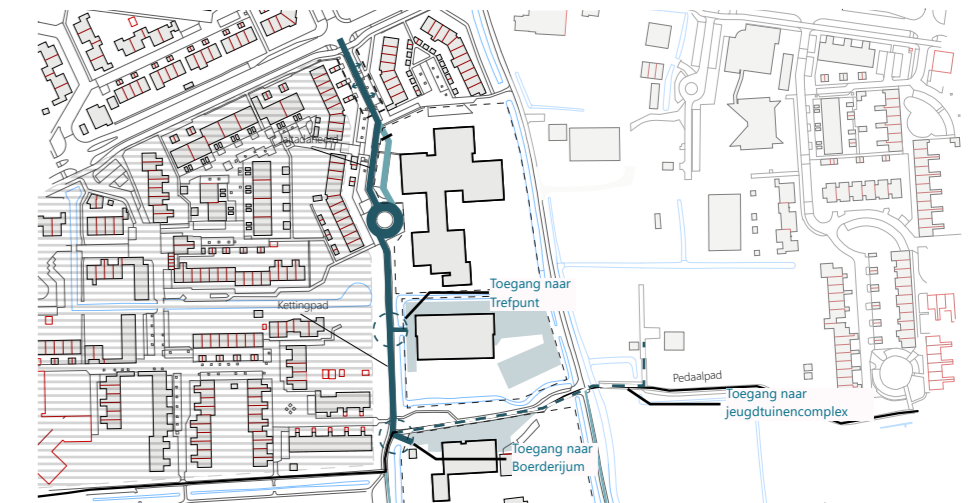
te doen. De Wiershoeck kan via de achterkant worden ontsloten op de Onnemaheerd. Omdat het jeugdtenniscomplex de huidige ingang blijft behouden en aansluiting vindt met het Kettingpad, Pedaalpad en Jaltadaheerd zijn verdere investeringen niet nodig. De verkeerskundige toelichting en onderschrijving van deze voorkeursvariant staat op pagina 12 en 13.



Afbeelding 3.2: Jaltadaheerd variant 1A



Afbeelding 3.3: Jaltadaheerd variant 1B



Afbeelding 3.4: Jaltadaheerd gekozen variant met doorsteek naar jeugdtenniscomplex

3.2 Toename verkeersintensiteit

Doordat de Beijumerweg autovrij wordt gemaakt zullen wijkcentrum Het Trefpunt en zorginstelling Boerderijum niet langer via de Beijumerweg maar via de Jaltadaheerd ontsloten worden. Logischerwijs zal het aantal voertuigen dat gebruik gaat maken van de Jaltadaheerd hierdoor toenemen. Belangrijk om aan te tonen is dat het woonerf dit aankan en dat er geen opstoppingen en/of onveilige situaties ontstaan.

Huidige situatie

De oostelijke entree van de Jaltadaheerd ontsluit in de huidige situatie circa 50 woningen en de Tinus Marcusschool. Voor de school rijden er zo'n 30-40 taxi's per ophaal-/brengmoment. Deze brengen de kinderen 's ochtends naar school en halen de kinderen op wanneer de school uit is (rond 2 uur 's middags). Bewoners zullen over het algemeen in de ochtend vertrekken richting werk en aan het einde van de middag terugkomen naar huis.

Het piekmoment zal dus hoogstwaarschijnlijk in de ochtend optreden wanneer zowel bewoners van huis rijden als taxibusjes de kinderen naar school brengen. De overlap zal echter beperkt zijn aangezien de school later zal beginnen dan dat bewoners richting werk vertrekken.

Nieuwe situatie

Wijkcentrum Het Trefpunt is een sociaal-culturele accommodatie met kinderopvang en BSO en zal voornamelijk verkeer genereren aan het einde van de middag en begin van de avond. Op basis van het aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie (15 tot 20 parkeerplaatsen) wordt aangenomen dat er ook niet meer dan 15 tot 20 voertuigen op hetzelfde moment deze accommodatie bezoeken. Over zorginstelling Boerderijum is weinig bekend als het gaat om de verkeer aantrekkende werking. Gezien de beperkte omvang van het gebouw en

de beschikbare voorzieningen is er geen reden om uit te gaan van een grote hoeveelheid verkeer op het piekmoment van de dag.

De hoeveelheid verkeer dat Het Trefpunt en Boerderijum met zich mee brengen en het moment waarop, zal naar verwachting niet zorgen voor overschrijding van de maximale intensiteit (zie kader). De ophaal-/brengmomenten van taxi's zijn naar verwachting maatgevend en vinden ook in de huidige situatie al plaats. Om deze situatie te verbeteren wordt er wel ingestoken op het verbeteren van de doorstroming en het stimuleren van duurzame vervoerwijzenfaciliteiten. Hier wordt onder het kader nog kort op ingegaan.

Maximale intensiteit

Voor de maximale intensiteit op erven en voetgangersgebieden geldt: "Indien er te veel autoverkeer aanwezig is, zal de positie van het langzaam verkeer in het gedrang komen. Er is niet een algemene maximale intensiteit te noemen, het gaat immers om de verhouding. In een woonstraat echter kan worden gedacht aan een maximale intensiteit van 100 mvt/h" (CROW, ASVV 2012; 11.1.1 Voorzieningen voor erven en voetgangersgebieden).

Om de doorstroming bij de oostelijke entree van de Jaltadaheerd te verbeteren wordt de entree verbreedt ten koste van drie parkeerplaatsen. Het verkeer (inclusief taxibusjes) kan hierdoor in twee richtingen tegelijkertijd langs elkaar rijden waardoor de doorstroming zal verbeteren. Ter hoogte van Jaltadaheerd 152 en voor de noordelijke schil van de Tinus Marcusschool zullen drie nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd ter compensatie van de parkeerplaatsen die met de verbreding van de Jaltadaheerd verloren gaan.

Met het autovrij maken van de Beijumerweg en het herinrichten van de wijk hoopt de gemeente het gebruik van de fiets en lopen te stimuleren. Wanneer meer mensen de auto zullen laten staan zal dit ook een positief effect hebben op de verkeersdruk in het gebied.

Conclusie

Het aantal voertuigen dat gebruik gaat maken van de Jaltadaheerd zal toenemen doordat wijkcentrum Het Trefpunt en zorginstelling Boerderijum via deze weg ontsloten zullen worden. Deze voorzieningen brengen slechts beperkt extra verkeer met zich mee, bovendien niet in de maatgevende periode, waardoor de Jaltadaheerd dit extra verkeer naar verwachting naar behoren kan afwikkelen. De belasting op het drukste moment van de dag zal nauwelijks toenemen, de piekbelasting zal hooguit wat langer doorlopen ten opzichte van de huidige situatie.



Afbeelding 4.1: Taxistraat inrichtingsvariant A

Taxistraat variant A

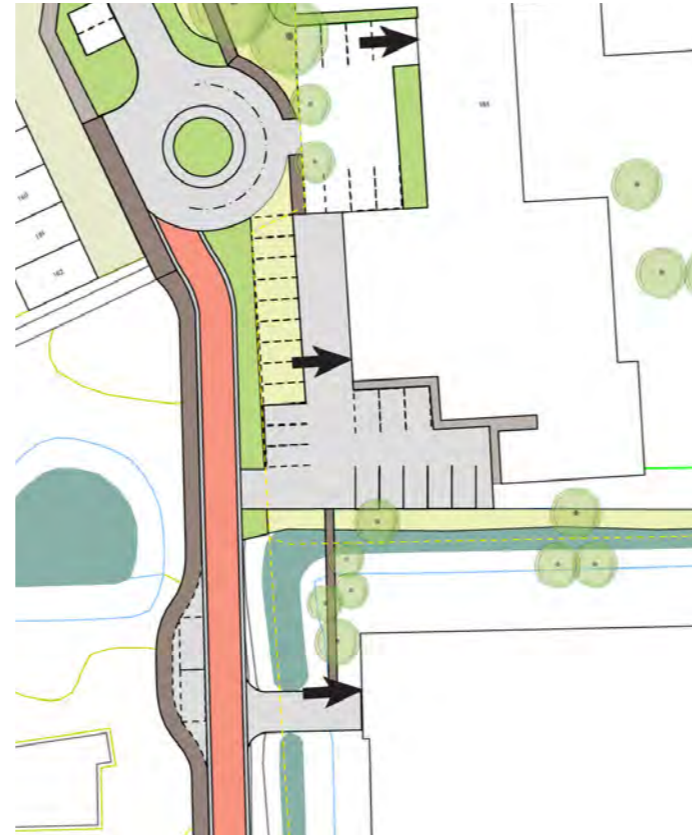
- Schatting aantal kiss&ride plekken taxibusjes: 6
- Vervallen parkeerplekken: 6 + parkeerterrein (14)
- Nieuwe parkeerplekken mogelijk: 13
- Grondeigendom: grotendeels van Kentalis, klein deel van de gemeente (Jaltadaheerd)
- Oppervlakte toe te voegen groen: 1400m²



Afbeelding 4.2: Taxistraat inrichtingsvariant B

Taxistraat variant C

- Schatting aantal kiss&ride plekken taxibusjes: 5
- Vervallen parkeerplekken: 6 + parkeerterrein (14)
- Nieuwe parkeerplekken mogelijk: 17
- Grondeigendom: Kentalis
- Oppervlakte toe te voegen groen: 1150m²



Afbeelding 4.3: Inrichtingsvariant parkeren dubbelgebruik

Parkeren dubbelgebruik

- circa 20 parkeerplaatsen
- Dubbelgebruik Tine Marcusschool en Trefpunt
- Doorgang naar Kettingpad
- Grondeigendom: Kentalis

4

VOORKEURSVARIANTEN

4.1 Varianten taxistraat

Uit de verkenningsvarianten kwam de voorkeur voor een taxistraat naar voren. Hiervoor zijn een viertal varianten verkend welke zijn opgenomen in Bijlage III van dit rapport. In dit hoofdstuk lichten we kort de twee voorkeursvarianten toe.

Door corona is het parkeerterrein van de Tinus Marcusschool omgetoverd tot een kiss 'nd ride principe. Dit principe bevalt goed bij de school en de wens is om dit te formaliseren bij een herinrichting. Bij het toevoegen van de taxistraat is het belangrijk dat er voldoende opstelplaatsen zijn voor taxibusjes, het aantal parkeerplaatsen voor ouders en verzorgers van de Tine Marcusschool gehandhaafd blijft en het aantal bewonersparkeerplaatsen gelijk blijft.

Aandachtspunt bij een taxistraat is dat bij het realiseren hiervan de taxibusjes tegen de klok in moeten rijden. Kinderen stappen aan de rechterkant uit en die kant moet naar school toe staan, zodoende moeten de busjes altijd van west naar oost rijden. Andersom is erg gevaarlijk met overstekende kinderen in combinatie met voorbijrijdende taxibusjes.

Toelichting variant A

Door de langgerekte vorm kunnen er relatief veel taxibusjes worden opgesteld en geeft het voldoende ruimte voor parkeerplaatsen voor ouders en verzorgers. Deze variant heeft een simpel lijnenspel en houdt afstand tot de school.

Toelichting variant C

Bij variant C kunnen er ook relatief veel taxibusjes worden opgesteld en is het mogelijk iets mee parkeerplaatsen te voorzien dan bij variant A. Variant C voegt iets meer verharding toe door de vorm, maar zorgt er wel voor dat de groenstructuur in het midden van de taxistraat groter is en daarmee waarschijnlijk beter te behouden en onderhouden is.

Uiteindelijke variant taxistraat

De verschillen tussen variant A en C zijn minimaal, in beide varianten moet er tegen de klok in worden gereden, worden voldoende parkeerplaatsen voorzien en wordt een groenstructuur toegevoegd. Voor het verder toelichten van het ontwerp gebruiken we taxivariant A in hoofdstuk 6. Dit komt doordat dit lijnenspel simpeler is en de minste verharding toevoegt.

4.2 Varianten parkeren Trefpunt

Nast de varianten voor de taxistraat bij de Tine Marcusschool zijn ook een 3-tal varianten opgesteld om parkeerplekken voor het Trefpunt te faciliteren. Deze varianten zijn weergegeven in bijlage III. Uiteindelijk is voorgesteld om door middel van dubbelgebruik het parkeren in het projectgebied op te lossen. Hiervoor is een inrichtingsvariant in afbeelding 4.3 getoond. Het gaat om de zuidwestelijke parkeerplaats van de Tinus Marcusschool. Voor een uiteindelijke variant wordt gekeken naar een variant waarin automobilisten via de rotonde op de parkeerplaats kunnen komen en via het Kettingpad te voet naar Het Trefpunt kunnen.



5

UITGANGSPUNTENVERKENNING

Op basis van de verschillende verschillende varianten en ontwerpoverleggen is één voorkeursvariant naar voren gekomen, die is uitgewerkt in een inrichtingsvariant (afbeelding 5.1). Er zijn voor een verdere uitwerking nog meerdere inrichtingsoplossingen mogelijk, daarom is in afbeelding 5.2 een overzicht gegeven van de ontwerpuitgangspunten voor een verdere uitwerking van de Jaltadaheerd. Op deze pagina wordt ook het ontwerp getoetst, zodat de uitgangspunten voor een verdere ontwikkeling duidelijk zijn. Op pagina 20 worden enkele principedoorsondes van het ontwerp getoond.

5.1 Toelichting op het ontwerp

De entree van de Jaltadaheerd wordt verbreed zodat auto's en taxibusjes elkaar eenvoudiger kunnen passeren. Op dit punt wordt het huidige haaksparkeren omgevormd tot langsparkeren, met daartussen bomen. De drie parkeerplaatsen die verloren gaan worden bij de taxistraat gecompenseerd.

Bij de Tinus Marcusschool wordt een taxistraat gerealiseerd waarin de taxibusjes de kinderen kunnen afzetten en eenvoudig weg kunnen rijden. Door voldoende afstand tussen school en taxistraat te houden kan er extra groen worden gerealiseerd en kan de school meer haar eigen plek krijgen in de wijk. De parkeerplaatsen voor de ouders, welke nu gelegen zijn voor de rij woningen van nummer 151 tot 162 wordt verplaatst naar de taxistraat (blauwe vakken). Door bewonersparkeren en tijdelijk parkeren meer uit elkaar te halen hopen we problemen in de toekomst voor te zijn, daarnaast zorgt deze splitsing er voor dat op strategische plaatsen meer groen aan de wijk kan worden toegevoegd.

Het Kettingpad en een deel van het pedaalpad worden opgewaardeerd tot een fiets- en wandelpad waarbij gemotoriseerd bestemmingsverkeer te gast is. Hiervoor wordt het huidige fietspad verbreed van circa 3 meter, tot circa 5 meter.

Bij afsluiten van de Beijumerweg wordt de autotoegankelijkheid voor het Trefpunt gewijzigd. Auto's en bestelbussen worden nu ontsloten via het westen, de Beijumerweg. Dit zal veranderen naar het oosten, het Kettingpad. Parkeren voor Het Trefpunt gebeurt door dubbelgebruik op het parkeerterrein ten zuidwesten van de Tine Marcusschool. Bezoekers kunnen dan wandelen naar Het Trefpunt. Voor minder validen komt een speciale uitstapplaats bij de ingang aan het Kettingpad. Hiervoor dient de dam over de sloot naar de huidige achteringang te worden verbreed, zodat rolstoelgebruikers veilig naar binnen kunnen. Door de dam voldoende breed te maken kan gehandicaptenvervoer de dam oprijden en keren door achteruit te steken op het Kettingpad. Ook kunnen bezorgdiensten achterstevoren hun producten afleveren. Zie de principeschets in afbeelding 5.9.

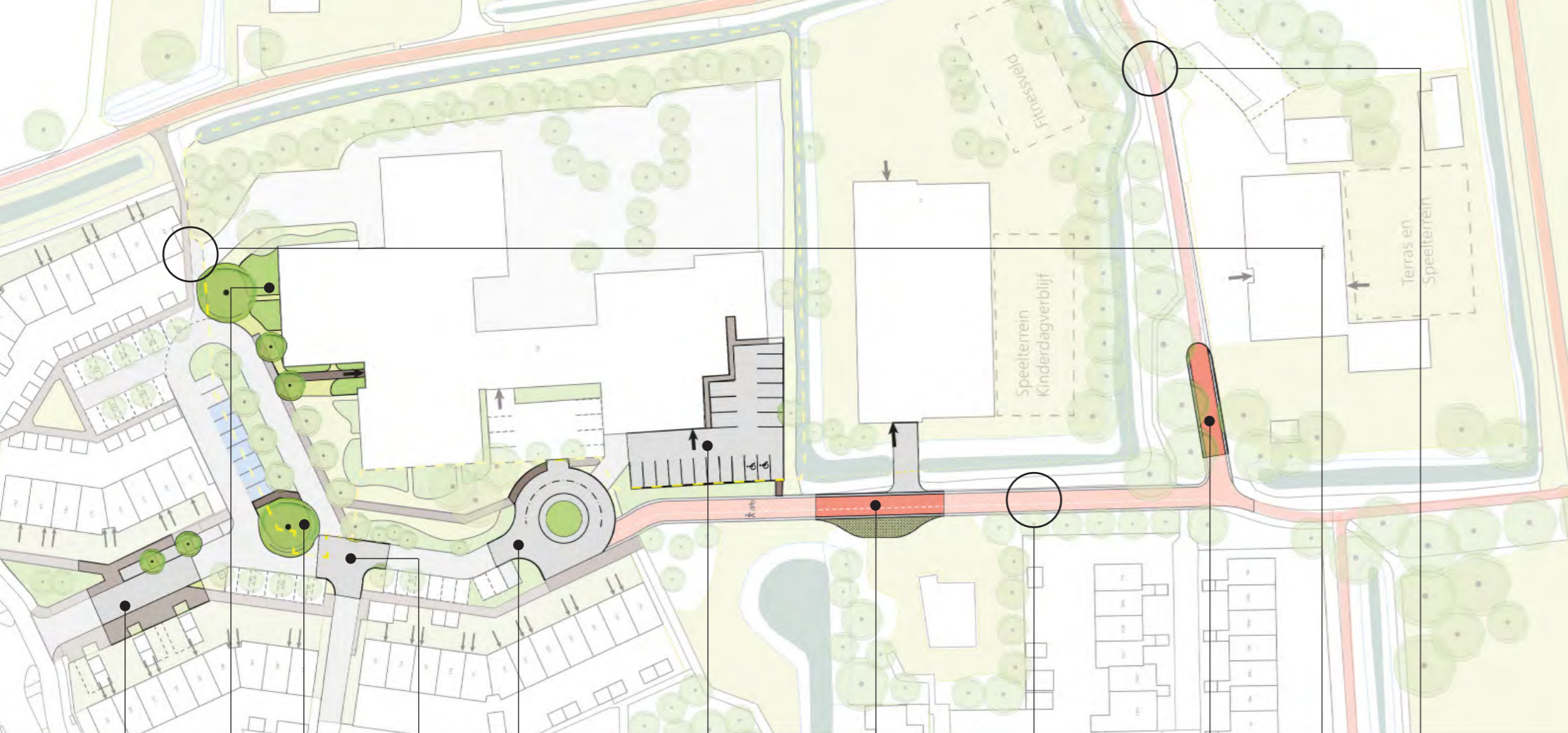
Parkeren voor Boerderijum gebeurt op eigen terrein. Na de inrit voor Boerderijum wordt het huidige profiel gehandhaafd. De enkele keren per jaar dat een vrachtwagen zand of compost moet brengen bij het jeugdtenniscomplex kan deze over het huidige profiel de Beijumerweg kruisen en de jeugdtennis vanaf de huidige ingang bevoorraden.

Indien gewenst kan de huidige doorgaande fietsroute over het Kettingpad, welke ten noorden van Boerderijum loopt, worden omgelegd naar het zuiden.

Afbeelding 5.1: Inrichtingsvariant A, de variant met de voorkeur

De verkenninginrichtingen in dit rapport hebben geen status. Wanneer de gemeente besluit, onder andere naar aanleiding van de uitkomsten van deze verkenning, over te gaan tot herinrichting zal er een proces worden opgestart met alle belanghebbenden, waaronder de bewoners, over de daadwerkelijke herinrichting van dit gebied. De getoonde afbeelding geeft handvaten en aandachtspunten bij het uitwerken van een ontwerp, maar zijn niet bindend.

Legenda			
	Bestaand gebouw		Nieuwe weg
	Stoep		Nieuwe stoep
	Verharding		Nieuwe route fietspad
	Openbaar groen		Nieuwe grasbekleding
	Private tuin		Nieuwe grastegels
	Waterloop		Nieuwe beplanting
	Eigendomsgrens		Nieuwe parkeerplek bezoekers school
	Bestaande parkeerplek		Nieuwe parkeerplek buurt
	Ingang gebouw		Nieuwe boom
	Bestaande boom		Nieuwe gehandicaptenparkeerplaats
			Voetgangersstrook
			Fietsstrook



- Verbreden van de ingang Jaltadaheerd
- Een groene cluster als entree van de wijk
- Behouden rotonde voor hulpdiensten
- Behoud van knik voor het woonerf karakter
- Dubbelgebruik parkeerplaats school voor Het Trefpunt, voetgangers-doorsteek naar het Kettingpad
- Het Kettingpad en een deel van het Pedaalpad worden opgevaardeerd tot een voetganger- en fietsstraat waar bestemmingsverkeer met de auto te gast is
- Verbreden van de dam bij Het Trefpunt en realiseren van een draaicikel voor verzorgdiensten en gehandicaptenvervoer
- Het Kettingpad en een deel van het Pedaalpad worden opgevaardeerd tot een voetganger- en fietsstraat waar bestemmingsverkeer met de auto te gast is
- Inrit voor Boerderijum wordt aangepast, daarna behoud van profiel
- De doorgang van de Jaltadaheerd naar de Beijumerweg blijft behouden. Ook de inrit van de Tinus Marcusschool blijft behouden
- Toegang vrachtwagens voor jeugd tuinen via de ongewijzigd profiel

Afbeelding 5.2: Overzicht uitgangspunten voor een ontwerp

6.2 Het ontwerp toetsen

Toename verkeersintensiteit

Er wordt een aantal extra functies ontsloten aan de Jaltadaheerd, welke beperkt extra verkeer generen ten opzichte van de huidige situatie. Doordat de piekmomenten van de nieuwe functies niet overeenkomt met de huidige piekmomenten zal de extra verkeersintensiteit over de dag heen niet leiden tot problemen. De volledige toelichting staat op pagina 12 en 13.

Opstelplaatsen taxibusjes

De taxibusjes kunnen via een geformaliseerde Kiss 'nd Ride zone de kinderen eenvoudig bij de Tine Marcusschool afzetten. Door de Kiss 'nd Ride zone zo noordelijk mogelijk te plaatsen komen de taxibusjes minder ver de wijk in en wordt verdere overlast door de busjes beperkt. Door het verbreden van de ingang van de Jaltadaheerd kunnen taxibusjes elkaar beter passeren en worden opstoppingen voorkomen. De controle op de draaicurve is weergegeven in bijlage V, dit vormt geen probleem.

Vergroenen van de wijk

Bij variant A wordt het minst verharding toegevoegd, blijft de doorgang met de Beijumerweg gewaarborgd en wordt het karakteristieke woonerf karakter behouden. Daarnaast zorgt de inrichting voor het concentreren van de parkeerbehoefde en wordt veel publiek groen aan de wijk toegevoed.

Toegankelijkheid zwaar verkeer

Het trefpunt krijgt een verbreding over de watergang om laden en lossen mogelijk te maken, voor de zekerheid wordt voorzien in een uitwijklocatie. Boerderijum krijgt een inrit in het westen van hun perceel. Na deze inrit houdt de herinrichting van het pedaalpad op. Vrachtverkeer naar de jeugd tuinen kan over het bestaande profiel naar de jeugd tuinen.

Uit de rijcurvenanalyse, zie bijlage V is gebleken dat taxibusjes de draai voor de taxistraat kunnen maken. Gehandicaptenvervoer en berzorgdiensten kunnen de draai maken naar de dam bij Het Trefpunt. De huidig weergegeven bocht Kettingpad - Pedaalpad is in dit referentieontwerp te krap voor een vrachtwagen. Een aandachtspunt voor verdere uitwerking is dat een deel van het fietspad in de binnenbocht versterkt moeten worden.

Voldoende (bewoners)parkeerplaatsen

Het aantal bewonersparkeerplaatsen blijft gelijk. In het begin van de Jaltadaheerd komen drie langspaarkeerplaatsen terug en vervallen 3 parkeerplaatsen. Een parkeerplaats komt terug voor Jaltadaheerd 152 de andere twee parkeerplaatsen komen in de Kiss 'nd Ride zone.

De parkeerplaatsen voor de ouders en verzorgers van de kinderen van de Tine Marcusschool komen terug in de taxistraat (lichtblauwe vlakken) dit zijn evenveel plaatsen als er in de huidige situatie ook zijn.

Door dubbelgebruik van de zuidwestelijke parkeerplaats van de Tine Marcusschool hoeft geen extra verharding worden toegevoegd voor de bereikbaarheid en parkeerplaatsen van Het Trefpunt. Dubbelgebruik lijkt realistisch omdat de activiteiten in het Trefpunt na schooltijd zijn. Door de aansluiting met de rotonde te behouden wordt zo weinig mogelijk gemotoriseerd toegelaten tot het Kettingpad

Veilig verkeer

Het Kettingpad en Pedaalpad worden opgevaardeerd tot een fietspad waar automobilisten te gast zijn. De fietsstructuur wordt in kleine mate aangetast. Indien wenselijk kan het doorgaande fietspad naar het zuiden worden omgelegd.

Behoud kwaliteiten

De verschillende kwaliteiten worden behouden. Conform de kwaliteiten in paragraaf 3.4 worden de bomen voor de Tinus Marcusschool ingepast in het ontwerp, blijft de bestaande waterstructuur behouden en wordt de relatie met de Groene Long niet aangetast.

6.3 Principe dwarsdoorsnedes



Afbeelding 5.3 Overzicht dwarsdoorsnedes



Afbeelding 5.4 Huidige situatie doorsnede A - ingang Jaltadaheerd



Afbeelding 5.5 Nieuwe situatie doorsnede A - ingang Jaltadaheerd



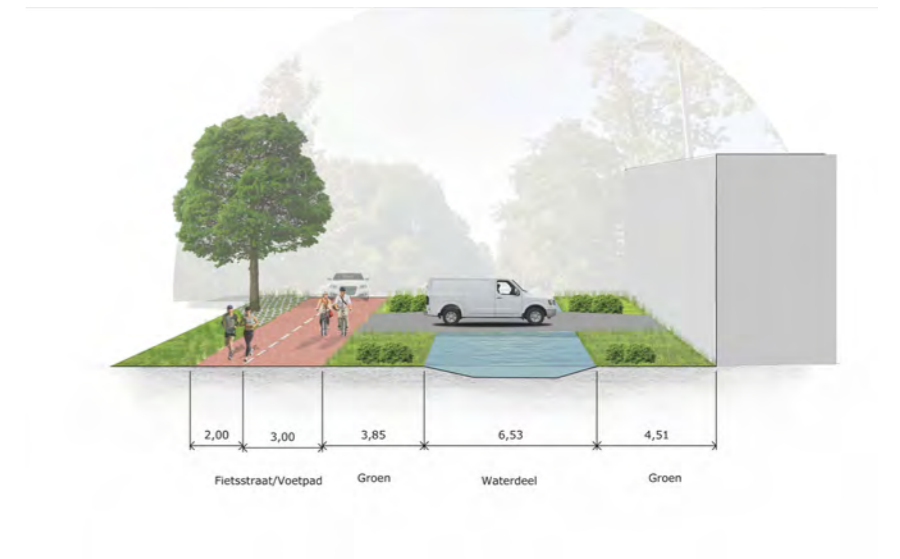
Afbeelding 5.6 Huidige situatie doorsnede B - Taxistraat



Afbeelding 5.7 Nieuwe situatie doorsnede B - Taxistraat



Afbeelding 5.8 Huidige situatie dwarsdoorsnede C - Kettingpad



Afbeelding 5.9 Nieuwe situatie dwarsdoorsnede C - Kettingpad

6.4 Referentiebeelden



Vaste beplanting in openbaar groen



Kwalitatieve openbare ruimte



School achter groene facade



Groene parkeerplaatsen



Taxistraat



Auto's te gast op een fiets- en voetgangerstraat

BIJLAGE I

RUIMTELIJKE ANALYSE

Basisschool de Tine Marcusschool

Het verkeer voor de school gaat via de Jaltadaheerd en gebeurt voornamelijk met taxibusjes voor het speciaal onderwijs. Er komen in totaal rond de 30-40 taxibusjes per ophaalmoment langs. De piekdruk is rond 13:00-14:00. Op deze piekmomenten kunnen er chaotische verkeerssituaties ontstaan.

De grootste knelpunten van dit deelgebied zijn:

- de entree van de Jaltadaheerd is te smal en dit leidt tot opstoppingen;
- te weinig parkeergelegenheid tijdens piekmomenten waardoor er parkeeroverlast ontstaat.



Afbeelding B1.1: Parkeerdruk in de Jaltadaheerd ter hoogte van de Tine Marcusschool

Wijkcentrum het Trefpunt

Het Trefpunt is een sociaal-culturele accommodatie. Er zit een kinderopvang en een VSO in het gebouw, en er vindt structurele verhuur plaats zoals voor feesten, bijeenkomsten en vergaderingen. Er vinden ook eigen activiteiten plaats in de avonden.

Bezoekers zijn o.a. ouders met kinderen of samengestelde gezinnen. Er zijn nu 15 tot 20 parkeerplaatsen aanwezig waaronder 0 gehandicaptenparkeerplaatsen. Er komen wel meerdere keren per week grote voertuigen op deze locatie af, zoals de AH en de milieudienst.

De opgaven voor dit deelgebied zijn:

- Er is een nieuwe (vracht)verkeerverbinding nodig via Jaltadaheerd.
- Houdt rekening met het onlangs vernieuwd plantsoen op de mogelijke route van de nieuwe verbinding



Afbeelding B1.2: Nieuw plantsoen op het fietspad van de Jaltadaheerd richting het Trefpunt

Zorginstelling Boerderijum/kinderopvang

Boerderijum is een dagbesteding/verzorging van mensen met een verstandelijke handicap gecombineerd met dieren. Daarnaast is er een kinderopvang op het terrein. Er is hier een combinatie van langzaam verkeer en auto's of vrachtverkeer.

De opgaven voor dit deelgebied zijn:

- Nieuwe (vracht)verkeerverbinding via Jaltadaheerd.
- Rekening houden met onlangs vernieuwd plantsoen op mogelijke route van nieuwe verbinding



Afbeelding 3.4: Boerderijum en de huidige entree vanaf de Beijumerweg

Kinderschooltuinen

De bezoekers van de schooltuinen zijn allemaal scholen, die komen te voet of fietsend. Enkele keren komen bezoekers wel met de auto, namelijk bij schooluitjes van scholen wat verder weg. 3x per jaar komt er een grote vrachtauto met grijper om compost te brengen en 3x per jaar een vrachtauto met zand. Van beide vrachten is het mogelijk om het elders op het terrein onder te brengen, het is niet gebonden aan het gebouw op het terrein. Verder komt er maandelijks een plantenleverancier met een vrachtauto en 2x per jaar komt er een vrachtauto met grijper om het afval op te halen.

De opgave voor dit deelgebied is een nieuwe (vracht)verkeerverbinding via de Onnemaheerd.



Afbeelding 3.5: Voetbruggetje als entree naar de schooltuinen vanaf de Beijumerweg



Afbeelding 3.6: Schooltuinen gezien vanaf de Beijumerweg

Stadsboerderij de Wiershoek

Stadsboerderij de Wiershoek heeft ongeveer 40 personeelsleden die dagelijks naar de boerderij komen en 1200 bezoekers per week. De boerderij heeft een dagbestedingsfunctie. Al het autoverkeer gaat via de Onnemaheerd, evenals de milieudienst. De Beijumerweg heeft alleen een ontsluitende functie voor de voetgangers en fietsers.

In dit deelgebied is een mogelijkheid voor een nieuwe route voor de jeugdtuinen.



Afbeelding 3.7: Kleinschalige landbouw bij de stadsboerderij



Afbeelding 3.8: Entree van de Wiershoek vanaf de Beijumerweg

Kinderopvang en jongerenzorg Knikdak

Knikdak is een instelling voor begeleid wonen voor jongeren. Het gebouw is vrij nieuw, het is in 2020 opgeleverd.

Er is een kans om de buitenruimte naast het Knikdak te gebruiken voor een nieuwe (vracht)verbinding via de Onnemaheerd.



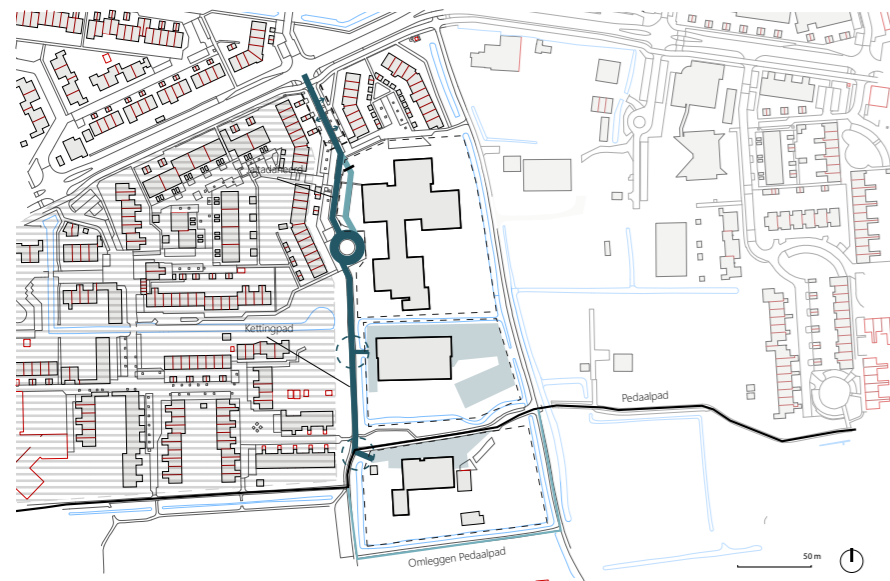
Afbeelding 3.9: Huidige nog ongebruikte buitenruimte naast het Knikdak



Afbeelding 3.10: Toegangsweg van het Knikdak

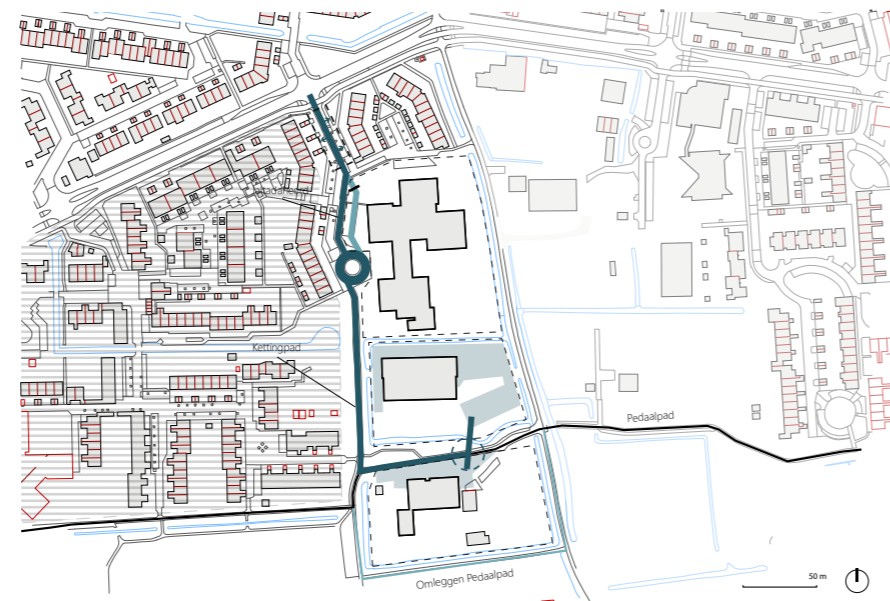
BIJLAGE II

VERKENNINGSVARIANTEN



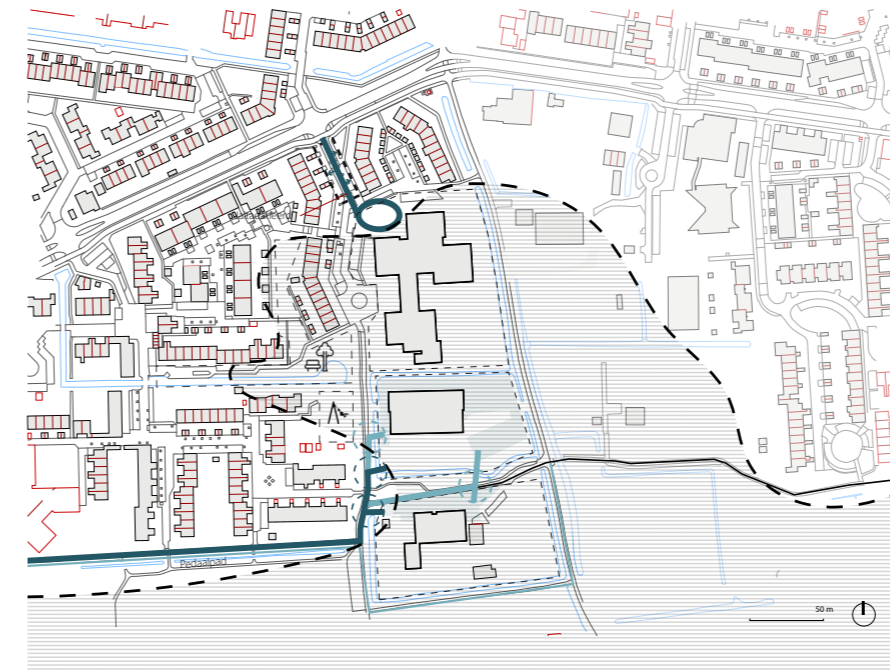
Jaltadaheerd variant 1A

In variant 1A blijft de opzet van de wijk rondom de Jaltadaheerd grotendeels hetzelfde. De ontsluiting naar Boerderijum en het Trefpunt wordt gedaan door het opwaarderen van het Kettingpad, waarbij de voorzieningen elk een eigen ingang voor zwaar verkeer krijgen. Voor de taxibusjes wordt een 'taxistraat' met kiss&ride plekken toegepast, zoals in afbeelding 4.2 is weergegeven. Hierdoor kan de parkeerplaats ten noorden van de Tine Marcusschool grotendeels behouden worden. De entree van de Jaltadaheerd wordt verbreed, waardoor er 2 taxibusjes langs elkaar heen kunnen. Hierdoor verdwijnen een aantal parkeerplaatsen bij de entree van de Jaltadaheerd, die ergens anders teruggebracht moeten worden. De Jaltadaheerd zal door deze ingreep een meer doorgaande straat worden.



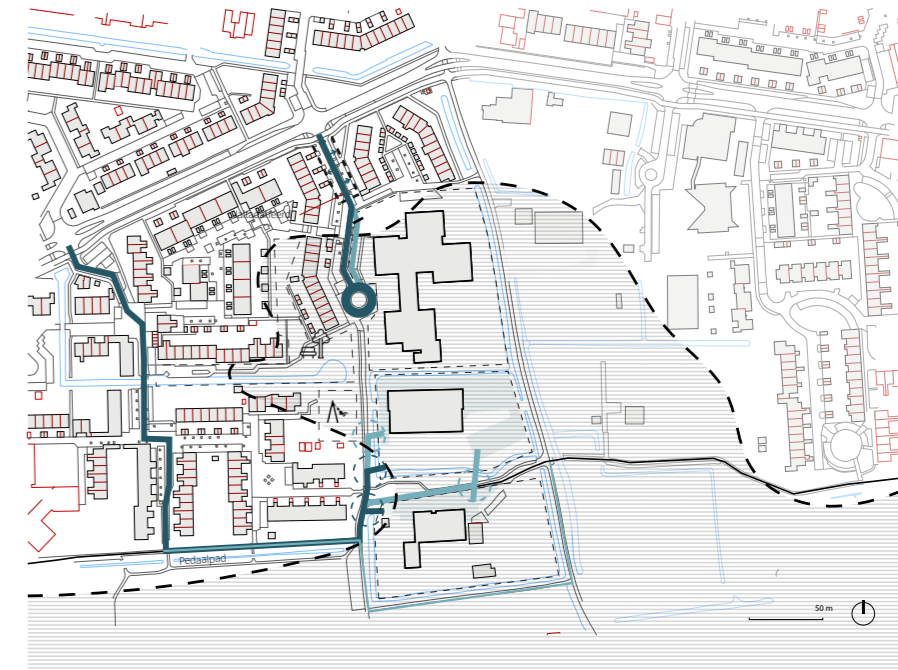
Jaltadaheerd variant 1B

Variant 1B is grotendeels hetzelfde als variant 1A, met als verschil dat de ingangen voor zwaar verkeer voor Boerderijum en het Trefpunt op dezelfde plek komt te liggen, op het pedaalpad tussen deze 2 gebouwen in. Hierdoor komt er dus zwaarder verkeer op het Pedaalpad, dus is het een mogelijkheid om dit fietspad om te leggen naar het zuiden van Boerderijum, zodat deze ook meer in het groene lint ligt.



Jaltadaheerd variant 2A

Bij variant 2A is het het uitgangspunt dat het groene lint zich uitstrekt en de wijk in kom. Taxibusjes zijn voor de TinusMarcusschool niet welkom, daar komt een schoolzone. Zij keren meteen in de wijk op een nieuwe rotonde ter hoogte van de huidige parkeerplaats. Boerderijum en het Trefpunt worden ontsloten met een nieuw weg over het pedaalpad. Hierbij wordt ook de entree van de Jaltadaheerd verbreed, waardoor er parkeerplaatsen verdwijnen en terug moeten komen op een andere plek. Dit geldt ook voor de parkeerplaatsen voor de nummers 151-162.



Jaltadaheerd variant 2B

Variant 2B is grotendeels hetzelfde als variant 2A, met als eerste verschil dat de ontsluiting van Boerderijum en het Trefpunt eerst via het pedaalpad gaat, en daarna door de buurt gaat. Hierdoor is het mogelijk om het pedaalpad voor een minder lang stuk om te leggen naar het zuiden. Verder blijft de huidige rotonde op dezelfde plek liggen, waardoor het toevoegen van een taxistraat mogelijk is.

Schetsvarianten Onnemaheerd

Op de volgende pagina zijn 2 varianten voor de Onnemaheerd weergegeven. In de eerste variant wordt de doodlopende Onnemaheerd doorgetrokken langs het Knikdak tot de kinderschooltuinen. Hierdoor kunnen vrachtwagens de kinderschooltuinen bevoorraden. Het is belangrijk om er rekening mee te houden dat de ruimte naast het Knikdak ook eigendom is van het Knikdak. In afbeelding 1 is een impressie weergegeven van hoe een weg van grastegels naast het Knikdak ingepast zou kunnen worden. Er is gekozen voor grastegels omdat deze weg maar enkele keren per jaar gebruikt hoeft te worden voor vrachtwagens, en grastegels beter zijn voor infiltratie van water en klimaatadaptatie.

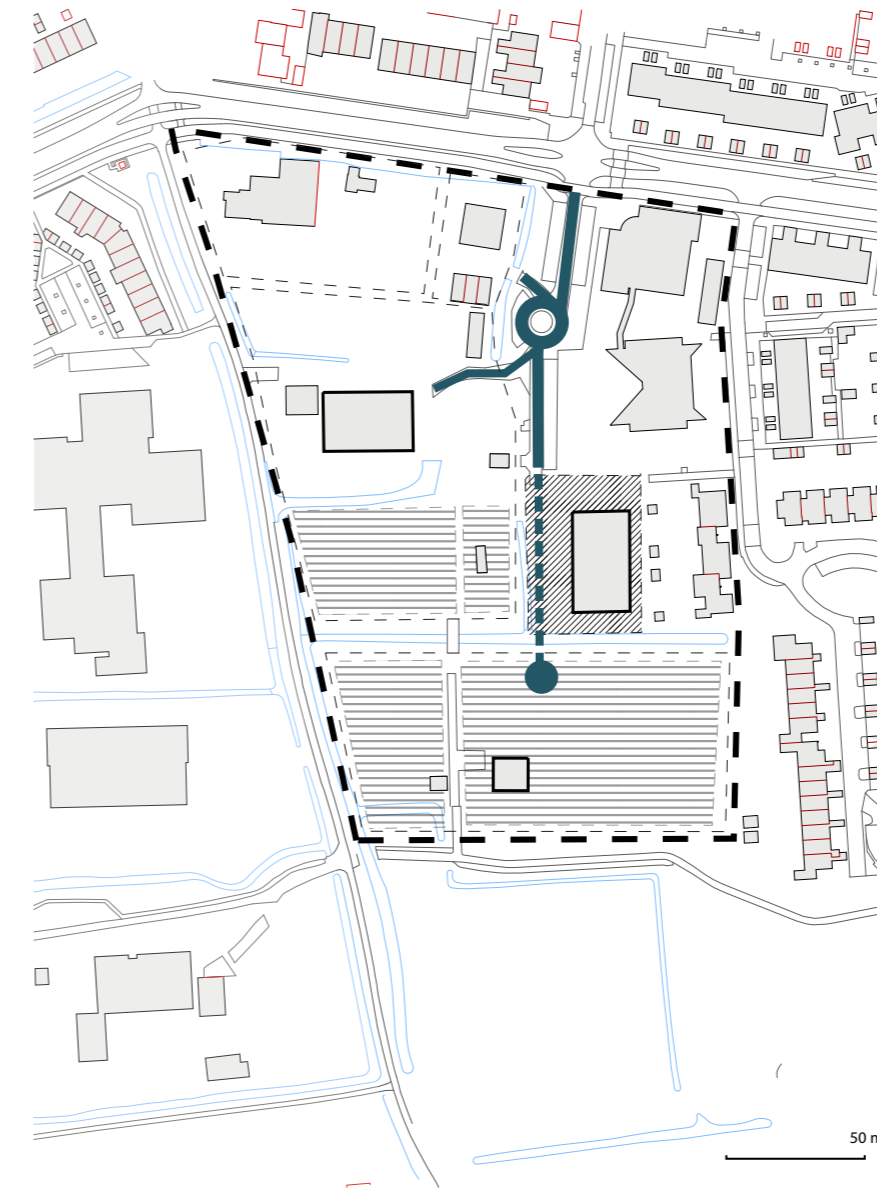
In de tweede variant wordt er een verbinding gemaakt van de Onnemaheerd door het terrein van de Wiershoek naar de schooltuinen. Hier ligt voor een groot deel al een weg, maar deze zou doorgetrokken moeten worden door een gebied waar kleinschalige landbouw wordt bedreven, zoals in afbeelding 2 is weergegeven. Ook zou de weg over het terrein van de Wiershoek verbreed moeten worden. Dit zou bijvoorbeeld met grastegels kunnen.



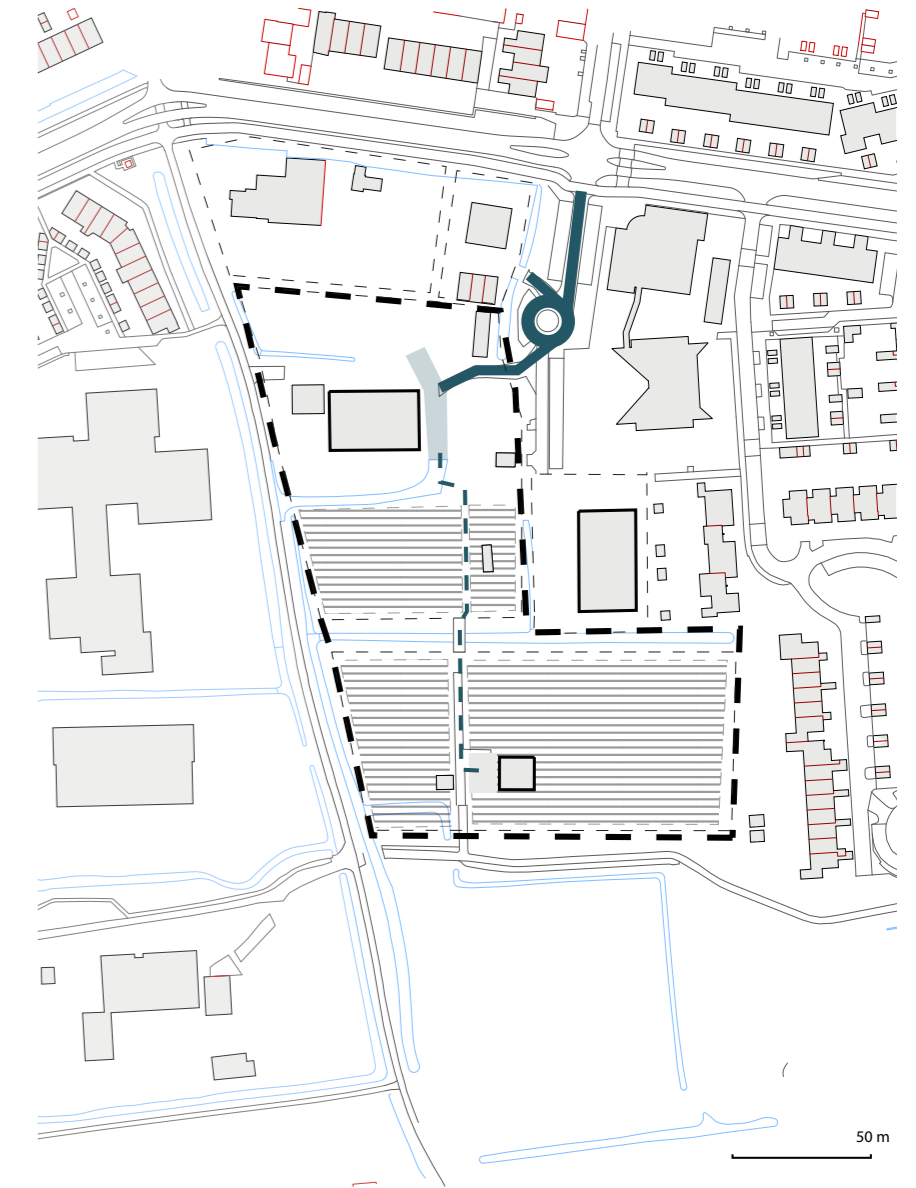
Afbeelding 1: Impressie van een weg met grastegels bij het Knikdak



Afbeelding 2: kleinschalige landbouw bij stadsboerderij de Wiershoek



Afbeelding 3: Onnemaheerd variant 1



Afbeelding 4: Onnemaheerd variant 2

BIJLAGE III

VOORKEURSVARIANTEN



Taxistraat variant A

- Schatting aantal kiss&ride plekken taxibusjes: 6
- Vervallen parkeerplekken: 6 + parkeerterrein (14)
- Nieuwe parkeerplekken mogelijk: 13 + 10 optioneel
- Grondeigendom: grotendeels van Kentalis, klein deel van de gemeente (Jaltadaheerd)
- Oppervlakte toe te voegen groen: 1150m²



Deze variant viel af omdat er in verhouding met variant A en C weinig taxibusjes worden opgesteld. Dit is te verklaren door de hoek van 90 graden in het rijvlak.

Taxistraat variant B

- Schatting aantal kiss&ride plekken taxibusjes: 3
- Vervallen parkeerplekken: 6 + parkeerterrein (14)
- Nieuwe parkeerplekken mogelijk: 13 + 8 optioneel
- Grondeigendom: Kentalis
- Oppervlakte toe te voegen groen: 1451m²
- Met 8 optionele parkeerplekken: 1311m²



Taxistraat variant C

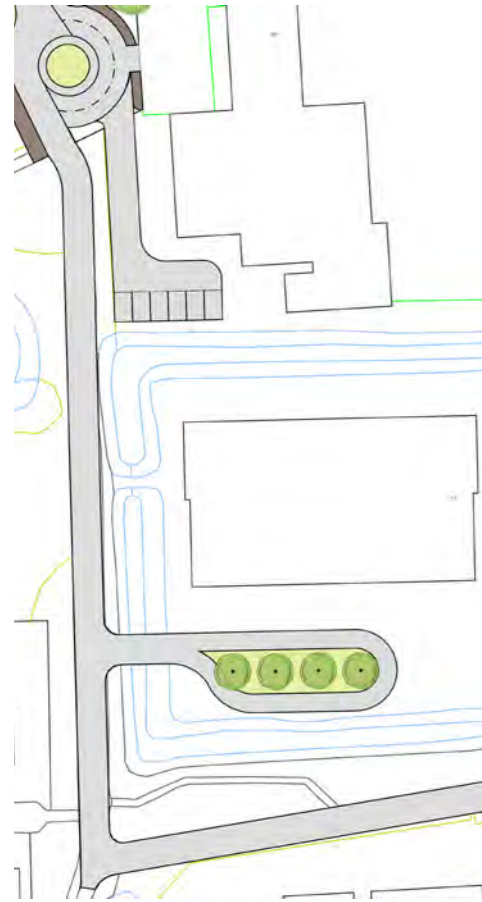
- Schatting aantal kiss&ride plekken taxibusjes: 5
- Vervallen parkeerplekken: 6 + parkeerterrein (14)
- Nieuwe parkeerplekken mogelijk: 13 + 6 optioneel
- Grondeigendom: Kentalis
- Oppervlakte toe te voegen groen: 1400m²



Deze variant viel af omdat het tijdelijk verkeer (voor de school) en het bewonersverkeer niet worden gescheiden. Daarnaast komt het schoolverkeer naar

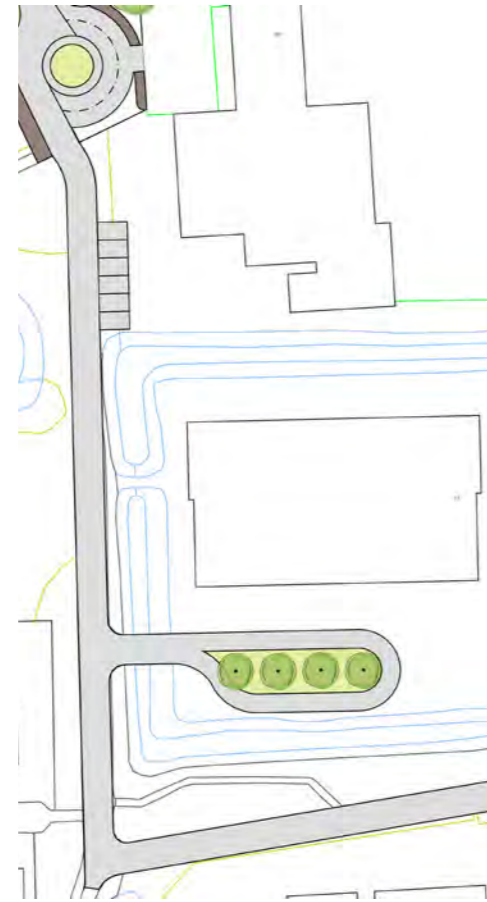
Taxistraat variant D

- Schatting aantal kiss&ride plekken taxibusjes: 4
- Vervallen parkeerplekken: 6 + parkeerterrein (14)
- Nieuwe parkeerplekken mogelijk: 13 + 12 optioneel
- Grondeigendom: grotendeels van Kentalis, klein deel van de gemeente (Jaltadaheerd)
- Oppervlakte toe te voegen groen: 894m²
- Met 12 optionele parkeerplekken: 684m²



Parkeren trefpunt variant A

- Grondeigendom: Kentalis
- Loopafstand tot ingang: 170m
- Mogelijkheid keren (groter) vervoer: bij keerlus Trefpunt
- Verandering in verkeersbewegingen: weinig zwaar verkeer over het Kettingpad, auto's naar nieuwe parkeerplekken



Parkeren trefpunt variant B

- Grondeigendom: gemeente, klein deel van Kentalis
- Loopafstand tot ingang: 140m
- Mogelijkheid keren (groter) vervoer: bij keerlus Trefpunt, bij parkeerplekken kettingpad
- Verandering in verkeersbewegingen: meer zwaar verkeer in het begin van het Kettingpad

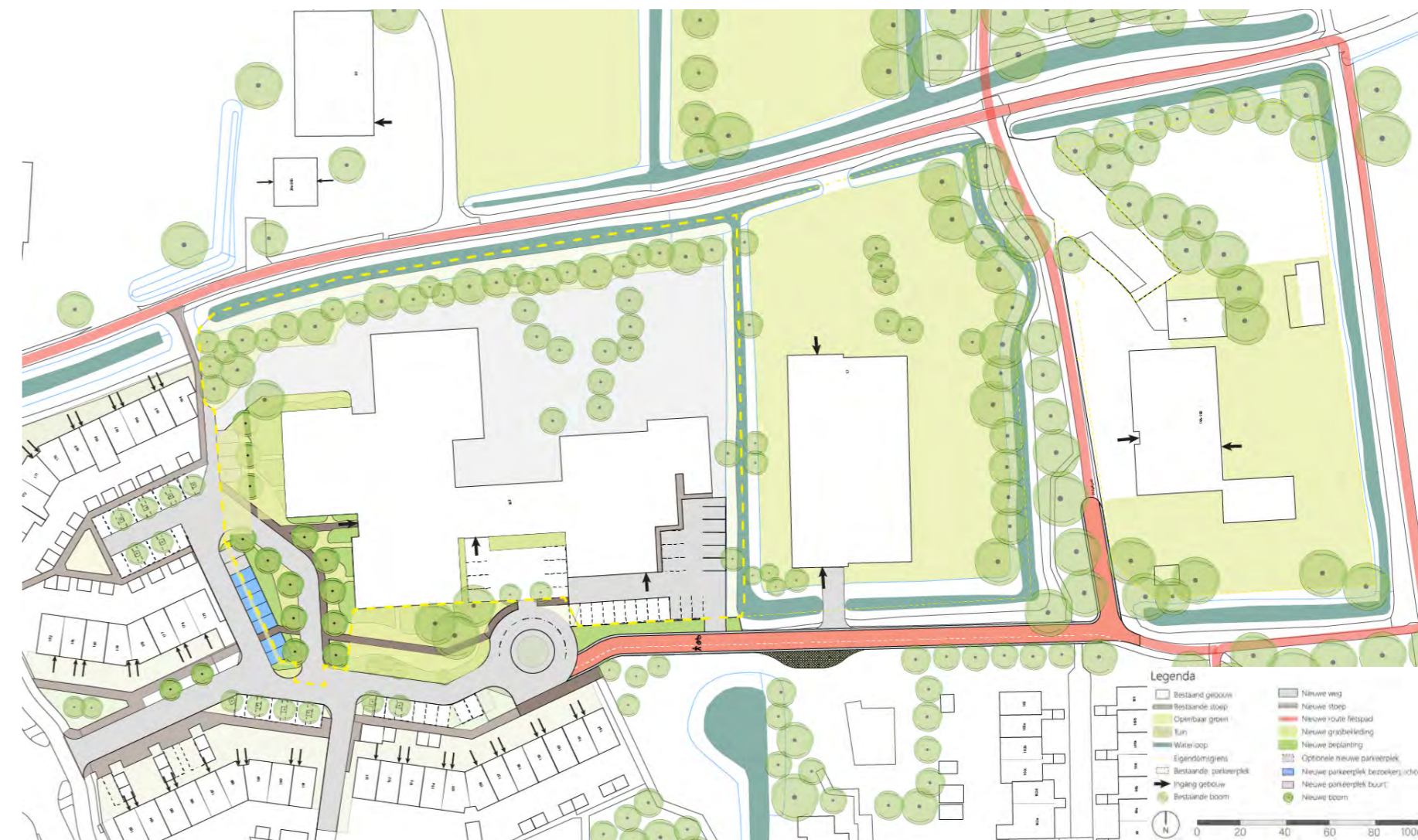
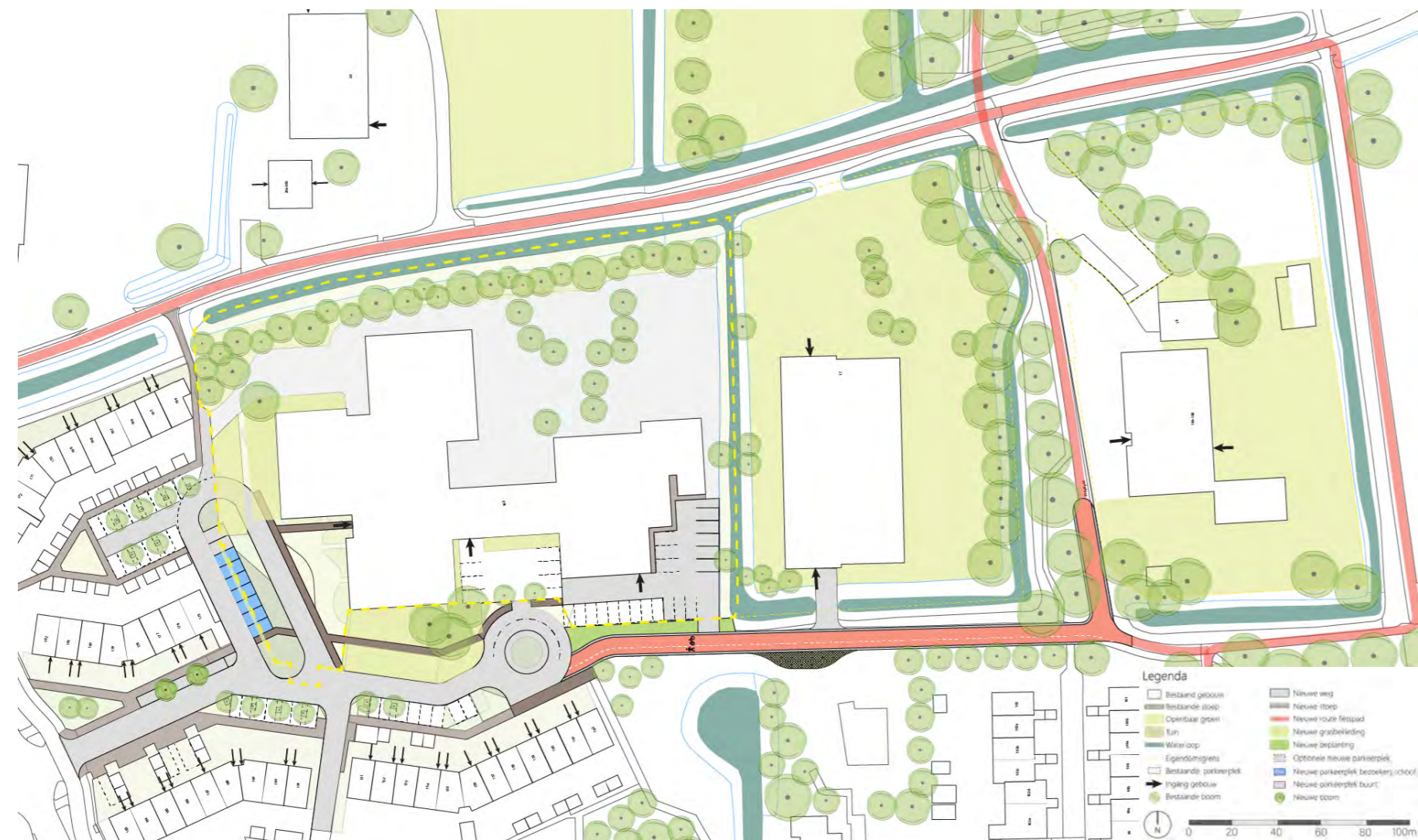


Parkeren trefpunt variant C

- Grondeigendom: Trefpunt
- Loopafstand tot ingang: 50m
- Mogelijkheid keren (groter) vervoer: bij keerlus Trefpunt
- Verandering in verkeersbewegingen: meer zwaar verkeer over het kettingpad naar terrein Trefpunt, meer gebruik van de keerlus

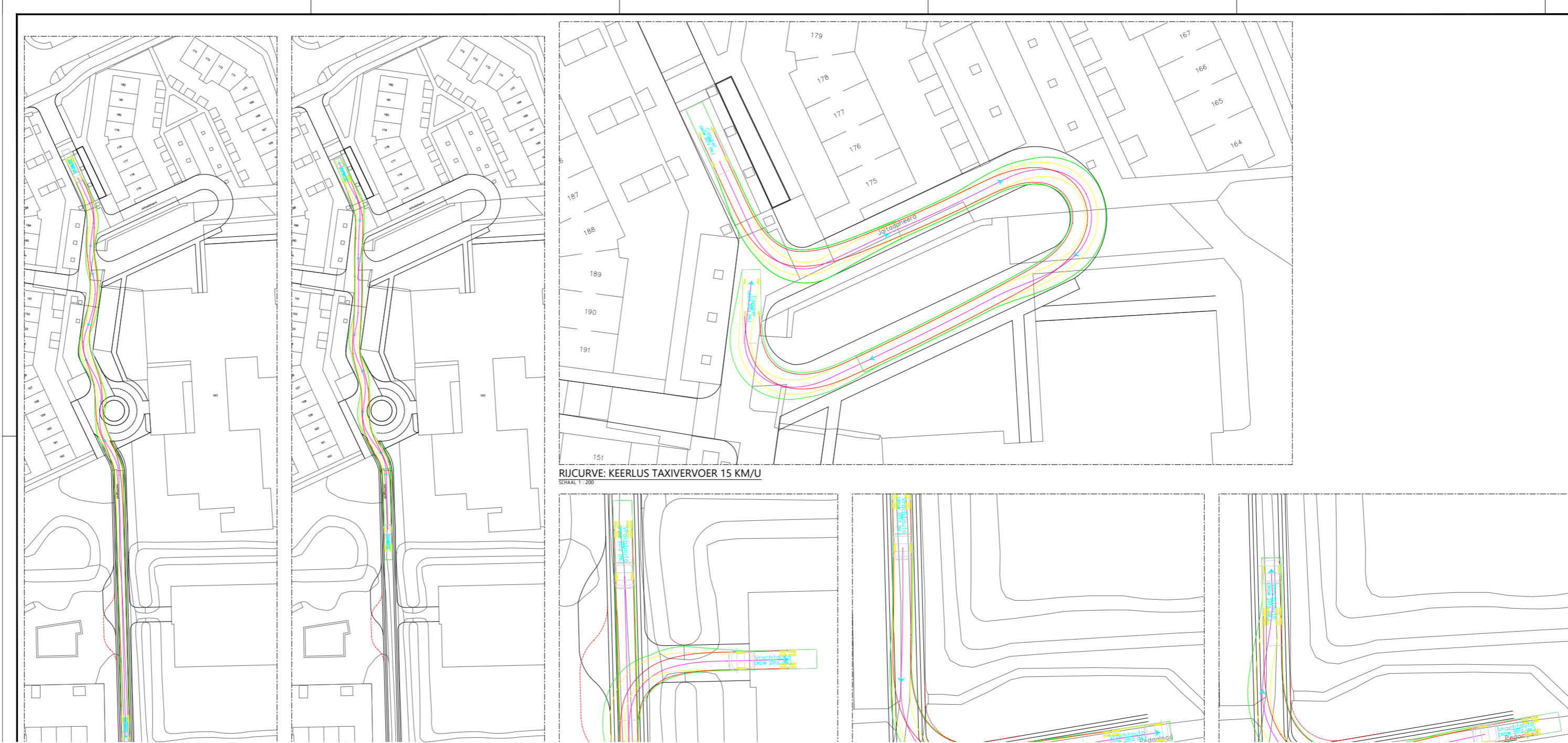
BIJLAGE IV

ONTWERPVARIANTEN



BIJLAGE V

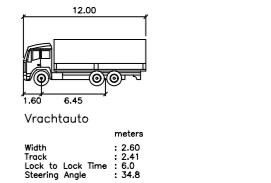
DRAAICURVEN



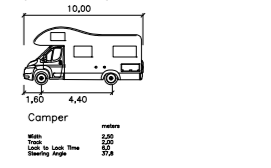
RIJCURVE: KEERLUS TAXIVERVOER 15 KM/U
SCHAAAL 1:200

VOERTUIGPROFIELEN

Functie in rijcurven als 6x6 Vrachtwagen



Functie in rijcurven als taxibus
o.b.v. afmetingen Mercedes Sprinter 308cdi
(6590x1933mm)



LEGENDA

- Situatie**
- Bestaande situatie
 - Schetsontwerp
 - Optimalisatie schetsontwerp o.b.v. rijcurven

- Rijcurvensimulatie**
- Afgelegde route en rijrichting
 - Buitenkant voertuig
 - Achterste banden voertuig
 - Voorste banden voertuig

GEKOPPELDE XREFS

- *Variant 1 signaalbord B10P.dwg
- *Variant 1 signaalbord B10P.dwg

OPMERKINGEN

- Maten in meters tenzij anders aangegeven
- Hoogtemaatvoering in meters t.o.v. NAP
- Coördinaten in meters t.o.v. rijksdriehoekenstelsel
- Hoeken aangegeven in graden (360° stelsel)



Wijz.	Getekend	Datum	Omschrijving
A			
B			
C			
Opdrachtgever			