

Datum raadsvergadering 18 juli 2012
Raadscommissie O&W
Datum raadscommissie 4 juli 2012
Publiciteit Persbericht PB
Bijlagen 1

Registratienr. OS 12.3109389
Datum B&W besluit 19-06-2012
Portefeuillehouder De Vries
Steller I. Bolhuis / J. Zwart
Telefoon 367 8331
E-mail ingrid.
bolhuis@groningen.nl

Onderwerp

Visie Kardinge Kernegebied

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de Visie Kardinge Kernegebied vast te stellen;
- II. voor het project Kardinge Kernegebied een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 830.000,--;
- III. het krediet te dekken uit de reserve recreatiegebied Kardinge;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Aanwijzingen: status, deadline, visietrommel

Publiekssamenvatting

De afgelopen jaren is door de gemeente gewerkt aan de Visie Kardingse Kerngebied. Door de planontwikkeling van de RegioTram die een eindhalte voor lijn 2 in het gebied voorziet, heeft de visie vanaf 2009 een tijdje stilgelegen in afwachting van de betekenis van de halte voor Kardingse. Inmiddels heeft de tramhalte in overleg tussen beide projecten vormgekregen en kan de Visie Kardingse Kerngebied worden vastgesteld. De visie betreft een toekomstbeeld voor het zogenaamde intensieve deel van het gebied, met maatregelen om dat gebied te verbeteren en te versterken.

Voorgesteld besluit

De raad besluit:

- I. de Visie Kardingse Kerngebied vast te stellen;
- II. voor het project Kardingse Kerngebied een plankostenkrediet beschikbaar te stellen van € 830.000,-;
- III. het krediet te dekken uit de reserve recreatiegebied Kardingse;
- IV. de gemeentebegroting 2012 dienovereenkomstig te wijzigen.

Inleiding

Allereerste aanleiding voor de visie Kardingse is de vaststelling van het ontwikkelingsplan voor het totale gebied in 2003. Daarbij kwam de vraag op voor een stedenbouwkundige uitwerking van het kerngebied. In 2007 zijn er rond het gebied zoveel vragen dat het idee voor een bredere visie is ontstaan. De projectgroep Visie Kardingse Kerngebied is met deze opdracht in 2008 aan de slag gegaan. Het gaat daarbij naast het maken van een aantrekkelijker sportgebied om het verbeteren van concrete punten zoals de verkeersveiligheid en de parkeersituatie.

Toegevoegd in 2009 is het meenemen van de komst van de RegioTram met een eindhalte in het gebied. Vervolgens is met de nota P&R 2010-2020 het beleid voor de P&R-terreinen aangegeven, waar Kardingse onderdeel van is.

Dit alles is in de voorliggende visie opgenomen.

Beoogd resultaat

Doel van de Visie Kardingse Kerngebied is een toekomstperspectief te beschrijven voor het gebied. Het moet aantrekkelijk zijn voor zowel sporters als recreanten en omwonenden. De kwaliteiten van het gebied moeten worden verbeterd en versterkt. Daarmee zal ook de economische aantrekkelijkheid voor (nieuwe) bedrijven op sportgebied worden vergroot. De bereikbaarheid zal met de komst van de tram en de tramhalte nog meer verbeteren. Daarvoor moet de parkeerfunctie van het Park & Ride terrein (P&R) worden vergroot, want het parkeerterrein zal naast de functie voor het sportgebied steeds meer een functie in de totale P&R van de stad krijgen. Het college gaat nu op basis van de visie het plan voor het kerngebied verder uitwerken.

Kader

De Visie Kardingse kent een lange aanloopgeschiedenis. In 2009 was er al een conceptvisie gereed, maar die heeft moeten wachten op de planontwikkeling van de Regiotram. Omdat in Kardingse een eindhalte is voorzien, is deze ontwikkeling voor het gebied namelijk van grote invloed. Nu de tramhalte in Kardingse is uitgewerkt in een samenwerking tussen het project RegioTram en de Visie Kardingse, is de visie afgemaakt en kan deze nu door uw raad worden vastgesteld.

Eerdere aanleiding en geschiedenis van de visie.

In 2003 is het ontwikkelingsplan Recreatiegebied Kardingse voor het gehele gebied van Kardingse door de raad vastgesteld. Daarbij is door uw raad gevraagd om een "stedenbouwkundige uitwerking" voor het intensieve deel: het Kerngebied.

Eind 2007 werd duidelijk dat de uitwerking van een bredere visie op het Kerngebied niet langer kon wachten: zo waren er initiatieven van ondernemers die wachtten op een uitspraak, het Sportcentrum Kardinges dacht na over haar toekomst, er werd nagedacht over ongelijkvloerse aansluiting op de Ringweg, de positie van het gebied Kardinges ten opzichte van het te ontwikkelen Meerstad vroeg om een visie en heel concreet, de situatie in het gebied zelf omtrent de parkeersituatie, verkeersveiligheid en sociale veiligheid vroeg om een oplossing.

In 2008 is gewerkt aan de visieontwikkeling voor het intensieve deel van recreatiegebied Kardinges door onder meer de gesprekken met gebruikers en bewoners van de omliggende wijken aan te gaan. Toen begin 2009 het concept van de visie gereed was, was inmiddels duidelijk geworden dat de RegioTram met lijn 2 een eindhalte in het gebied zou brengen. Toen is besloten te wachten op de verdere planontwikkeling van de RegioTram lijn 2. In 2010 en 2011 is door beide projecten samen gekeken naar een manier om de tram in Kardinges goed te laten "aanlanden", ook in afstemming met het OV-bureau en het project Oostelijke Ringweg.

Overigens is het project Sportcentrum Kardinges Fase 2, m.b.t. de verbouwing van het sportcomplex, goed afgestemd met de visie. In september wordt u bijgepraat over de stand van zaken.

Argumenten/afwegingen

Voor het intensieve gebied van Kardinges liggen er veel opgaven en functies. Naast de functie van sportgebied is het ook de toegang naar het grotere recreatiegebied Kardinges. Verder is het voor de omliggende wijken ook een gebied dat als park en wandelgebied wordt gebruikt. Daarnaast heeft het gebied een belangrijke functie voor de P&R in de stad. Wanneer de RegioTram er straks halteert zal deze functie alleen nog maar groter worden.

Analyse van de huidige situatie levert met name een gebrek aan eenheid, uitstraling en eigenheid op. Met de visie is met name geprobeerd dit gebrek op te heffen en alle functies in het gebied niet naast elkaar te laten bestaan, maar te zorgen dat ze elkaar gaan versterken. De hoofdlijn van de visie bestaat samengevat uit:

- de bestaande bebouwingszone van Kardinges wordt uitgebreid over de volle lengte. De nieuwe tramhalte maakt hier dan onderdeel van uit; de huidige vrije kavel moet op een goede manier worden ingevuld. Er ontstaat dan een aaneenschakeling van sportbedrijven en sportgerelateerde bedrijven.
- De parkeerplaats wordt langs de hele lengte uitgebreid met een extra parkeerstrook, langs de Kardingesberg en het helofytenfilter. Deze zullen daar beide voor moeten worden aangepast. De berg zal voor het deel langs de parkeerplaats moeten worden aangepast om ruimte te maken voor de extra parkeerstrook. Het helofytenfilter zal ook moeten worden aangepast, waarbij de schonende werking van het filter voor de Kardingesplas moet worden gegarandeerd. De parkeerplaats wordt hiermee uitgebreid van 900 naar 1.150 plaatsen.
- Het gebied komt tussen twee boulevards te liggen. De zuidelijke Kardingesmaar moet worden uitgebouwd tot een volwaardige boulevard. De nieuwe noordelijke boulevard is iets bescheidener en er kan op de verschillende hoekpunten bedrijfsbebouwing worden toegevoegd.
- Tussen beide boulevards, langs de parkeerstrook in het midden, wordt een nieuw fiets-/voetpad aangelegd, waarmee een logische verbinding wordt gelegd. Fietsen op het parkeerterrein zal dan niet meer voor de hand liggen, waarmee de veiligheid op het parkeerterrein zal toenemen.
- Aan de hiervoor genoemde ordening in de lengte van het gebied worden dwarsverbanden toegevoegd: voetpaden voor de opdeling van het parkeerterrein en de bereikbaarheid van de verschillende functies.
- Op twee plekken zijn deze dwarsverbanden bijzonder gemaakt: in het centrum en bij de ingang van het gebied. In het centrum komt een plein dat het hart van Kardinges moet gaan vormen.

Het sportcentrum zal de ingang een slag draaien zodat deze aan het centrale plein ligt. Ook de tramhalte is in dit gebied gedacht. De bushaltes worden geïntegreerd in de nieuwe tramhalte, zodat overstappen heel eenvoudig wordt gemaakt. Bij de ingang van het gebied moet een tweede plein worden aangelegd, dat een entree-gedachte moet uitstralen. Ook wordt daarmee de bebouwing langs de Ringweg visueel bij de rest van het plan getrokken.

Ligging binnen gebied Kardinge.

Omdat het intensieve deel van Kardinge onderdeel is van een groter geheel, is ook onderzoek gedaan naar de relatie van het Kerngebied tot het totale gebied Kardinge. In het hoofdstuk (4) over de visieontwikkeling is naast de opzet van de visie voor het intensieve gebied ook beschreven hoe het gebied in het grotere geheel past.

Dan gaat het om de relatie tot de Oostelijke Ringweg en het gebied voor de buitensporten, maar ook de verhouding tot het randgebied met Beijum en het recreatiegebied wordt beschreven. Van belang daarbij is de ligging van het Kerngebied in het groene, deels ecologische, extensieve gebied van Kardinge. Wij zijn van mening dat in deze visie de koppeling versterkt wordt met het omliggende groen door het Kerngebied meer als park te beschouwen en in te richten. Omdat de Vereniging Natuurmonumenten de beheerder is van grote delen van dit omliggende gebied, is de visie met hen afgestemd. Vanwege het watersysteem en het helofytenfilter is ook overleg gevoerd met het waterschap. De uitwerking van de visie naar het uiteindelijke plan zal heel nauw met beide partijen moeten worden afgestemd.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

Tijdens het maken van de visie zijn de bewonersverenigingen van alle omliggende wijken en buurten uitgenodigd om mee te denken over de visie. Ook de sportverenigingen zijn hierbij op eenzelfde manier betrokken en er is gesproken met bijna alle ondernemers in het gebied. De visie heeft hierdoor aan analytische waarde gewonnen en het uiteindelijke model is in de ontwerpfase met genoemde organisaties en verenigingen afgestemd.

Tenslotte is na de afronding van de visie een informatiebijeenkomst voor deze groepen georganiseerd, waar men het uiteindelijke resultaat heeft kunnen bekijken en bespreken met leden van de projectgroep.

Financiële consequenties

Voor de Visie Kardinge Kerngebied is een tentatieve grondexploitatie gemaakt gebaseerd op het schetsplan uit de visie. De totale kosten worden geraamd op € 10,8 miljoen, de geraamde grondopbrengsten bedragen € 0,8 miljoen en de bijdragen worden geraamd op € 9,9 miljoen. Het tekort is

€ 0,1 miljoen op eindwaarde 2015. Er wordt daarbij rekening gehouden met een post onvoorzien van € 0,5 miljoen (7,5%). Bij de uitwerking van de visie naar een definitief plan moet een sluitende begroting worden voorgelegd.

Voor het opstellen van de visie is vanaf 2010 via de begroting in totaal een budget van € 230.000,-- beschikbaar gesteld. Dit bedrag is onttrokken uit de reserve Kardinge en ook besteed. De raad wordt gevraagd deze visie nu vast te stellen. Inmiddels is een tentatieve grondexploitatie opgesteld, waarbij ook deze kosten voor het opstellen van de visie zijn betrokken (€ 230.000,--). Reden is dat een deel van de plankosten mogelijk subsidiabel is.

Voor de uitwerking van de visie is een bedrag van € 600.000,-- nodig, wat ook gedekt kan worden uit de reserve Kardinge. Voor dit bedrag wordt een plankostenkrediet aangevraagd. Daarnaast wordt voorgesteld de beschikbare € 230.000,-- als krediet beschikbaar te stellen in verband met subsidie kosten.

De tentatieve grondexploitatie ligt ter inzage in de visietrommel.

Begrotingswijziging

Investering

Begrotingswijziging voor investeringskrediet

Kardinge - visie kerngebied

Betrokken dienst(en)	RO/EZ
Soort wijziging	Plankostenkrediet
Tijdsplanning krediet	2012-2013

Financiële begrotingswijziging	Uitgaven	Inkomsten	Saldo
7.6 Verkeer - Overig	830	830	0
Totalen begrotingswijziging	830	830	0

Exploitatie

Begrotingswijziging 2012

Betrokken dienst(en)	OCSW
Naam voorstel	Visie Kardinge Kerngebied (plankostenkrediet)
Incidenteel / Structureel	Incidenteel
Soort wijziging	Exploitatie

Financiële begrotingswijziging		Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
5.1 Sportieve infrastructuur	OCSW	600		600-		600	-
Totalen begrotingswijziging		600	-	600-	-	600	-

Realisering en evaluatie

In de globale grondexploitatie gaan we uit van uitvoering van de visie in 2014 en 2015. De rest van 2012 en 2013 kunnen dan worden gebruikt voor de verdere uitwerking naar een definitief plan en de aanbesteding. Na uitwerking van het plan zal een definitieve planning worden gemaakt, die ook wordt afgestemd op de planning van het project RegioTram voor de aanleg van de tramhalte.

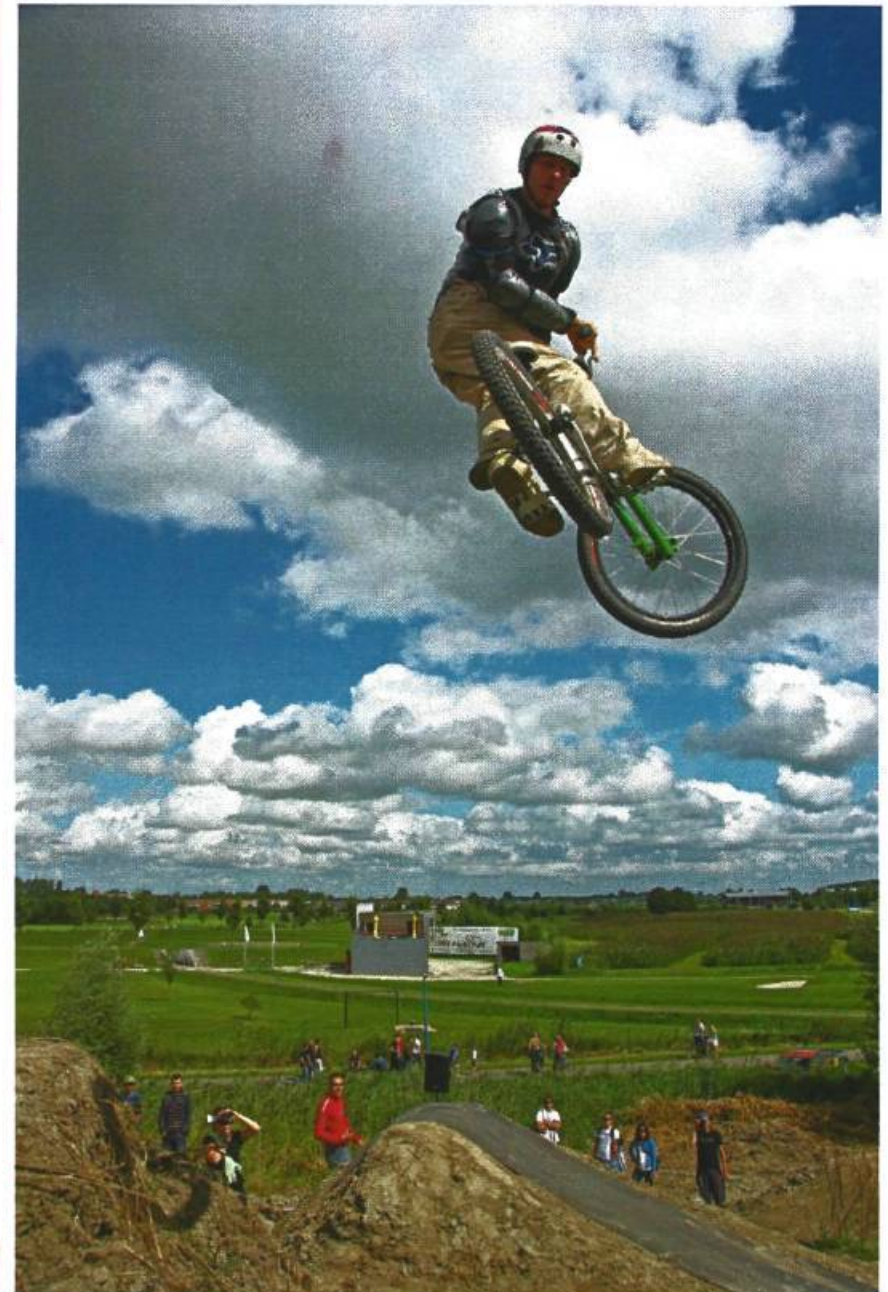
Mocht het project RegioTram niet doorgaan, dan leidt dat tot verschuivingen in de grondexploitatie en een aangepaste uitwerking van de visie. De hoofdlijn van de visie blijft dan echter wel overeind.

VISIE KARDINGE KERNGEBIED



Gemeente
Groningen

23 mei 2012



STAGE

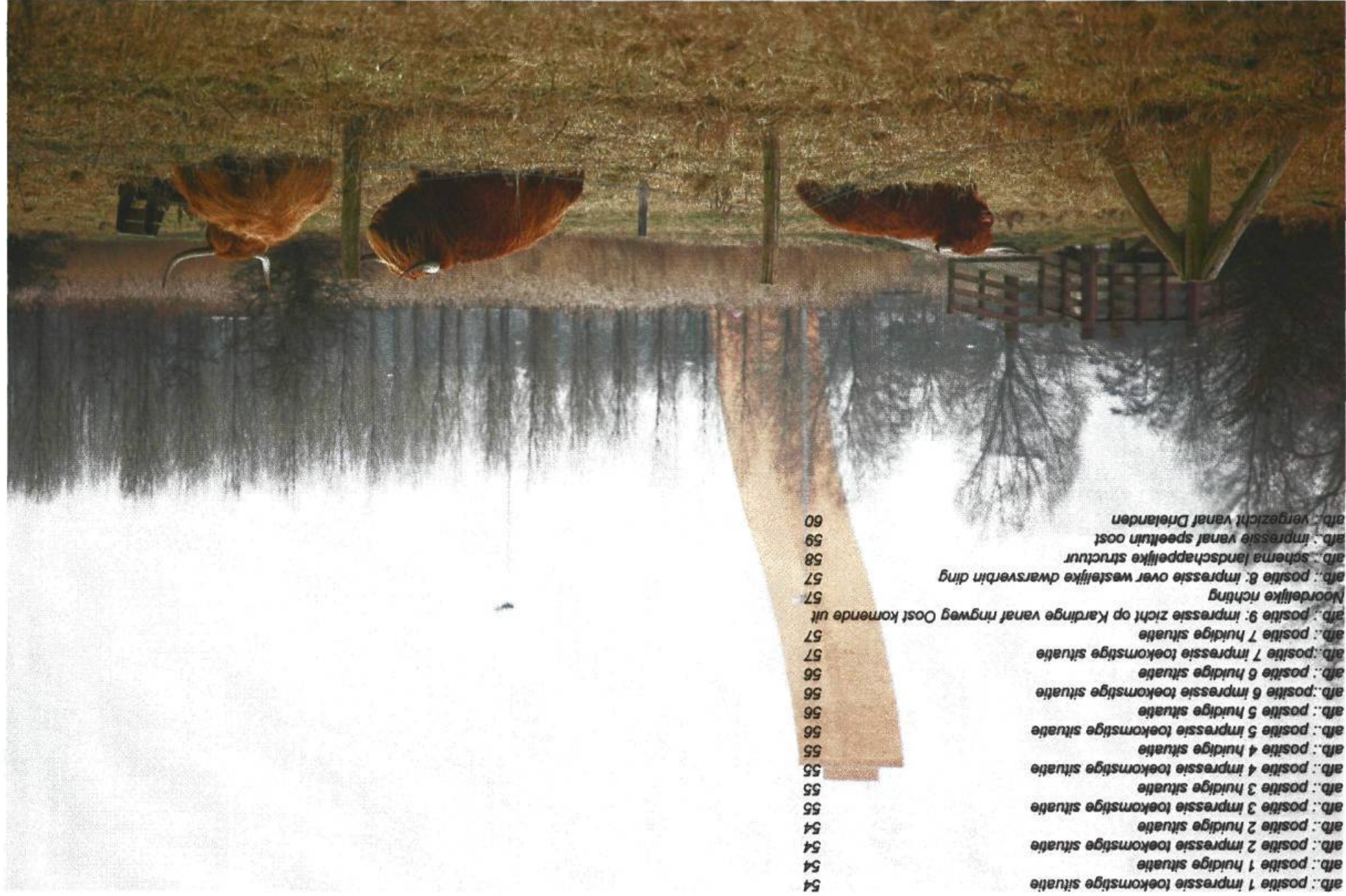
SP



Inhoudsopgave

1	Inleiding	6	Aanbod en ruimte	40	
	Aanleiding visie	6	Ondememen	40	
	Opzet visie	6	5	Uitwerkingen	46
2	Context en bestaande situatie	7	Model kernzone	46	
	Historische context	7	Vervolg	48	
	Beleidsmatige context	7	6	Inschatting juridische consequenties	50
	Bestaande situatie	8	Bestemmingsplan Stadsgewestpark Noorddijk	50	
3	Analyse bestaande situatie	11	Conclusie	50	
	Ruimtelijke analyse	11	7	Overzichtstekeningen en impressies	51
	Verkeerskundige analyse	19	Bijlage: Impressies conceptmodel kernzone	53	
	Analyse van ondernemers, onderwijsinstelling, sport- en bewonersverenigingen	24 24			
	Conclusie	26			
4	Visieontwikkeling	27			
	Opzet visie	27			
	Verkenningen deelgebieden	28			
	Kerngebied	28			
	Oostelijke ringweg	31			
	Gebied voor de buitensporten	32			
	Randgebied Beijum	34			
	Recreatiegebied	36			
	Groen en water	38			
	Ecologie	39			
	Beheer	39			

afbeeldingen			
<i>afb.: ligging Kardinges t.o.v. de stad Groningen</i>	6	<i>afb.: bomen op parkeerterrein</i>	22
<i>afb.: ontwerp Bakker & Bleeker</i>	8	<i>afb.: toegang sportcentrum</i>	22
<i>afb.: deelgebieden</i>	9	<i>afb.: transferium</i>	22
<i>afb.: bestaande routes</i>	10	<i>afb.: lage verlichtingsmasten parkeerterrein</i>	23
<i>afb.: bestaande situatie kerngebied</i>	11	<i>afb.: hoge verlichtingsmasten</i>	23
<i>afb.: zicht op rand Beijum Oost vanaf klimtoren</i>	11	<i>afb.: strandpaviljoen</i>	24
<i>afb.: rand Beijum Oost</i>	11	<i>afb.: apekooi</i>	24
<i>afb.: rand Beijum West</i>	11	<i>afb.: skicentrum</i>	24
<i>afb.: aansluiting omgeving Kardinges</i>	12	<i>afb.: klimcentrum</i>	25
<i>afb.: Kardingesmaar: kijkrichting West</i>	12	<i>afb.: vliegveld</i>	26
<i>afb.: Kardingesmaar: kijkrichting Oost</i>	12	<i>afb.: globaal schema toekomstige ontwikkelingen</i>	27
<i>afb.: koppeling West</i>	12	<i>afb.: overzicht thematische gebieden</i>	27
<i>afb.: schelpenpad richting poort Beijum</i>	13	<i>afb.: bestaande situatie kerngebied</i>	28
<i>afb.: schelpenpad richting Lewenborg</i>	13	<i>afb.: ontwikkelingsmodel kerngebied</i>	28
<i>afb.: toegang parkeer-as</i>	14	<i>afb.: provincie schets aansluiting ringweg</i>	30
<i>afb.: eentonig grijs beeld</i>	14	<i>afb.: verkeersontsluiting bestaand</i>	31
<i>afb.: bomen in parkeervakken</i>	14	<i>afb.: toekomstige verkeersontsluiting</i>	31
<i>afb.: entree sportcentrum</i>	14	<i>afb.: overzicht lange lijnen nieuw</i>	31
<i>afb.: transferium</i>	15	<i>afb.: buitensporten bestaande situatie</i>	32
<i>afb.: sportcentrum Kardinges</i>	15	<i>afb.: buitensporten uitgangspunten toekomstige situatie</i>	32
<i>afb.: apekooi</i>	15	<i>afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel A</i>	33
<i>afb.: vrije kavel</i>	15	<i>afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel B</i>	33
<i>afb.: Alfa-gebouw</i>	15	<i>afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel C</i>	33
<i>afb.: Euro Kartracing & bowling</i>	15	<i>afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel D</i>	34
<i>afb.: skicentrum</i>	15	<i>afb.: randzone Beijum: bestaande situatie</i>	34
<i>afb.: klimcentrum</i>	15	<i>afb.: randzone Beijum: uitgangspunten toekomstige situatie</i>	35
<i>afb.: grenzen pitch & put, afgesloten fietsroute</i>	16	<i>afb.: randzone Beijum: scenario 1</i>	35
<i>afb.: recreatieheuvel</i>	16	<i>afb.: randzone Beijum: scenario 2</i>	35
<i>afb.: vlnr. arena, pitch & put, helofytenfilter</i>	16	<i>afb.: randzone Beijum: scenario 3</i>	36
<i>afb.: aansluiting parkallee - plas ontbreekt</i>	16	<i>afb.: het recreatiegebied bestaande situatie</i>	36
<i>afb.: omkadering sportvelden</i>	16	<i>afb.: het recreatiegebied: uitgangspunten nieuwe ontwikkelingen</i>	37
<i>afb.: goedkope materialen & gebrek aan zorg</i>	17	<i>afb.: recreatie: voorstel situering toekomstige voorzieningen</i>	37
<i>afb.: smalle betegeling boulevard</i>	17	<i>afb.: locatie 4: natuur- speeltuin?</i>	38
<i>afb.: kastanjes langs Meedenpad</i>	17	<i>afb.: helofytenfilter</i>	38
<i>afb.: steigers, dijkprofiel</i>	17	<i>afb.: natuur</i>	39
<i>afb.: winderig plein</i>	18	<i>afb.: muziekfestiviteit</i>	43
<i>afb.: kaal voorplein</i>	18	<i>afb.: luchtfoto huidige situatie</i>	44
<i>afb.: verkeersveiligheid</i>	19	<i>afb.: conceptmodel kernzone</i>	45
<i>afb.: bereikbaarheid</i>	19	<i>afb.: impressie vanaf Alfa-gebouw</i>	46
<i>afb.: busverbinding Beijum</i>	19	<i>afb.: impressie centraal plein vanaf in-/uitgang sportcentrum</i>	46
<i>afb.: parkeren</i>	19	<i>afb.: impressie vanaf steiger</i>	47
<i>afb.: fietspad</i>	20	<i>afb.: schets</i>	48
<i>afb.: voetpad</i>	21	<i>afb.: gebied achter voetbalvelden</i>	49
<i>afb.: toegang parkeerterrein</i>	21	<i>afb.: paardenveld achter voetbalvelden</i>	49
<i>afb.: knooppunt</i>	21	<i>afb.: Impressie: zicht op centraal plein en toegang sportcentrum</i>	52
		<i>afb.: locaties en kijkrichtingen foto's en impressies</i>	53



- 54 afb.: positie 1 impressie toekomstige situatie
- 54 afb.: positie 2 impressie toekomstige situatie
- 54 afb.: positie 3 impressie toekomstige situatie
- 55 afb.: positie 3 huidige situatie
- 55 afb.: positie 4 impressie toekomstige situatie
- 55 afb.: positie 4 huidige situatie
- 56 afb.: positie 5 impressie toekomstige situatie
- 56 afb.: positie 5 huidige situatie
- 56 afb.: positie 6 impressie toekomstige situatie
- 56 afb.: positie 6 huidige situatie
- 57 afb.: positie 7 impressie toekomstige situatie
- 57 afb.: positie 7 huidige situatie
- 57 afb.: positie 9: impressie zicht op Kardingse vanaf ringweg Oost komende uit Noordelijke richting
- 57 afb.: positie 8: impressie over westelijke dwarsverbinding
- 58 afb.: schema landschappelijke structuur
- 59 afb.: impressie vanaf speeluin oost
- 60 afb.: vergezicht vanaf Drielanden

1 Inleiding

Het recreatiegebied Kardinge ligt aan de noordwestzijde van de stad Groningen. Het gebied is een groene buffer tussen de wijken Beijum, Lewenborg en Drielanden. Het is een recreatiegebied waar zowel actieve- als natuurrecreanten gebruik van kunnen maken. Het gebied is van een heel bijzondere kwaliteit. Hier raakt letterlijk het ommeland de oude stadsgrens. Vanaf de Gerrit Krolbrug gaat een route via Kardinge naar het open land. Ook de inrichting van Kardinge sluit hierbij aan: de lange lijnen in de inrichting van Kardinge voeren de stad in of uit, en het landschap verandert binnen Kardinge van een bescheiden inrichting in het oorspronkelijke weidelandschap.

Het intensieve deel van recreatiegebied Kardinge is een belangrijk knooppunt voor het sportaanbod in de stad. Vrijwel alle vormen van sport en bewegen kunnen in het recreatiegebied plaatsvinden: georganiseerd, ongeorganiseerd, individueel of in groepsverband. Het aanbod van sporten is zeer gedifferentieerd en wordt geleverd door meerdere partijen: de lokale overheid en een groot aantal particuliere bedrijven. Daarnaast biedt de openbare ruimte veel mogelijkheden om te sporten en bewegen.

Aanleiding visie

Eind 2007 heeft de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken (RO/EZ) van de dienst Onderwijs, Cultuur, Sport en Welzijn (OCSW) de opdracht gekregen een visie te maken voor het intensieve deel van het gebied Kardinge. Al bij het maken van een plan voor het meer extensieve, groene deel van Kardinge in 2002 is namelijk aangegeven dat voor het intensieve gebied, waar alle sportvoorzieningen gevestigd zijn, ook een plan zou worden gemaakt. Er is voor gekozen om dat in de vorm van een visie aan te pakken, waarbij naast het intensieve deel van het gebied ook naar het buitensportgebied, de rand tussen Beijum en Kardinge, de aansluiting van wegen en fietspaden en recreatie wordt gekeken. Immers: dit kerngebied staat niet op zichzelf. Tussen alle genoemde deelgebieden bestaan belangrijke relaties. Het is voor de visie belangrijk deze koppelingen op te sporen.

Meest belangrijke aanleiding is de vraag waarom de doorontwikkeling van Kardinge als sportpark is gestopt. Gevaar is dat als Kardinge niet wordt aangepakt en er geen verdere ontwikkelingen plaatsvinden het gebied als sportpark zal gaan verslechteren. In de visie wordt uitgezocht wat de zwakke punten zijn in het gebied en welke maatregelen nodig zijn om de functie van sportpark te optimaliseren.

In de afgelopen jaren zijn er ook vragen gerezen over het gebruik van Kardinge.

Met name het soort bedrijven dat zich er zou kunnen vestigen en welke nevenactiviteiten gewenst zijn. Meerdere bedrijven hebben aangegeven interesse te hebben voor vestiging in het gebied, terwijl er nog maar één vrije kavel over is om in te vullen. Deze visie geeft ook hierin een richting aan en daarnaast wordt aangegeven waar nieuwe bedrijven zich zouden kunnen vestigen. Tot slot speelt in Kardinge een aantal verkeerstechnische punten die kunnen worden verbeterd. Zo is de aansluiting op de ringweg onduidelijk, komt er een halte voor de Regiotram, is het parkeren onevenwichtig verdeeld, liggen fietspaden onlogisch, zijn er vragen over de verkeersveiligheid, etc.

Opzet visie

In deze visie over het intensieve deel van Kardinge, ook wel kerngebied genoemd, wordt het gebied eerst goed bestudeerd en daarna geanalyseerd. In hoofdstuk 2 wordt de context waarin we de visie moeten lezen en de bestaande situatie in het park beschreven. Vervolgens is in de analysefase ook met bewonersorganisaties, gebruikers (sportverenigingen) en ondernemers uit (en rond) het gebied gesproken. Zie voor de analyse van het gebied hoofdstuk 3. Daarna zijn er schetsontwerpen gemaakt waarin getracht is zo veel mogelijk vragen te beantwoorden en oplossingen voor problemen te vinden. Ook dit is weer met de hiervoor genoemde organisaties besproken. In hoofdstuk 4 wordt deze visieontwikkeling beschreven. Daarbij staat het kerngebied centraal, maar er wordt hier ook ingegaan op de directe omgeving van het kerngebied. In het vijfde hoofdstuk wordt de visie voor het kerngebied uitgewerkt in een model en wordt het vervolg voor het totale gebied besproken. In het zesde hoofdstuk komt de juridische haalbaarheid aan de orde. Hoofdstuk 7 bevat overzichtstekeningen en impressies van de visie.



afb.: ligging Kardinge t.o.v. de stad Groningen

2 Context en bestaande situatie

In dit hoofdstuk worden de achtergronden van het ontstaan en de huidige opzet van Kardinge gegeven. Om een aantal zaken te begrijpen is namelijk kennis van de historische context nodig. Ook wordt hier aangegeven in welke context het gebied beleidsmatig kan worden geplaatst. Daarna wordt de bestaande situatie in het park beschreven.

Historische context

In 1989 is de ontwikkeling gestart van het huidige recreatiegebied Kardinge, toen nog onder de naam 'Stadsgewestpark Noorddijk'. Het zoneringssplan uit april 1987 van de Heidemij (nu Arcadis) en Bureau Ecoplan vormde de basis voor het recreatiegebied. Bureau Bakker & Bleeker werkte de ruimtelijke hoofdstructuur verder uit (in het volgende hoofdstuk wordt dit ontwerp nader besproken). Omdat investeringen vanuit het rijk korte tijd later kwamen te vervallen is de ambitie voor het park destijds naar een lager niveau bijgesteld. Het project is als recreatiegebied Kardinge toch verder ontwikkeld. De Grontmij heeft rond 2000 het gebied bekeken en constateert dat het gebied nog niet af is, maar dat het zeker kan uitgroeien tot een veelzijdig recreatiepark. In 2002 wordt daarom een Ontwikkelingsplan Recreatiegebied Kardinge gemaakt en in de gemeenteraad vastgesteld. Uitkomst is dat voor het extensieve deel van het gebied de relatie met de vereniging Natuurmonumenten wordt gezocht voor het beheer. In het ontwikkelingsplan is aangegeven dat voor het intensieve deel een apart plan moet worden gemaakt.

Beleidsmatige context

Om de plek van Kardinge in de stad en speciaal op sportgebied beter te kunnen plaatsen gaan wij hier ook in op de beleidsmatige insteek voor de functies in het gebied.

Belangrijk is allereerst het beleid op het gebied van sport. In de Sportvisie 2010 - 2020, meer ruimte voor sport en bewegen, die in 2009 is vastgesteld door de raad, geven we aan het als lokale overheid belangrijk te vinden dat veel stadlers aan sport doen. We vinden sport belangrijk, als zinnvolle invulling van de vrije tijd, en vanwege de goede bijeffecten ervan: sport is gezond, sport integreert, sport leert normen en waarden, sport stimuleert sociale cohesie. We willen het aanbod daarom zoveel mogelijk laten aansluiten op de vraag. We willen dat de sport bereikbaar is voor alle Stadlers.

In de sportvisie wordt een aantal ontwikkelingen binnen de sport en recreatie beschreven die relevant zijn voor de toekomst van het recreatiegebied Kardinge.

Ten eerste is de verwachting landelijk dat de sportdeelname en daarmee de vraag naar sport, de komende jaren zal toenemen. Dat geldt zowel voor de georganiseerde sport maar in nog veel sterkere mate voor de ongeorganiseerde en individuele sporters. Meer vraag naar sport betekent meer vraag naar ruimte om sport te kunnen beoefenen en vooral ook openbare ruimte. We zullen de beschikbare ruimte effectief moeten benutten. In de stad zouden we daartoe vier sportknooppunten willen vormen, waar sporten rond een bepaald thema zijn geconcentreerd. Kardinge is een dergelijk sportknooppunt waar de nadruk ligt op een concentratie van particuliere sportaanbieders.

In ons sportbeleid willen we daarbij veel aandacht besteden aan het stimuleren van sportdeelname voor de leeftijdscategorie 0 tot 20 jaar, vanuit de redenering "jong geleerd oud gedaan". Extra aandacht voor deze categorie bij inrichting van de openbare ruimte vinden we belangrijk. Mensen gaan weliswaar meer sporten, maar bewegen in hun dagelijks leven veel minder. Het overgewicht bij mensen en kinderen in het bijzonder neemt sterk toe. Een inrichting van de openbare ruimte die uitdaagt om in beweging kan helpen het probleem van overgewicht op te lossen.

Een tweede ontwikkeling is dat er steeds meer particuliere sportaanbieders komen. Dat is ook te merken in recreatiegebied Kardinge. De vraag van particuliere ondernemers was en is groot, zowel onder nieuwe als hier gevestigde ondernemers die willen uitbreiden.

Een derde ontwikkeling is het veranderende gedrag van sport- en recreatiedeelname. Dit beperkt zich niet meer tot het simpelweg actief bewegen. Sporten en bewegen moet een bijzondere beleving zijn waarbij hoge eisen worden gesteld aan de kwaliteit, beperkte tijd en diversiteit van het aanbod. Ruimtelijk gezien kan Kardinge een belangrijke rol vervullen waar het gaat om onderscheidende wijken en stadsdelen (Concept structurevisie, Stad op Scherp, september 2008). Beijum en Lewenborg ontlenen daarbij een deel van hun identiteit aan een goed ontwikkeld Kardinge. Als bijzondere voorziening voor deze twee wijken zal dit een extra impuls geven, ook in het licht van de toekomstige ontwikkeling van Meerstad. Om te zorgen dat Lewenborg en Beijum ook in de toekomst aantrekkelijke gebieden blijven om te wonen, zijn de voorzieningen in en om deze wijken van groot belang, zoals in dit geval Kardinge.

In het groenstructuurplan is Kardinge een van de drie stadsparken, en wordt aangegeven als een van de stedelijk waardevolle ecologische gebieden. Het gaat hier dan meer over het extensieve deel van het gebied, maar dit heeft ook betekenis voor de rest van Kardinge. Het maakt deel uit van het kleilanderschap, een van de vijf verschillende landschapstypes die rond de stad worden benoemd.

De groene rand tussen Kardinge en Beijum, in het groenstructuurplan (concept groenstructuurvisie voor Groningen, Groene pepers, september 2008) 'Kardinge Noord' genoemd, wordt aangemerkt als aandachtsgebied:

"Dit aandachtsgebied is het groene gebied ten zuiden van Beijum, dat deel uitmaakt van de ontwikkelingsvisie voor Kardinge, die samen met Natuurmonumenten is opgesteld. In de structuurvisie wordt duidelijk dat tegelijkertijd met de realisatie van Meerstad meer aandacht voor de noordoostelijke stadswijken nodig is. Er vindt afstemming plaats met een landschapsvisie, die in samenwerking met de provincie voor de noordoostelijke stadsrand wordt ontwikkeld. Kwaliteitsimpulsen in diverse sectoren zijn gewenst in dit gebied. Daarvoor moet worden samengewerkt met onder andere Natuurmonumenten, provincie Groningen, waterschap Noorderzijlvest, woningbouwverenigingen Patrimonium en Huismeesters, bewonersorganisaties."

Verder wordt in het groenstructuurplan ook een relatie gelegd met gezondheid, bewegen, ontspannen recreëren, in Kardinge kan dit allemaal en wordt het gestimuleerd:

"Het gemeentelijke gezondheidsbeleid heeft tot doelstelling de gezondheidseffecten als wegingsfactor mee te nemen op alle relevante beleidsterreinen. (...) De aandacht richt zich daarbij op verschillende vormen van bewegingsbevordering, maar ook voor de mogelijke voordelen op het terrein van sociale cohesie, leefbaarheid, milieufactoren en mentale gezondheid."

In oktober 2010 heeft de gemeenteraad van Groningen het tracé van de tweede lijn van de RegioTram vastgesteld. Daarbij zijn de routes van Lijn 1 en 2 anders gaan lopen: Lijn 1 rijdt nu via de Oostersingel naar Zernike en Lijn 2 gaat via de Grote Markt naar Kardinge. Beide lijnen kruisen elkaar op de Bloemsingel, waardoor reizigers hier kunnen overstappen. Tracédelen 3 en 4 (waartoe Kardinge behoort) zijn medio 2011 uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Er komt hier een gecombineerde tram-/bushalte, het resultaat van een gezamenlijk inspanning van beide projecten RegioTram en Visie Kardinge.

In de gehele stad wordt de ringweg aangepakt met het ongelijkvloers maken van alle wijkontsluitingen. Dit is nodig omdat de ring steeds meer volloopt met verkeer en verbetering van de doorstroming daarom nodig is. Op basis van de in 2009 vastgestelde eindbeeldstudie is inmiddels het ontwerp voor de aansluiting van Kardinge uitgewerkt.

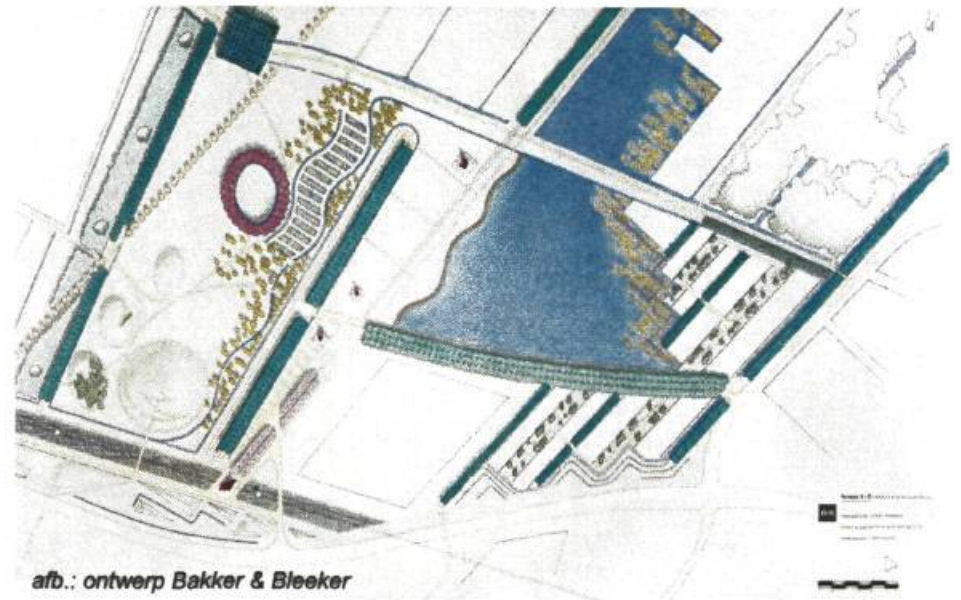
Tot slot is Kardinge niet alleen een sportknooppunt, maar ook een knooppunt voor verkeer. In het begin van het gebied is een Transferium opgenomen, een overstapplaats voor openbaar vervoer. De bijbehorende parkeerplaatsen worden in de huidige situatie gedeeld met het sportgebied. Het beleid in de stad is verder het promoten van de verschillende P+R-terreinen (Park & Ride). Dit zijn terreinen

waarbij het eigen voertuig eerst geparkeerd wordt en men kan overstappen op het openbaar vervoer of op de fiets. In de nota P&R 2010 – 2020 (vastgesteld in maart 2011) is vastgelegd dat de kwaliteit en kwantiteit van de plekken verbeterd moet worden, waardoor het gebruik van P+R moet worden gestimuleerd. De ambitie is een verdubbeling van het relatieve aandeel van de P+R in de pendel. Dat betekent een groei naar 7% van de totale pendel per jaar, oftewel 6,5 miljoen reizigers, met als doel het waarborgen van de bereikbaarheid en een bijdrage aan de duurzaamheid van de stad.

Bestaande situatie

Het oorspronkelijke ontwerp voor de inrichting van het gebied is gemaakt door het bureau voor landschapsarchitectuur Bakker & Bleeker. Hoewel het plan slechts deels is uitgevoerd is het wel van belang de bedoeling van de plannen van Bakker en Bleeker hier uit te leggen, omdat hiermee elementen van het huidige park kunnen worden verklaard. Daarbij gaat het om twee primaire keuzen:

- een aantal lange lijnen (fiets- en voetverbindingen) verbinden letterlijk het ommeland met de stad en geven het gebied een duidelijke structuur;
- de verschillende functionele en landschappelijke elementen worden op bijzondere wijze in het verder geheel groene gebied geplaatst: enerzijds als losse elementen waar het park aan alle kanten omheen kon 'spelen', anderzijds ten opzichte van elkaar zo gerangschikt dat ze een specifieke ruimtelijke compositie vormen. Hier gaat het om heuvels, het helofytenfilter (natuurlijke waterzuivering), een openluchttheater (de arena) en de bomenstructuur.



afb.: ontwerp Bakker & Bleeker

Inrichting en landschap

Tegenwoordig vormen de lange lijnen nog steeds de dubbele ruggengraat van het gebied, zij het dat ze slechts deels het oorspronkelijke plan volgen. De recreatieheuvel werd als één grote heuvel in het gebied aangelegd en zijn er later nieuwe functies toegevoegd: de sportvelden en Pitch & Putt. De dwarsverbindingen (fietsverbindingen Beijum en Lewenburg) kregen meer accent. Opgeteld betekent dit dat het gewenste open landschap in het park grotendeels is verdwenen. De arena, het filter en de heuvel zijn hun oorspronkelijke betekenis kwijtgeraakt.

Het gebied in totaliteit is grofweg in drie deelgebieden in te delen:

1. Intensief gebied

Dit gebied bevat voorzieningen voor dagrecreatie. Het gebied heeft een halfopen karakter met een grote parkeerplaats, verspreid liggende bebouwing en een recreatieheuvel. In dit deel van het recreatiegebied bevindt zich een grote zwemplas, de Kardingerplas, met strand. Rondom deze plas ligt een wandel-fietsboulevard. De zwemplas wordt door middel van een helofytenfilter gezuiverd. De beleving van het intensieve deel wordt vooral bepaald door de omvang van het sportcomplex Karding. Ook de grootschalige bebouwing van het Alfa-college en de Kartbaan hebben invloed op de ruimtelijke beleving van de plek. Ook zijn er in het intensieve gebied een paar hoogteaccenten die opvallend aanwezig zijn. Het gaat hier om de heuvel met de uitzichttoren vlakbij de hiervoor genoemde bebouwing, en de klimtoren wat verderop.

2. Overgangsgebied

De overgangszone functioneert als een geleidelijke overgang tussen de intensieve recreatie en het extensieve natuur- en landschapsgebied. Het gebied geeft ook uitlopmogelijkheden voor de stadswijk Beijum en Lewenburg. Deze zone heeft een groen karakter, met een parkachtige invulling. Aan de zijde van Lewenburg heeft dit gebied een halfopen karakter met een tussenliggend wijkpark. Aan de zijde van Beijum heeft het een open karakter, en grenst de bebouwing direct aan de rand. De bebouwing van Beijum is nadrukkelijk aanwezig. Daarnaast bevinden zich hier een drietal sport-speelvoorzieningen.

Ten westen van Drielanden heeft de overgangszone een begrazingsbeheer door Schotse Hooglanders. Op de grens met het extensieve gebied liggen sportvelden. Door de afscheiding van de sportvelden met struiken hebben deze een besloten karakter.

3. Extensief gebied

Dit deel van het recreatiegebied bestaat voornamelijk uit een menging van bos, natuur (plas-dras) en extensieve landbouw. De recreatieve voorzieningen

zijn gericht op de beleving van natuur en landschap, door middel van kanoën, wandelen, fietsen en paardrijden. Zuidelijk in het gebied wordt het karakter van het gebied vooral bepaald door het Bevrijdingsbos met het Canadaplein, het Edonbos, een helofytenfilter en moerasgebieden. Het grote boscomplex aan de noordzijde is nadrukkelijk aanwezig. Het midden gebied wordt gekenmerkt door grasland. Hier is het slotenpatroon karakteristiek.



afb.: deelgebieden

Routes

Het gebied wordt vooral vanaf de hoofdroutes beleefd. Het gaat daarbij om een tweetal routes. Eén van de hoofdroutes gaat via de Kardingermaar. Deze route ligt ten noorden van de Kardingerplas en koppelt het intensieve recreatiegebied via de overgangszone aan het extensieve recreatiegebied. De route bestaat uit een lange as, die versterkt wordt door Italiaanse populieren. De lengte van de as benadrukt de omvang van het gebied. De route is hierdoor van een hoge kwaliteit. Tweede hoofdroute is het Meedenpad. Deze fietsroute ligt ten zuiden van de wijk Beijum en loopt tot het extensieve gebied. Deze route eindigt op het Dwarsdijkje. In het ontwerp van bureau Bakker en Bleeker is deze route vergelijkbaar als de route via de Kardingermaar. Echter deze route is niet op die wijze vormgegeven en steekt niet zover het extensieve recreatiegebied in.



afb.: bestaande routes

Andere routes staan haaks op de hiervoor beschreven routes. Ze verbinden de stadswijken via het recreatiegebied. Deze dwarsroutes hebben door hun positionering allemaal een ander karakter. Het gaat om de volgende vier routes:

- Dwarsdijkje: deze route verbindt Beijum en Lewenborg. Het pad ligt op de grens van het extensieve gebied en het overgangsgebied. Het is een historische landschappelijke route, maar door alle stedelijke ontwikkelingen niet meer als landschappelijke route herkenbaar.
- Koerspad: ook een historische landschappelijke route. Deze route verbindt het centrum van Beijum met Kardingje.
- Garsthuizermaar: verbinding intensieve deel met Beijum.
- Huizingermaar: deze route valt samen met de busbaan en wordt door veel stadjsers gebruikt om Kardingje te bereiken.

3 Analyse bestaande situatie

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie in Kardinge beoordeeld. Eerst wordt het gebied in ruimtelijk en verkeerskundig opzicht bekeken. Daarnaast wordt beschreven wat de plannen zijn van ondernemers binnen, maar ook van buiten het gebied. Daarna wordt een weerslag gegeven van gesprekken die zijn gevoerd met sport- en bewonersverenigingen over het functioneren van Kardinge.



afb.: bestaande situatie kerngebied

Ruimtelijke analyse

Om een goede analyse te kunnen maken is het gebied in delen beschreven. De eerste punten gaan over het totale gebied Kardinge, de rest gaat in op het kerngebied.

Totale gebied Kardinge; Aansluiting op aanliggende buurten.

Het gebied ligt tussen de twee woonwijken Beijum en Lewenborg. De verbinding met die wijken verschilt sterk.

De wijk Beijum is een typische jaren zeventig 'woonervenwijk' waar het gebied van Kardinge als het ware tegen op botst. Er zijn geen specifieke overgangen van de wijk naar het park gemaakt, en het blijkt dat de wijk zich in vele gevallen slechts met de achterzijde naar het park richt. In het gebruik zijn de groengebieden langs het westelijk deel van Beijum meer buurtgroen geworden en

horen niet meer helemaal bij het park Kardinge. Langs het oostelijk deel van deze wijk ligt nog steeds de oude weilandstructuur.



afb.: rand Beijum Oost



afb.: rand Beijum West



afb.: zicht op rand Beijum Oost vanaf klimtoren

Aan de zuidzijde, naar de wijk Lewenburg geldt een andere situatie. De buurten Zilvermeer en Drielanden vormen overgangsgebieden die ook als zodanig zijn ontworpen. Daartussen ligt het wijkpark Kardinge. Met haar specifieke inrichting heeft Lewenburg hiermee een prachtige aansluiting op het geheel van Kardinge.



afb.: aansluiting omgeving Kardinge

Totale gebied Kardinge; Aansluiting op de stad: De westgrens.

Formeel vormt de oostelijke ringweg de westelijke begrenzing van het Kardinge gebied, maar na het Hunzeparck loopt de groene ruimte door en laat op de Gerrit Krol-brug (Korrebrug) zien hoe het ommeland de oude stad raakt. Vanuit Kardinge zelf wordt deze beleving bemoeilijkt: door de wijze waarop de recreatieheuvel is ingepast wordt het park afgesloten, terwijl het Kartcentrum, Alfagebouw en Transferium eerder deel uit maken van het gebied bij de ringweg, dan dat zij onderdeel zijn van Kardinge.

In de westgrens vinden we verbindingen met de stad, en dus het stadscentrum. Door de eerder beschreven 'kronkels' in deze verbindingen is de belevingswaarde van deze koppeling beperkt.



afb.: koppeling West

Totale gebied Kardinge; Aansluiting op het ommeland:

De oostgrens.

Aan de oostzijde is telkens een nieuwe dwarsverbinding, waarbij een grens bereikt lijkt, maar steeds loopt de groene ruimte met gras, sloten en lucht daarna weer door. De lange lijnen Kardingermaar en Meedenpad versterken deze kwaliteit.



afb.: Kardingermaar: kijkrichting West



afb.: Kardingermaar: kijkrichting Oost

Totale gebied Karding: De dwarsverbanden.

Direct aansluitend op de inhammen of 'sprongen' in de wijkgrens van Beijum liggen fiets-voetverbindingen, die naar Lewenborg voeren. Zij vormen dwarsverbanden op de lange lijnen. Deze zorgen voor een goede toegankelijkheid van het gebied vanuit deze wijken.

De kwaliteit van twee van deze routes roept echter vragen op. De fietsroute Huizingermaar ontbeert continuïteit en kent lastige (minder veilige) kruisingen. De route achter de sportvelden om bestaat slechts uit een 'hakkelend' schelpenpaadje. De stedenbouwkundige relatie van Beijum met Karding en Lewenborg is hierdoor voor verbetering vatbaar.



afb.: schelpenpad richting poort Beijum



afb.: schelpenpad richting Lewenborg

Kerngebied: De as.

Het was destijds een vondst van de ontwerpers om door middel van een (parkeer)-as de individuele gebouwen aan elkaar te koppelen en zo een collectief parkeren te organiseren. Daarmee kon immers vermeden worden dat het gehele gebied door auto's zou worden doorkruist op weg naar individuele parkeervelden.



afb.: toegang parkeer-as

De inrichtingskwaliteit van de as laat echter duidelijk te wensen over: het is geen veilige route voor fietsers en voetgangers, het Koerspad wordt doorsneden, er wordt met te hoge snelheden gereden op de lange rechte wegen en door de kleurstelling in grijze bestrating geeft het een eentonig beeld. Ook zijn er bomen als het ware geplant in parkeervakken, wat onduidelijk is en slecht voor zowel het beheer van de parkeerplaats als de ontwikkeling van de bomen.



afb.: eentonig grijs beeld



afb.: bomen in parkeervakken

Kerngebied: Entree sportcentrum Kardinge.

Het complex is via een interne route direct aangesloten op het Transferium. Het gevolg is dat de bezoekers van deze grootste voorziening in het gebied niet verder in Kardinge komen. Verder sluit het complex onvoldoende aan op de andere gebouwen en voorzieningen, en omgekeerd profiteert Kardinge te weinig van deze grote voorziening.



afb.: entree sportcentrum

Kerngebied: Transferium.

Het Transferium is een belangrijke functie waarvan in de toekomst verwacht mag worden dat zij verder zal uitgroeien. Het versterken van de verschillende transferia is een van de belangrijkste pijlers in het beleid om de stad bereikbaar te houden. Het gebruik van het Transferium Kardinge zal dus toenemen, helemaal als ook de regiotram een halte of eindpunt krijgt in het kerngebied. Naast de ruimte voor bussen en in de toekomst de tram, zal ook met extra P&R rekening moeten worden gehouden. De parkeerruimte moet worden gedeeld met het parkeren voor de verschillende voorzieningen. Overigens is de verblijfskwaliteit van het Transferium nu niet voldoende en aan verbetering toe.



afb.: transferium

Kerngebied: Ordening bestaande gebouwen.

De gebouwen in de kernzone zijn gerangschikt in drie clusters, waarnaast twee losse gebouwen van Pitch & Putt en de strandkiosk. Deze drie clusters zijn:

- het Alfa-gebouw en de kartbaan;
- het sportcentrum Kardinge;
- de reeks gebouwen van de Apekooi, skihal, (vrije kavel) en klimhal.

Over het totaal gezien ontbreekt het deze clusters aan meerwaarde. Ze liggen los, misschien wel willekeurig ten opzichte van elkaar en vormen slechts in beperkte mate een eenheid. Ze dragen onvoldoende bij aan de structurering van het gebied.



afb.: Alfa-gebouw

afb.: Euro Kartracing & bowling



afb.: sportcentrum Kardinge



afb.: apekooi



afb.: skicentrum



afb.: vrije kavel



afb.: klimcentrum

Kerngebied:

Ordering van de bestaande landschappelijke elementen.

Het ontwerp van Bakker en Bleeker is maar voor een deel uitgevoerd. Een van de hoofdroutes is nooit aangelegd en de hoogteverschillen zijn achterwege gelaten. De recreatieheuvel is als één grote heuvel aangelegd. Daarnaast zijn er nieuwe functies toegevoegd. Met name het intensiveren van het gebied heeft effect gehad op de ruimtelijke beleving van het landschapspark. Door de aanleg van de sportvelden en de reservering van een gedeelte van het park voor Pitch & Putt wordt het landschapspark niet meer als één geheel ervaren. De verschillende elementen op een rij:

- 1 De arena: door op te gaan in het gebied van Pitch & Putt is de ruimtelijke kwaliteit verloren gegaan, ook het verdwijnen van het fietspad heeft daaraan bijgedragen,
- 2 Het helofytenfilter: oorspronkelijk een boeiend element maar door grotendeels op te gaan in Pitch & Putt heeft het de meeste ruimtelijke kwaliteit verloren,
- 3 De recreatieheuvel: indrukwekkend in postuur, maar door enerzijds de slechte ontsluiting en anderzijds het 'uitvullen' tot op de omliggende fietspaden, zijn de ruimtelijke kwaliteiten beperkt tot een statische aanwezigheid,
- 4 Pitch & Putt: door de geforceerde ligging rond het filter en de arena ontstaat een onduidelijk beeld. Door de grenzen tot op de omliggende paden te trekken is ook deze voorziening een statisch element geworden in het totale parkgebied,
- 5 De voetbalvelden: door het grote oppervlak en de strakke hoge omkadering vlak langs de paden is in de groene parkzone een soort van afgesloten gebied ontstaan,
- 6 De Kardingierplas: een ruimte die vanzelfsprekend lijkt ingepast. De overgangen naar de omgeving zijn helder. Alleen de aansluiting op de Parkallee functioneert onvoldoende en de zwemkwaliteit van het meer kan worden verbeterd door verbetering van het helofytenfilter,
- 7 Het wijkpark naast Lewenborg: is hoogwaardig als park ingericht.



afb.: grenzen pitch & putt, afgesloten fietsroute



afb.: recreatieheuvel



afb.: omkadering sportvelden



afb.: aansluiting parkallee - plas ontbreekt



afb.: vlnr. arena, pitch & putt, helofytenfilter

Kerngebied: Materialisering openbare ruimte.

De materialen die gebruikt zijn voor de aanleg van de openbare ruimte zijn zichtbaar 'goedkoop' uitgevoerd en het park ontbeert op verschillende plaatsen de nodige zorg. Het gaat dan om het gebruik van veel grijze betontegels, schelpenpaadjes, de afgesloten fietsroute op het terrein van Pitch & Putt, de smalle betegeling van de boulevard langs het strand, etc.



afb.: goedkope materialen & gebrek aan zorg

Er zijn echter ook voorbeelden van geslaagde inrichtingen zoals de kastanjes langs het Meedenpad, het dijkprofiel van de Kardingermaar en de zwemsteigers in het meer.



afb.: kastanjes langs Meedenpad



afb.: smalle betegeling boulevard



afb.: steigers, dijkprofiel

Het eigen gezicht van Kardinge.

Kardinge is een gebied met een bijzondere bestemming op stedelijk niveau. Mensen gaan er gericht naar toe. Maar in Kardinge aangekomen staat men op een kaal en winderig voorplein naast een druk parkeerterrein. De omvang en vormgeving van die parkeerplaats zorgt voor een gevoel van leegte en heeft hierdoor geen verblijfskwaliteit.



afb.: winderig plein

In Kardinge ontbreekt een plek die aangeeft wat het hart of de kern van Kardinge is. Dat moet een plek zijn die het gehele gebied als het ware bij elkaar houdt en zorgt voor de eigen identiteit van Kardinge.



afb.: kaal voorplein



Verkeerskundige analyse

Er is bij de start van het maken van de visie aangegeven dat er verkeerskundige problemen in het gebied zijn, zoals de parkeerplaats en de verkeersveiligheid. Ook zijn er andere belangrijke verkeersopgaven op een hoger niveau, zoals het Transferium, de Regiotram en het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de ringweg.



afb.: verkeersveiligheid

Autoverkeer

Het recreatiegebied is voor automobilisten prima bereikbaar. Het gebied grenst aan de oostelijke ringweg en heeft een rechtstreekse aansluiting op die ringweg. Binnen het recreatiegebied zelf zijn de autoverbindingen beperkt. De ontsluitingsweg vanaf de ringweg eindigt vrij snel op het parkeerterrein van het gebied. Het parkeerterrein heeft een ontsluitingsfunctie voor de meeste functies.



afb.: bereikbaarheid

Er zijn geen rechtstreekse autoverbindingen met de aangrenzende wijken Beijum en Lewenborg. Dit autoverkeer moet gebruik maken van de ringweg. De Parkallee (gedeeltelijk) en de Andelstermaar / Huizingermaar maken onderdeel uit van de vrije busverbinding tussen het centrum en Beijum en Lewenborg.



afb.: busverbinding Beijum

Autoparkeren heeft een centrale plaats in het gebied. Het parkeerterrein met totaal 898 plaatsen is onder te verdelen in 3 delen. Het westelijk deel met 110 plaatsen vervult voornamelijk een functie voor de gebruikers van het Transferium (P+R Citybus) en bezoekers van het sportcentrum Kardinge. Het centrale deel met 372 plaatsen wordt voornamelijk gebruikt door bezoekers van het sportcentrum. Op het oostelijk deel, met 416 plaatsen, parkeren vooral bezoekers van het sportpark (sportvelden) en de overige functies grenzend aan dit deel van het parkeerterrein, zoals de klimhal en de skibaan.



afb.: parkeren

Uit een parkeeronderzoek, dat op zaterdag 5 en dinsdag 8 november 2011 is gehouden, blijkt dat het aantal parkeerplaatsen voor 'normaal' gebruik meer dan voldoende is. Op werkdagen ligt de piek in de ochtend. Er staan dan maximaal 400 tot 500 auto's geparkeerd. Op zaterdagen ligt de piek in de middag. Er staan dan maximaal tussen de 500 en 600 auto's, inclusief parkeren voor de Citybus. Alleen bij grote evenementen staat het parkeerterrein zo goed als vol en is er afhankelijk van het soort evenement een tekort aan parkeerplaatsen

Openbaar vervoer: Bus en tram

De buslijnen richting Kardingge zijn belangrijk voor de verbinding van de wijken Lewenborg en Beijum met de stad. Kardingge is daarmee een belangrijke schakel in het openbaar vervoersysteem. Ook het gebied Kardingge zelf is daarmee meer dan uitstekend bereikbaar, grotendeels middels vrije busbanen.

Bij de entree van het gebied is een busstation gelegen, dat tevens dienst doet als Transferium met een wachtruimte. De frequentie van bussen is hoog. In de spits 15 bussen per uur, overdag buiten de spits 10 bussen per uur en 's avonds 4 bussen per uur. Alle bussen van en naar Lewenborg en Beijum, en ook een aantal bussen in en uit de richting van Bedum en Ten Boer rijden via het gebied.

Belangrijke factor voor Kardingge is de komst van de tram in het gebied. Hier komt de eindhalte van lijn 2. Inmiddels ligt er voor de tracédelen 3 en 4 een voorlopig ontwerp, waarbij de tramhalte in het midden van het gebied is gelegd, dichtbij de ingang van het sportcentrum Kardingge. Met deze uitbreiding van het openbaar vervoer zal de bereikbaarheid van het sportgebied alleen maar toenemen. De halte voor tram wordt dan gecombineerd met de bushaltes die nu rond het Transferium bij de entree van het gebied liggen.

Fiets

Ook voor de fiets is het recreatiegebied prima bereikbaar. Een fijnmazig net van fietsverbindingen ontsluit het gebied van alle kanten. Vrijwel alle verbindingen zijn solitaire fietspaden, waardoor de fietser niet geconfronteerd wordt met autoverkeer. Nadeel is, dat het 's avonds en 's nachts sociaal minder veilige routes zijn.

De belangrijkste autoverbinding, de oostelijke ringweg, wordt op een aantal plaatsen ongelijkvloers gekruist. De meest rechtstreekse verbinding vanuit de stad, die langs het Oosterhamriktracé, ontbreekt. In het kader van het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de ringweg, zal op het nieuwe viaduct over de ringweg ook een fietspad worden aangelegd. Het betreft in eerste instantie alleen een verbinding tussen Ulgersmaborg en Kardingge en vervangt de bestaande verbinding via het Windepad.

De vindbaarheid van de routes laat te wensen over. Dit geldt vooral voor de routes vanuit de stad. De Korreweg en het Damsterdiep zijn de voornaamste aanrijroutes. Tot aan het Van Starckenborghkanaal zijn de routes helder en duidelijk. Vanaf het kanaal zijn de routes minder duidelijk. Vooral de route door

Ulgersmaborg is ondanks de onlangs geplaatste bewegwijzering een kruipdoor-sluipdoor-route.



Voor het parkeren van fietsen is bij de ingang van het sportcentrum een stalling aangelegd. Deze stalling vervult vrijwel uitsluitend een functie voor het sportcentrum. Gezien de ligging zou een gebruik in combinatie met de bus of de auto voor de hand liggen. In de praktijk wordt hier niet of nauwelijks gebruik van gemaakt.

Oorspronkelijk was de gedachte dat er geen fietsen in de openbare ruimte geparkeerd zouden worden. Omdat er toch behoefte bleek te zijn aan onbewaakt stallen zijn er een aantal jaren geleden 'blauwe hekjes' geplaatst om deze manier van stallen te faciliteren en het verspreid stallen van fietsen tegen te gaan.

Voetgangers

De ontsluiting van het recreatiegebied voor voetgangers is van belang voor de inwoners van de aan het gebied grenzende wijken en buurten (Beijum, Lewenborg, Drielanden, Zilvermeer, Ulgersmaborg en de Hunze). De ontsluitingsstructuur is veelal gekoppeld aan de fietsstructuur. Soms ligt er naast het fietspad een apart voetpad. Soms worden de voetgangers geacht gebruik te maken van de fietspaden. Vanuit Lewenborg is de ontsluitingsstructuur wat fijnmaziger. Aparte wandelpaden lopen het gebied in. Door de structuur van (de rand van) Beijum en de invulling van het gebied dat direct aan Beijum grenst, ontbreken hier aparte (extra) voetgangersverbindingen met het park. Vanuit Ulgersmaborg en de Hunze beperken de mogelijkheden zich tot de fietsviaducten over de ringweg. In het recreatiegebied loopt slechts een beperkt aantal aparte

voetpaden als gevolg van de situering van de verschillende functies en de ook hier deels extensieve invulling van het park.



afb.: voetpad

Verkeersveiligheid

Wat de verkeersveiligheid in het geding brengt, of in ieder geval een gevoel van onveiligheid geeft, zijn de volgende zaken:

- 1 De toegang tot het parkeerterrein en het busstation vanaf de ringweg is complex en onduidelijk. Iedereen komt via deze route binnen. Op het kruispunt tussen de busbaan en de toegang tot het parkeerterrein komen verschillende verkeersbewegingen (deels onduidelijk) samen.
- 2 Op de parkeerplaats wordt (te) hard gereden. De twee lange rechte wegen van bijna 600 meter lengte nodigen uit tot hard rijden. Te hard rijden op de parkeerplaats levert problemen op voor de in- en uitparkerende automobilist, de fietsers die over het parkeerterrein rijden en het parkeerterrein kruisen, en de voetgangers die over het parkeerterrein naar hun bestemming lopen.
- 3 De vrije busbanen naar Beijum, Lewenborg en het centrum zijn rechtstreeks en veelal conflictvrij (ongelijkvloers, voorrang, geen verkeerslichten). Dit nodigt een aantal automobilisten uit oneigenlijk gebruik te maken van de busbaan.
- 4 Slechts langs twee van de drie zijden van het busstation liggen fietspaden. Dit betekent dat fietsers tussen de Hunze (en verder) en Lewenborg om moeten fietsen. De rechtstreekse verbinding loopt over het busstation. Fietsers maken dan ook vaak gebruik van de busbaan.
- 5 De fietsroute tussen de Hunze (en verder) en de functies achter in het gebied (zoals de Apekooi, de klimhal en het sportpark) loopt niet rechtstreeks. Gevolg is dat fietsers via het parkeerterrein fietsen. In- en uitparkerende auto's leveren onveilige situaties op.
- 6 Eén van de fietsverbinding tussen Lewenborg en Beijum loopt langs de Parkallee met een vervolg als Garsthuizenmaar richting Beijum. Dit

fietspad kruist het parkeerterrein ongeveer halverwege. De kruising is voor automobilisten op het parkeerterrein niet of nauwelijks zichtbaar.

- 7 Vanuit de gebruikers wordt gewezen op een onveilige situatie op de kruisingen van de fietspaden met de busbanen. Dit wordt niet bevestigd door de ongevallencijfers. Zowel op de kruising tussen de Kardingermaar en de Parkallee als de kruising tussen de Andelstermaar en het Oosterhamriktracé (nabij het busstation) hebben geen ongevallen plaatsgevonden.
- 8 Het gebrek aan trottoirs op het parkeerterrein brengt met zich mee dat bezoekers over het parkeerterrein naar hun bestemming moeten lopen. Dat in combinatie met de lange rechte wegen op het parkeerterrein levert een onveilige situatie op.



afb.: knooppunt



afb.: toegang parkeerterrein

De keuze voor het centrale parkeren heeft als groot voordeel dat het parkeren en dus de auto's worden gecentraliseerd in het gebied. Daardoor hoeft er niet op de eigen terreinen te worden geparkeerd en zodoende is er geen noodzaak dat het gebied verder door auto's wordt doorkruist. Gevolg is wel dat de loopafstanden tussen de parkeerplaats en de verschillende functies door het centrale parkeren relatief lang zijn. Dit is altijd een gevolg van een groot parkeerterrein, waardoor bij drukte de afstanden tot aan de bestemming(en) langer zijn. Ook de langgerekte vorm van het parkeerterrein is van invloed. Vooral bezoekers van het sportpark hebben daar last van, omdat het sportpark aan de kopse kant van het parkeerterrein grenst.



afb.: bomen op parkeerterrein

Verder vormt de groenstrook op de parkeerplaats niet alleen een visuele, maar ook een fysieke barrière, waardoor soms omgelopen moet worden. Op het parkeerterrein zijn verder slechts beperkt voorzieningen voor voetgangers aanwezig. Voor de bereikbaarheid van de functies is de voetganger aangewezen op de wegen op het parkeerterrein.

De loopafstanden naar het sportcentrum zijn fors. Dit komt door de plaats van de toegang van het terrein, de plaats van de ingang van het gebouw en de lange route op het terrein van het sportcentrum zelf. Vanaf de parkeerplaats moet in bijna alle gevallen omgelopen worden.



afb.: toegang sportcentrum

Transferium

Het Transferium wordt goed gebruikt. In 2006 maakten 240.000 mensen gebruik van de Citybus. Van de wachtruimte is de herkenbaarheid en uitstraling voor verbetering vatbaar. Het wordt door gebruikers gezien als een onoverzichtelijk gebouw, met een onduidelijke informatievoorziening. Er is niets te koop en er zijn geen toiletten. Het gebouw wordt als sociaal onveilig ervaren. Passagiers moeten buiten in de open lucht wachten.



afb.: transferium

Verlichting

Het parkeerterrein wordt op twee manieren verlicht. Het deel dat grenst aan het terrein van het sportcentrum wordt door een beperkt aantal hoge masten verlicht. Het langwerpige deel wordt verlicht door een groot aantal lage masten in de groenstrook. Dit verschil brengt met zich mee dat het deel bij het sportcentrum beter verlicht is dan het langwerpige deel. Door gebruik te maken van hoge masten worden sommige plaatsen meer dan voldoende verlicht. Beide delen zijn echter volgens de normen goed verlicht.



afb.: lage verlichtingsmasten parkeerterrein



afb.: hoge verlichtingsmasten

Analyse van ondernemers, onderwijsinstelling, sport- en bewonersverenigingen

Om een goed beeld te krijgen van Kardinge en wat er allemaal leeft zijn veel gesprekken gevoerd met ondernemers die op Kardinge zijn gevestigd, of die zich daar zouden willen vestigen. Verder is gesproken met sportverenigingen, en met bewonersverenigingen van de omliggende wijken.

Ondernemers en onderwijsinstelling

Er is afzonderlijk met een aantal van de ondernemers in het gebied gesproken: Sportcentrum Kardinge, Snowlimits (skibaan), Pitch & Putt, Bjoeks (klimhal).



afb.: strandpaviljoen



afb.: apekooi

Hieronder een doorsnede van de opmerkingen:

- Kardinge zou zich beter kunnen profileren en het imago verbeteren, ook uit de samenhang tussen de verschillende bedrijven kan meer worden gehaald, verder praktische zaken als een gezamenlijke website, bewegwijzering op het park zelf.
- Veiligheid: er wordt te hard gereden op de parkeerplaats. De verlichting kan verbeterd, struiken op de parkeerplaats snoeien, om de sociale veiligheid te verbeteren.
- De boulevard langs het strandje moet een betere uitstraling krijgen. Ook aandacht voor overstekende kinderen etc.
- Vandalisme: er zijn hangjongeren bij het strandje, de kiosk wordt vaak vernield, men is deze liever kwijt dan rijk. Verder is er overlast van voetballers (zwerfvuil) en het Transferium nodigt niet uit tot gebruik.
- Beheer: er moet meer aandacht zijn voor beheer en onderhoud. Men heeft de indruk dat het park aan het verpauperen is. De eerste jaren was dat beter geregeld, met een vaste beheerder die veel hart voor de zaak had.
- Ook de open stukken in het park zijn belangrijk. Er wordt een veel gesport, gewandeld, gevliegerd, etc.
- De komst van nieuwe bedrijven wordt door een aantal ondernemers toegejuicht. Er komt dan meer bedrijvigheid en diversiteit in het gebied.
- Uitbreiding: Sportcentrum Kardinge wil nog uitbreiden met een tennishal, Pitch & Putt wil graag terreinuitbreiding en verbouwing.



afb.: skicentrum



afb.: klimcentrum

Er is ook met andere partijen gesproken die een nieuw initiatief in het gebied Kardinge willen ontplooiën. Omdat we nog niet weten welke hiervan kansrijk en realistisch zijn, noemen we hier het soort bedrijf of het idee dat men hierbij heeft.

- Sporthotel: hotel voor de bezoekers van de sportbedrijven, ook voor grote evenementen die in sportcentrum Kardinge worden gehouden, zoals schaatswedstrijden, of trainingen.
- Healthclub: lidmaatschap en familieconcept, met zwembad, sauna, fitness, etc., met stedelijke of zelfs regionale functie.
- Hamam: idee voor de bouw van een grote Hamam met een Turks trouwcentrum erbij.
- Handbalhal (dubbele sporthal): handbalvereniging wil eigen hal neerzetten, in combinatie met allerlei andere activiteiten als fysiotherapeut, kapper, naschoolse kinderopvang in combinatie met sport, pedicure, nordic walking, etc.
- Trampolinehal: voor trampolineschool op hoog niveau, en vereniging voor recreatief springen, eventueel in combinatie met sportieve kinderopvang.
- Outdoor sportactiviteiten: in combinatie met indoorhal, buiten allerlei zaken ondernemen, bijvoorbeeld boogschieten, kratten stapelen, vloten bouwen, etc. ook nordic walking, kamperen, kinderactiviteiten, bedrijfstrainingen.
- Grootschalige detailhandel.
- Een sporthal ten behoeve van de MBO Sportopleiding en recreatief gebruik in de avonduren.

Sportverenigingen

In februari en april 2008 is met een afvaardiging van de sportverenigingen in het gebied gesproken. Het gaat om GVAV, VV Oosterparkers, DIVA '83, DIO Groningen, en ROG Korfbal. De verenigingen komen met de volgende aandachtspunten:

- De routeaanduiding vanaf de ingang van het recreatiegebied naar het sportpark en de verenigingen moet worden verbeterd.
- De ingang moet verkeersveiliger worden gemaakt. Een duidelijke fietsroute is nodig. Vooral de oversteek bij de busbaan is gevaarlijk.
- Het instellen van een maximum snelheid van 30 km per uur in het gebied zal de verkeersveiligheid verbeteren. Ook een ander voorrangregime zou de veiligheid kunnen verbeteren.
- Het aanleggen van een fietspad en voetpad vanaf de centrale ingang van het gebied tot aan het sportpark verbetert de veiligheid. Geopperd wordt deze route aan te leggen op de plaats van de struiken in het midden van de parkeerplaats.
- Het tekort aan parkeerplaatsen kan worden verbeterd door de bomen te verwijderen en te verplaatsen. Hierdoor kunnen ongeveer 100 parkeerplaatsen worden gerealiseerd.
- Het planten van bomen rond de sportvelden als beschutting tegen weer en wind. Er staat nu een heg die onvoldoende bescherming biedt.
- Uitbreiding van het sportpark in de toekomst. Met intensivering door bijvoorbeeld gebruik van kunstgras zijn de mogelijkheden ook beperkt en moet er toch gekeken worden naar uitbreidingsmogelijkheden in de omgeving. (Recent onderzoek van de gemeente geeft overigens aan dat uitbreiding vooralsnog niet nodig is.)
- Het waterpeil rondom het sportpark is uit ecologisch aspect hoog maar dat geeft problemen ten aanzien van de waterafvoer en de toestand van de sportvelden.

Bewonersverenigingen

In januari en april is ook met de bewonersverenigingen gesproken van de wijken rondom het gebied. Alle wijken zijn uitgenodigd, aanwezig waren: Drielanden, BHS (Hunze en Van Starckenborgh), Scheepsraad (Lewenborg) en BOB (Beijum). Hieronder een samenvatting van de genoemde punten:

- Verkeerstechnische problemen met betrekking tot toegankelijkheid, onoverzichtelijke route voor fietsers en gevaarlijke oversteekplaatsen, etc. Ook is het gevaarlijk dat auto's voorrang hebben op het parkeerterrein. Voor voetgangers zouden duidelijke paden moeten komen.
- Het Transferium zou aangepakt moeten worden, het glaswerk is vanwege vandalisme verwijderd, het is er te koud en winderig.
- Bomen nemen de plekken van parkeerplaatsen in.
- Voor onderhoud van het kunstgras op de sportvelden wordt regelmatig zand gestort, voorstel is om hiervoor een vaste voorziening in te richten, om schade te voorkomen.
- Er is overlast bij de Kardingerplas van hangjongeren.
- Afsluiting van de Arena is jammer en onduidelijk. Men zou het graag weer als openbare functie willen zien, het is ook nooit officieel afgesloten. Er zijn ook partijen die de Arena weer als theatervoorziening in gebruik willen nemen.
- Het strand van de Kardingerplas moet beter worden onderhouden en de kiosk moet ruimere openingstijden hanteren. Daarnaast zouden meer bomen op het strand moeten komen om schaduw te geven bij warme dagen. Ook is het jammer dat de 'Uilenborg' (pannenkoekhuis) er niet meer is. Een grote speeltuin zou goed zijn voor de speelmogelijkheden van de kinderen.
- Het helofytenfilter die voor de zuivering van het water in de plas zorgt, werkt niet goed of is niet toereikend. De overstort is lek en het water is nooit op peil. Verder wordt het riet van het filter vaak veel te kort gemaaid.
- Er is een trimbaan in het wijkpark bij Lewenborg, deze is verwaarloosd en daarnaast heel moeilijk vindbaar. Ook wordt aandacht gevraagd voor het onderhoud van bruggetjes en bankjes.
- Tot slot wordt aandacht gevraagd voor het aanleggen van rijroutes voor paarden.

Conclusie

Er is heel veel goed op Kardinge, maar er kan ook heel veel beter. Dan gaat het met name om verbetering van de verkeersveiligheid, en kwalitatieve verbeteringen van het park Kardinge als geheel. De bevindingen ondersteunen wat uit de analyses in de visie is gebleken. De bewonersverenigingen hebben ook zelf leuke ideeën over toe te voegen functies op Kardinge, zoals de grote speeltuin die als trekker voor ouders met kinderen zou kunnen werken.

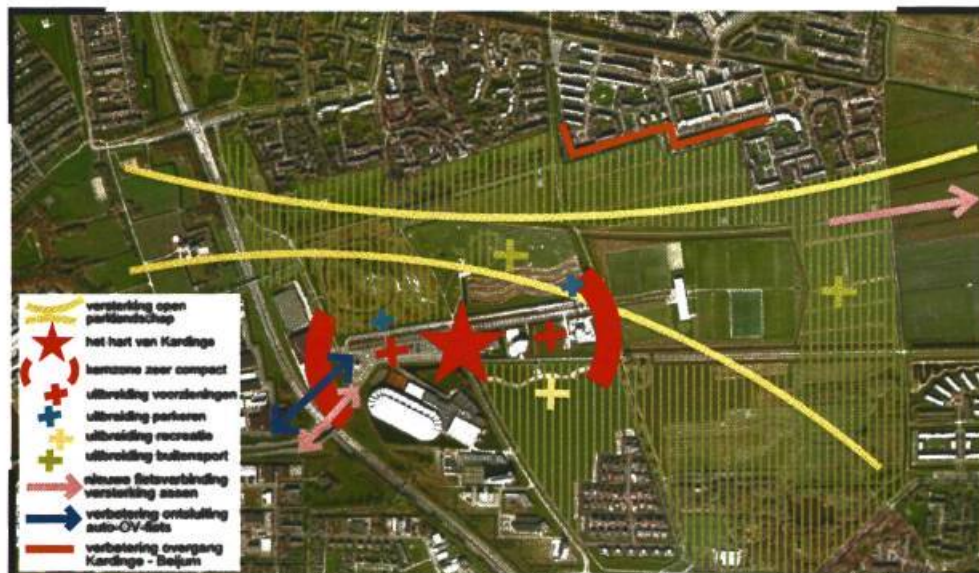
In het volgende hoofdstuk werken we het gebied stedenbouwkundig verder uit, waarbij ook verkeerskundig naar de oplossingsmogelijkheden wordt gekeken. Verder geven we naast het intensieve deel ook een globalere visie op de aanliggende gebieden in Kardinge. Hierbij krijgen alle opmerkingen, vragen van ondernemers van Kardinge, bewonersverenigingen van de wijken rondom Kardinge, sportverenigingen, etc. ook een plek.



afb.: vliegveld

4 Visieontwikkeling

Het hoofdstuk visieontwikkeling is in eerste instantie gericht op het kerngebied. Wanneer het kerngebied wordt beschouwd als een soort motor voor het totale gebied, betekent een verdere intensivering en versterking van deze kern dat voor het gehele gebied een aanzet wordt gegeven tot verdere ontwikkeling. Aanleiding voor de visie was met name een aantal vragen ten aanzien van de kernzone. Zoals ook aangegeven in het eerste hoofdstuk is het echter onmogelijk het kerngebied al te zeer op zichzelf te beschouwen. De stedelijke ontsluiting loopt via de ringweg, dus als daar ingrijpende werken worden voorzien heeft dat directe consequenties voor het centrum van Kardinge, evenals de komst van de tram in het gebied. Een eventuele uitbreiding van bijvoorbeeld het buitensporten vergt ook keuzen voor het parkeren in de kern. En zo zijn er vele doorkoppelingen. Vervolgens hebben ook de ontwikkelingen buiten de kern weer effect op elkaar. De verbinding van Kardinge met Beijum-Oost is bijvoorbeeld weer direct verbonden met de keuze voor eventuele extra voetbalvelden. Ten slotte is er een aantal recreatieve kwaliteiten dat niet te beperken is tot een deelgebied, maar juist de verbinding vormt tussen alle gebieden. Wanneer bijvoorbeeld een recreatief 'rondje' wordt gefietst of gewandeld, dan gaan de mensen in dit gebied ook door Kardinge heen. Daarom is breder naar het gebied gekeken.



afb.: globaal schema toekomstige ontwikkelingen

Opzet visie

In de visie is eerst de blik gericht op het gehele Kardinging gebied. Voor dit gebied worden in algemene termen de mogelijkheden onderzocht: ontwikkelingsmodellen worden opgezet en er wordt vastgesteld in hoeverre verschillende (deel) ontwikkelingen elkaar kunnen versterken dan wel in de weg zitten. Daarnaast wordt in het volgende hoofdstuk voor het kerngebied een nadere uitwerking gemaakt, gericht op de essentie van de opdracht met meeneming van de kaders die uit de verkenning zijn gekomen van de rest van het gebied. Uitwerkingen van andere deelgebieden kunnen later worden opgezet.

Omdat het totale gebied van Kardinging te groot is om te kunnen omvatten wordt in het vervolg de visie uitgewerkt aan de hand van de volgende deelgebieden:

- 1 Kerngebied.
- 2 Oostelijke ringweg.
- 3 Gebied voor de buitensporten.
- 4 Randgebied Beijum.
- 5 Recreatiegebied.

Bij deze indeling wordt ervoor gezorgd dat ten aanzien van aanliggende gebieden overlappingsen bestaan waarin de doorkoppelingen tussen de deelgebieden aan de orde kunnen komen.



afb.: overzicht thematische gebieden

Voor alle deelgebieden komen de volgende vragen aan de orde:

- Welke vragen/behoefte voort uit de beoordeling van de bestaande situatie?
- Welke nieuwe vragen/behoefte zijn relevant?
- Welke ontwikkelingsmodellen kunnen worden geschetst?
- Welke plussen/minnen kansen/bedreigingen kunnen aan deze modellen worden toegekend?

Tot slot van dit hoofdstuk wordt de gewenste ontwikkeling op het gebied van de sport en de bijbehorende ondernemingen voor Kardinge bekeken.

Verkenningen deelgebieden

Op de kaart zijn de verschillende deelgebieden ingetekend die eerder werden benoemd: het kerngebied, gebied voor de buitensporten, de randzone Beijum, oostelijke ringweg, en het recreatiegebied. Direct afleesbaar is de overlap tussen oostelijke ringweg en kerngebied waar de ontsluiting van de kernzone op de ringweg ligt en ook in de nieuwe situatie moet komen.

Een tweede belangrijke overlap is die tussen de eventuele uitbreiding van de sportvelden (op de lange termijn, zie verder onder Gebied voor de buitensporten) en de verbeterde koppeling van Beijum aan het park. Het recreatiegebied toont zich als een constante factor onder alle deelgebieden.

In de volgende paragrafen zullen de afzonderlijke deelgebieden nader worden behandeld. Met behulp van schetsen zullen achtereenvolgens worden beschreven:

- De bestaande situatie.
- De uitgangspunten voor de toekomstige situatie.
- Modellen voor een nieuwe situatie.

Kerngebied

De tekening laat in schema de bestaande situatie zien, zie ook de beschrijving in hoofdstuk 2. De belangrijkste minpunten die als verbeterpunten werden meegegeven waren:

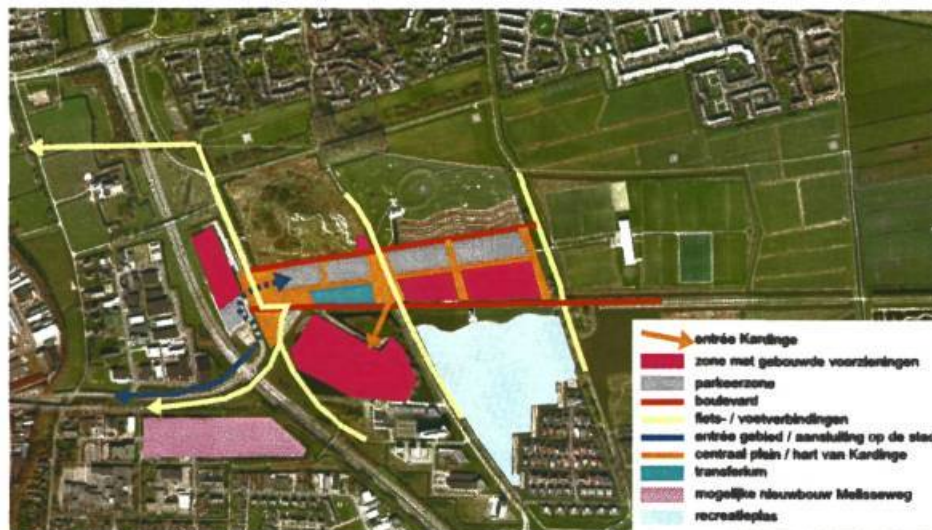
- Het gebrek aan eenheid.
- Het gebrek aan eigenheid / uitstraling.
- De dominantie van verkeer (parkeren plus Transferium) in de entreezone c.q. het ontbreken van de ruimtelijke kwaliteit van 'het binnenkomen' van het gebied.



afb.: bestaande situatie kerngebied

Op de volgende tekening zijn de uitgangspunten aangegeven voor een toekomstige ontwikkeling.

Grote vraag is: hoe kan het kerngebied zo worden geïntensiveerd dat een kwaliteitssprong wordt gemaakt waarmee Kardinge zich voor de toekomst meer nadrukkelijk op de kaart van Groningen kan zetten?



afb.: ontwikkelingsmodel kerngebied

Het gaat om vier ingrepen die gezamenlijk de basis vormen voor de aanpak van de kernzone:

- De bestaande bebouwingszone langs de Kardingermaar wordt uitgebreid over de volle lengte, dus tot aan de plaats van het huidige Transferium. De zone bevat de plek van de bedrijven langs de Kardingerplas en de locatie voor de nieuwe tramhalte. We gaan daarbij uit van een halte met overkapping, inclusief een gebouwde fietsparkeervoorziening.
- De parkeerstrook die langs de gehele bovengenoemde bebouwingsstrook loopt kan worden gehandhaafd, maar dient ook te worden uitgebreid, met een verbreding over de gehele lengte van de parkeerplaats.
- De Kardingermaar moet worden uitgebouwd tot een volwaardige boulevard. Daarnaast moet ook aan de zijde van de parkeerstrook een nieuwe fiets-voetverbinding worden toegevoegd met een meer bescheiden boulevard uitstraling. Zo wordt het gehele gebied meer tot duidelijke eenheid gesmeed en heeft het een kwaliteit horend bij een recreatieve invulling. Verder ontstaan hiermee logische fietsvoorzieningen, waardoor de noodzaak van het fietsen over het parkeerterrein aanzienlijk afneemt.
- Aan de nieuwe noord-boulevard kan op de verschillende hoekpunten bebouwing worden toegevoegd. Het zicht op het groen blijft nadrukkelijk open. Er is sprake van intensivering én van een ruimtelijke balancerings van een blauwe zone (water) aan de ene kant en een groene zone aan de andere kant van de nieuwe verdubbelde parkeer-as en sportgebouwen.

Aan deze basisordening worden de volgende belangrijke punten toegevoegd:

- Dwars op de assen en van boulevard naar boulevard worden dwarsverbanden ingebracht: voetverbindingen die zowel de bebouwingszone als de parkeerzone doorsnijden en daarmee opdelen;
- Op twee plaatsen worden de dwarsverbanden uitgebouwd tot bijzondere kwaliteiten:
 - Centraal in het gebied (bij de kruising Garsthuizermaar-Parkallee) is een plein gedacht. Met een heroriëntatie van de entree van Sportcentrum Kardinges op dit plein moet dit het echte centrum van Kardinges worden. Ook de ingang van de Apekooi, de toevoeging van een restaurant (op het parkeerterrein) aan dit plein en ook eventueel een hotel in de voet van de heuvel. Daarnaast moet de inrichting van het plein op deze functie worden toegesneden, met bijzondere verlichting, mooie bestrating, banken, een fietsstalling, etc. Dan kan een echte pleinkwaliteit worden opgeroepen, waarmee deze plek in staat is het nieuwe hart van Kardinges te vormen.
- Ook het gebied tussen ringweg en de huidige entree van het gebied Kardinges zou een pleinkwaliteit moeten krijgen. Alsof het één grote 'deurmat' is, die uitstraalt 'welkom in Kardinges'. Cruciaal hierbij is dat het gebied niet langer een optelsom is van alleen verkeerskundige maatregelen, maar dat deze,

natuurlijk noodzakelijke, voorzieningen onderdeel uitmaken van een compleet entreeplein. Door dit plein door te trekken tot het Alfagebouw kan ook dit gebouw, inclusief het Kart-gebouw, nadrukkelijk worden verbonden met de rest van Kardinges.

Tram en P + R Transferium

Samen met het projectbureau RegioTram en het OV bureau is gekeken naar de plek van de tramhalte in het gebied. De gekozen locatie is midden in het gebied en vlakbij de grootste publiekstrekker, het sportcentrum Kardinges. Deze plek maakt ook een combinatie met de bushalte mogelijk. Het bestaande busstation zal verdwijnen.

De combinatie tram- en bushalte is zeer gewenst omdat overstappen van de tram op de bus (en andersom) hierdoor veel makkelijker wordt gemaakt. De halte wordt zo vormgegeven dat in het midden de tram kan halteren en aan de buitenzijde plaats is voor de bushaltes.

Parkeren

Een centrale parkeervoorziening blijft uitgangspunt. Voor de ontwikkeling van nieuwe functies is een financiële bijdrage aan het uitbreiden van het parkeerterrein voorwaarde, immers eigen plekken hoeven dan niet te worden aangelegd. Situering is afhankelijk van de benodigde capaciteit in relatie tot de parkeerbehoefte van de grote publiekstrekkers (P+R, Sportcentrum Kardinges en Sportpark Kardinges).

In de huidige situatie zijn er in totaal 898 parkeerplaatsen. De huidige loopafstanden zijn:

- P+R: 239 p.p. binnen een straal van 150 meter.
- Sportcentrum Kardinges: 292 p.p. binnen een straal van 250 meter.
- Sportpark Kardinges: 157 p.p. binnen een straal van 350 meter.

In de nieuwe situatie is het mogelijk 1138 parkeerplaatsen aan te leggen. Een toename van 240 parkeerplaatsen (+27%). Uitgaande van de nieuwe plek van het bus/tramstation en de nieuwe toegang tot het sportcentrum wijzigen de loopafstanden als volgt:

- P+R: 453 p.p. binnen een straal van 150 meter (+214).
- Sportcentrum Kardinges: 365 p.p. binnen een straal van 250 meter (+73).
- Sportpark Kardinges: 289 p.p. binnen een straal van 350 meter (+132).

Het verplaatsen van de bus(tram)haltes heeft tot gevolg dat er een vrij grote overlap blijft bestaan tussen het deel van het parkeerterrein dat voor de P+R-gebruikers interessant is en het deel dat interessant is voor de bezoekers van het sportcentrum. Wel ligt dat meer uit elkaar dan in de huidige situatie.

Naar verwachting zal de parkeerbehoefte voor het reguliere gebruik van het sportcentrum niet toenemen. Wel wordt ingezet op een (forse) toename van het P+R-gebruik. Gezien het huidige gebruik (maximaal 600 auto's) en de uitbreiding van de capaciteit met 240 parkeerplaatsen zal de toekomstige capaciteit voldoende zijn om deze groei op te vangen. Overigens worden de aanwezige camperparkeerplaatsen integraal in het plan opgenomen.



afb.: provincie schets aansluiting ringweg

Oostelijke ringweg

De oostelijke ringweg is van groot belang voor het Kardingebied omdat hier de ontsluiting van het autoverkeer wordt geregeld. Daarnaast is de oostelijke ringweg een onderdeel van de stedelijke hoofdverkeersstructuur en heeft daarmee een eigen identiteit. Recentelijk is de ringweg overgegaan van rijk naar provincie onder de conditie dat alle aansluitingen ongelijkvloers worden gemaakt. Vanuit deze visie wordt aangegeven op welke wijze de belangen van Kardingebied het beste kunnen worden gediend, en hoe dit kan worden ondergebracht in de concrete planvoorstellen die vanuit de Provincie worden opgesteld.



afb.: verkeersontsluiting bestaand

Op dit moment wordt Kardingebied ontsloten via de Kardingeweg die direct en met verkeerslichten aantakt op de ringweg. Opvallend daarbij is dat de positionering direct voortkomt uit de Oosterhamrikbaan, waardoor een vrij scherpe en curieuze lus moet worden gemaakt om de parkeerplaats van Kardingebied te kunnen bereiken. De bus gaat vanaf de Oosterhamrikbaan in een boog over de ringweg heen, vrij direct naar het Transferium.

Voor de toekomstige aansluiting zijn de volgende verkeerskundige uitgangspunten opgesteld:

- De openbaar vervoerroute kruist de ringweg ongelijkvloers, vergelijkbaar met de huidige situatie. Op het viaduct zal naast een aparte openbaar vervoerbaan een fietspad en een weg voor het autoverkeer worden aangelegd.
- De ringweg wordt verbreed naar 2x3 rijstroken. Per richting gaat het om twee rijstroken plus een gecombineerde in/uitvoegstrook.
- De aansluitingen van de ringweg op de omgeving worden ongelijkvloers opgelost via zogenaamde halve klaverbladen.



afb.: toekomstige verkeersontsluiting

Het is een ontwerpogave hoe de zogenaamde lusbeweging zo kan worden ingepast in het pleinconcept dat een belevingswaarde ontstaat die meteen het gevoel geeft Kardingebied binnen te rijden. Door de toegang tot het parkeerterrein op te schuiven in noordelijke richting wordt deze losgekoppeld van de toegang tot het busstation. Hierdoor wordt de situatie duidelijker en minder complex. Door daarnaast de oversteek over de busbaan beter te markeren, wordt de rijrichting duidelijker en wordt het attentieniveau verhoogd.



afb.: overzicht lange lijnen nieuw



afb.: buitensporten bestaande situatie

Gebied voor de buitensporten

Op de tekening is de bestaande situatie te zien van de twee buitensport-complexen: het Pitch & Putt terrein en de sportvelden. Zoals eerder beschreven valt op hoezeer Pitch & Putt zich om de bestaande parkelementen heeft gevouwen en dat de sportvelden het gebied Kardinge in twee stukken hebben gedeeld.



afb.: buitensporten uitgangspunten toekomstige situatie

Bovenstaande tekening geeft de uitgangspunten voor toekomstige ontwikkeling. Er dienen zich vier discussies aan:

- Pitch en Putt, de arena en het helofytenfilter zitten dichtbij elkaar en bestrijden elkaar qua ruimte. In de visie wordt gekozen om het helofytenfilter voorlopig te laten bestaan, in een afgeslankte vorm. Om het parkeren uit te breiden zal namelijk één van de vier rietstroken moeten verdwijnen. Het lijkt er op dat met het overblijvende deel nog voldoende werking van het filter overblijft, mits deze verder wordt verbeterd. Verplaatsing van het filter zal behoorlijk wat kosten met zich meebrengen, omdat naast de aanleg van een nieuw filter, ook de hiervoor benodigde grond zal moeten worden aangeschaft.
- De arena binnen het gebied van Pitch & Putt heeft al heel lang geen functie meer. Dit is met name te danken aan deze afgeschermdde ligging. Daarom wordt voorgesteld de arena op te heffen en het gebied bij Pitch & Putt te betrekken.
- Op dit moment voldoet het sportveldencomplex qua grootte aan de behoefte, en ook voor de toekomst wijst recent onderzoek uit dat geen extra capaciteit

nodig is (zie ook de sportvisie Meer ruimte voor Sport en Bewegen). Om ontwikkelingen op de zeer lange termijn toch niet uit te sluiten is qua ruimtebeslag met twee extra velden in de visie rekening gehouden.

- De fiets-voetverbinding tussen Beijum-Oost en het wijkpark Kardinge is laagwaardig. Vraag is in hoeverre een eventuele verbetering mogelijk is.
- Het Pitch & Putt terrein en de sportvelden zijn geheel uitgevuld tot op de omliggende fietspaden. Daarmee wordt een belangrijke kwaliteit van de recreatie aangetast: fietsen tussen twee afscheidingen in plaats van in een parkgebied. De getekende pijlen schetsen de vraag iets aan deze problematiek te doen.

Vervolgens zijn vier ontwikkelingsmodellen getekend.

In ontwikkelingsmodel A zijn zonder verdere aanpassingen zowel het Pitch & Putt als het voetbalcomplex uitgebreid. Het is mogelijk, maar dit model heeft wel twee belangrijke minpunten:

- De route Beijum-oost - Wijkpark verdwijnt geheel.
- De recreatieve parkbeleving wordt duidelijk verzwakt: de zichtlijnen verdwijnen en het park lijkt terug gebracht tot alleen een strook langs de rand van Beijum.



afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel A

In de volgende modellen is aan deze minpunten gewerkt. In model B zijn de sportvelden niet uitgebreid en daarmee kan de route achter langs de velden worden gelegd, wat geen optimale oplossing is. De parkbeleving blijkt zeer goed inpasbaar. Op een drietal strategische hoekpunten worden de grenzen

teruggelegd en ontstaan park-zichtlijnen. Van belang hierbij is het volgende: tegenover de teruggenomen hoeken staat een veel ruimere uitbreiding van Pitch & Putt. De hoek bij de sportvelden heeft al een parkinvulling en hier gaat het dus vooral om de verplaatsing van de omheining inclusief bommenrij.



afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel B

De modellen C en D borduren in twee opzichten door op bovenstaande. Gezocht is naar mogelijkheden om meer sportvelden aan te leggen, terwijl de beschreven parkbeleving en uitbreiding van Pitch & Putt intact blijven.

In model C worden de twee extra velden los gelegd van het bestaande complex en kan de route er tussendoor. Dit is voor de route een moeizame oplossing.



afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel C

In model D worden twee van de bestaande velden verplaatst en er worden nog eens twee extra aan toegevoegd. Ineens ligt Beijum-Oost bijna direct aan het park. Nadelen van dit model zijn de extra kosten voor verplaatsing en beheer van de sportvelden.



afb.: buitensporten ontwikkelingsmodel D

Randgebied Beijum

De bestaande situatie is schematisch weergegeven op de tekening van het randgebied. Door drie kleuren groen te gebruiken is aangegeven hoe per deelgebied het groengebruik verschilt.

Op de volgende kaart worden uitgangspunten vanuit de gemeente aangegeven. De eerder genoemde verbetering van de recreatieve parkbeleving is een van deze uitgangspunten, maar ook de uitbreiding en aanpassing van een aantal verbindinglijnen en fiets-voetpaden.



afb.: randzone Beijum: bestaande situatie

Het belangrijkste punt van discussie betreft hier de relatie tussen de wijk Beijum en het Kardingergebied.

Toen de wijk Beijum in de jaren zeventig werd gebouwd was Kardingeweiden buitengebied. Conform de visies uit die tijd werd bewust geen duidelijke wijkrand gemaakt. Aan de rand zijn daardoor verspringende, korte rijtjes met achterzijden en privé-tuinen te vinden. De relatie tussen Beijum en Kardingeweiden wordt tegenwoordig als gevolg van deze jaren zeventig opvatting als zwak ervaren. Er zijn natuurlijk de uitlooplekken het park in en er zijn speelplaatsen, maar bijna nergens houdt de wijk zich rechtstreeks tot het park, met woningen die gericht zijn op het park. Beijum kan hierdoor niet voldoende profiteren van de prachtige kwaliteit van het park.

Beijum-Oost is verder een wijkvernieuwingsgebied. Er zijn verschillende verbeterprojecten opgezet, er zullen er nog meer volgen, maar de vraag is of de wijk al sterk genoeg geworden is en of zij te zijner tijd de concurrentie met bijvoorbeeld nieuwe projecten in de buurt (Meerstad) aan kan. Een klein aantal nieuwe woningen langs de rand zouden voor de wijk een belangrijke extra kwaliteit kunnen betekenen. Als referentie wordt hier verwezen naar de Elderbaan in Vinkhuizen .



afb.: randzone Beijum: uitgangspunten toekomstige situatie

De bijgevoegde kaart geeft de uitgangspunten aan:

- Maak een herinrichting, op nader te bepalen wijze, van het groen.
- Leg een directe verbinding aan van Beijum-Oost naar het wijkpark Kardinge.
- Maak met het fietspad Huizingermaar een directe verbinding met Beijum.
- Verbeter de kwaliteit van de randbebouwing van de wijk zelf.

In een drietal kaarten is de groeninrichting nog niet nader ingevuld, zijn de genoemde verbindingen opgenomen zoals ze in andere paragrafen ook al ter sprake kwamen en zijn de recreatieve verbindingen meegenomen zoals eerder besproken. Maar er is verschil gemaakt in de aandacht voor de verbetering van de randkwaliteit. Hieronder volgen drie scenario's met mogelijke invullingen:

Scenario 1 'Inzetten op natuur' neemt het ontwikkelingsplan als uitgangspunt. Het is het meest eenvoudige model: de verbetering wordt alleen gevonden in de aanleg van het groen: rietranden? Een avonturenroute? Bijzondere ecologische begroeiing?



afb.: randzone Beijum: scenario 1

Scenario 2 'Versterken van de relatie Beijum – Kardinge' voegt daar nog een extra element aan toe: de plaatsing van een object / poort / paviljoen aan de verschillende routes die dwars door het park op Beijum aangaan. Ze kunnen heel bescheiden zijn, maar de stelling hierbij is dat groen alleen niet voldoet en een bijna symbolische toevoeging voor een belangrijke extra kwaliteit kan zorgen.



afb.: randzone Beijum: scenario 2

Scenario 3 'Verbeteren van het gezicht van Beijum' is het meest ver doorgevoerde model voor de koppeling van de wijk Beijum aan Kardinge. Vernieuwing, maar met woningen slechts op een speciaal deel als aanvulling op het randgebied. Er is voor dit specifieke deel van de rand gekozen voor de toevoeging van de woningen om de volgende redenen:



afb.: randzone Beijum: scenario 3

Tussen Andelstermaar-Garsthuizermaar-Koerspad is de breedte van de parkzone beperkt, en het groen heeft hier primair een wijkfunctie, waardoor de uitstraling op Kardinge beperkt is. Bij het deel Koerspad-Nijensteinheerd is er én genoeg ruimte én uitstraling én het gegeven dat hier de sprong in de wijkgrens niet samenvalt met een dwarsverbinding, waardoor hier de toevoeging van een nieuwe rij woningen een relevante optie is. Bij het deel Nijensteinheerd-Dwarsdijkje ontbreekt weer de benodigde ruimte.

Ook dient hierbij de mogelijkheid open te worden gehouden om daadwerkelijk in de rand van Beijum, het studentenblok aan de Wibenaheerd aan te passen, bijvoorbeeld door een deel van dit blok te slopen.

Inmiddels is dit hele gebied door de vereniging Natuurmonumenten in beheer genomen. Natuurmonumenten is met de bewoners van Beijum in een interactief proces bezig met de invulling en het beheer van de groene rand. Men lijkt op een combinatie van scenario 1 en 2 uit te komen.

Recreatiegebied

Naast het aanbod van specifieke voorzieningen t.b.v. belangengroepen biedt Kardinge ook vele openbare voorzieningen voor recreanten:

- Het padenstelsel.
- Diverse terreinen.
- Specifieke voorzieningen.

Op de kaart het huidige padenstelsel en de volgende bestaande terreinen:

- a- Het wijkpark.
- b- De Kardingerplas.
- c- De heuvel.
- d- De randzone Beijum: 1. buurtgroen. 2. vliegveld en plukbos. 3. grasland.



afb.: het recreatiegebied bestaande situatie

Het gebied achter de sportvelden is natuur- en graasgebied en niet openbaar. Het wijkpark is een belangrijk gebied met een ecologische inrichting op vrij hoog niveau. Door de ligging en bereikbaarheid fungeert het vooral als een parkvoorziening voor Lewenborg en niet zozeer voor Beijum of het gehele stadsdeel.

De groene noordzijde is daarentegen geheel op Beijum gericht, behalve het vliegveld en plukbos die meer bij Kardinge horen.

De Kardingerplas trekt op warme dagen bezoekers uit heel noordoost Groningen. De recreatieheuvel levert een bijzonder uitzicht, dat echter slechts door weinig mensen wordt beleefd. De ontsluiting van de heuvel is slecht, maar de heuvel mist vooral een bijzondere attractie.

Het recreatief belang van het padenstelsel is wellicht de belangrijkste recreatieve kwaliteit van Kardinge. Echter wel direct gerelateerd aan de kwaliteit van de algemene parkbeleving van het totale gebied.

De volgende kaart toont de uitgangspunten voor nieuwe ontwikkelingen. Wijkpark en Kardingerplas zijn hier niet speciaal aangegeven, omdat ervan wordt uitgegaan dat zij volledig in takt blijven en hun verbeteringen niet stedenbouwkundig maar beheergericht zijn.



afb.: het recreatiegebied: uitgangspunten nieuwe ontwikkelingen



afb.: recreatie: voorstel situering toekomstige voorzieningen

Voor de verschillende bijzondere recreatieve faciliteiten gelden uiteenlopende plussen en minnen. Hier dan ook geen kaarten van oud en nieuw, maar één met slechts een overzicht van de locaties, die hieronder worden beschreven.

- 1 Vier bestaande speelplekken in de rand van Beijum. Twee ervan zijn vernieuwd, voor de andere lijkt een coördinatie met de parkinrichting en met andere voorzieningen wenselijk.
- 2 De arena was een voorziening waarvan het functionele belang moeilijk in te schatten is. In het voorgaande is al bepleit omwille van Pitch & Putt de arena op te heffen. Het lijkt geen reële optie om elders een nieuwe arena te maken. In de randzone van Beijum is geen geschikte ruimte, terwijl een locatie verder weg niet functioneel is. Beheer en functionele behoefte lijken niet helder.
- 3 Voor de verhoging van de strandkwaliteit is er de kiosk. Wegens vandalisme zijn er grote problemen geweest, maar de kiosk is kortgeleden weer opgeknapt en aangepast. Onduidelijk is in hoeverre de problemen structureel zijn.
- 4 Lang gold deze locatie als zeer geschikt voor een horecavestiging. Er bleken echter grote bezwaren: beperkte bereikbaarheid, geen directe parkeervoorziening, en te weinig potentiële bezoekers. Begin 2011 is door Natuurmonumenten een plukbos op deze plek en op een deel van het voormalige vliegveld aangelegd. Onderzocht wordt of een combinatie met een speeltuin hier extra mogelijkheden biedt.
- 5 De heuvel is een voorziening op zich, waar vervolgens twee zaken aan

Alle eerder genoemde gewenste uitbreiding en aanpassing van het padenstelsel zijn opgenomen, inclusief de parkkwaliteit rond de paden bij Pitch & Putt en de sportvelden. De voet van de heuvel is hieraan toegevoegd. Door zijn uitvulling tot op de omliggende routes en zijn slechte bereikbaarheid maakt de heuvel te weinig deel uit van het park. Door de voet van de heuvel zo in te richten dat een stukje verhoogd park ontstaat, waardoor de heuvel van alle kanten wordt aangesloten op het omliggende parkgebied en deel gaat uitmaken van de wandelstructuur. Voor de herinrichting van de randzone Beijum zal een plan moeten worden opgesteld met Natuurmonumenten en in overleg met de omwonenden, waarbij het behoud van het vliegveld en de belevingskwaliteit van de betreffende paden als randvoorwaarden moeten worden meegenomen.

zijn toegevoegd: uitkijkpost en crossbaan. Deze additionele voorzieningen brengen niet die meerwaarde die hier nodig is. Eerdere plannen om iets met de heuvel te doen zijn niet van de grond gekomen, wellicht dat de algemene facelift van Kardinge nieuwe kansen geeft. Meest reëel lijkt om de heuvel meer als park in te richten en meer toegankelijk te maken.

- 6 Hoewel gelegen in de bebouwingszone kan hier door de ondergrondse infrastructuur niet gebouwd worden. De huidige grasbestemming doet de plek echter ook geen recht. Te denken aan een buitensportvoorziening zoals basketbal, beachvolleybal, ed.
- 7 Het is de wens om op het grote plein te voorzien in de behoefte aan een kleine horecavoorziening, bijvoorbeeld een kiosk. Op deze centrale plek in de reeks van de bestaande sportbedrijven en tussen de grote voorzieningen als het Kardingecomplex en de nieuwe tramhalte, zou dit veel toevoegen aan de kwaliteit van het plein en de uitstraling ervan kunnen versterken, zodat het totale gebied aantrekkelijker wordt voor bezoekers. Ook zou dit mede het gebruik van het plein kunnen vormgeven.
- 8 Al geruime tijd is er de vraag naar een skatebaan in Kardinge. Wetende dat skaters niet de parksferen maar de stedelijkheid zoeken wordt voorgesteld een skatebaan te maken naast het Transferium.
- 9 Voor een grotere speelvoorziening zou naast locatie 6 ook deze vrij centrale plek kunnen worden gezien. Te denken is aan een groot en hoog klimnet zoals in het Noorderplantsoen (of groter). Te bezien in combinatie met 6 en 1.



afb.: locatie 4: natuur- speeltuin?

Groen en water

Er zijn verschillende partijen betrokken bij beheer en onderhoud van het groen en water in het gebied. Met betrekking tot het groene extensieve gebied zijn contacten geweest met de Vereniging Natuurmonumenten.

Ook met Waterschap Noorderzijlvest is gesproken. Het blijkt dat het Waterschap een compleet plan heeft voor het water in dit gebied, overeenkomend met de uitgangspunten in deze visie. Het helofytenfilter zal kleiner worden door de uitbreiding van de parkeerplaatsen. Een van de vier stroken met riet zal daarvoor moeten verdwijnen. Begin 2011 is de werking van het filter nog verbeterd, opdat het water van de Kardingplas in de zomer schoner blijft. De gedachte is dat het filter voor de rest behouden kan worden als de werking op enkele punten nog extra wordt verbeterd. Hierover moet nog extra overleg met het Waterschap plaatsvinden.



afb.: helofytenfilter

Ecologie

In de Groenstructuurvisie is het versterken van de natuur rond de stad een belangrijk aandachtspunt. Door middel van een blauw-groen netwerk wordt de natuur in de stad met het omliggende landschap verbonden. Voor het extensieve deel van Kardinge is deze beleidslijn al in 2002 uitgewerkt in het ontwikkelingsplan en een bijbehorend beheerplan.

De natuurgebieden in het extensieve recreatiegebied worden door middel van ecologische zones verbonden met de grote groenstructuren in de stad. Eén van deze zones loopt langs de noordzijde van het plangebied, op de grens met Beijum. Natuurmonumenten, de beheerder van deze zone, zal de inrichting op basis van het beheerplan in de komende jaren verder uitwerken. De ontwikkeling zal vooral via een juist beheer gerealiseerd dienen te worden.

Door middel van gradiëntrijke mantels en zomen functioneert het groen als een doorlopende verbinding van het recreatiegebied naar de stad (Hunzezone). Op detailniveau zijn mantelvegetaties (randbeplanting van bossen) en zoomvegetaties (opgaande kruiden tussen grasland en mantel) ook zeer belangrijk als biotoop en verblijfplaats voor planten en dieren. Met de inrichting van de noordelijke rand van het intensieve recreatiegebied dient hier rekening mee te worden gehouden door voldoende ruimte te reserveren.

In de extensieve zone worden voor weidevogels belangrijke open relaties behouden in de vorm van bloemrijke graslanden. Het gaat hier om de relatie tussen de graslanden in het centrum van het recreatiegebied met de agrarische gronden ten oosten van het plangebied in de gemeente Ten Boer.

Beheer

Voor het extensieve deel van het gebied Kardinge ligt het beheer bij de vereniging Natuurmonumenten. Voor het intensieve deel is het zaak een plan te maken dat goed te beheren is. Daarmee wordt rekening gehouden met het beheer nu, maar ook in de toekomst. Dat kan door in een vroeg stadium rekening te houden met beheer, wanneer de visie in het vervolgtraject tot een definitief plan wordt gemaakt en daarna bij het maken van het inrichtingsplan. Het gaat dan bijvoorbeeld om materiaalkeuze en de juiste manier van funderen.

Verder is in uit de analyses en overleg met betrokkenen gebleken dat er behoefte is aan een vaste beheerder die specifiek het beheer van Kardinge op zich neemt. Tot een aantal jaren geleden was er een dergelijk beheerder in Kardinge. Met name de persoonlijke betrokkenheid bij het gebied wordt zeer gewaardeerd. Advies is om de coördinatie van beheer weer op deze manier te organiseren.



afb.: natuur

Aanbod en ruimte

In de sportvisie spreken we de verwachting uit dat de interesse in sport flink zal groeien, waardoor ook de druk op de verschillende gemeentelijke sportaccommodaties sterk zal toenemen.

Sportknooppunt Kardinge kenmerkt zich door een gemeentelijk aanbod in de vorm van Sportcentrum Kardinge en Sportpark Kardinge (sportvelden), een gedifferentieerd particulier aanbod en een grote openbare ruimte om in te sporten en recreëren. De groei van de sportdeelname zal zijn weerslag hebben op het recreatiegebied. Het is zeer de vraag of die toename binnen het sportpark kan worden opgevangen. De mogelijkheid van uitbreiding van het sportpark op de lange termijn moet worden onderzocht. Voor het sportcentrum geldt dat vooral de toegang naar het sportcentrum moet worden verbeterd.

We verwachten door de toename van sportdeelname de belangstelling van particuliere (sport)ondernemers, om zich in Kardinge te vestigen, groter wordt. Om enerzijds nieuwe initiatiefnemers de ruimte te geven en anderzijds het aanbod van sportieve activiteiten in Kardinge te versterken willen we binnen het park *meer ruimte creëren voor nieuwe sport- en recreatieondernemers. Zonder dat dit overigens ten koste gaat van de openbare sport- en recreatieruimte.*

De groei van sportdeelname zit vooral bij ongeorganiseerde en/of individuele sporten (wandelen, hardlopen, fietsen). De druk op de openbare ruimte zal verder toenemen. Daarom willen we deze openbare ruimte verder versterken voor sportief en recreatief gebruik tot een zogenaamde 'bewegingsrijke ruimte'. Daarbij moet veel aandacht zijn voor groene elementen.

De bewegingsrijke ruimte moet mensen uitdagen om in de openbare ruimte te gaan sporten (nadruk prestatie en spelvorm) of bewegen (nadruk op ontspanning).

Dat kan eenvoudig door wandel en hardlooproutes te maken en bij de inrichting te accentueren. Het 4 mijl parcours dat al is gerealiseerd is daar een goed voorbeeld van. Het kan ook door ruimte te maken voor pleintjes waar via belijningen en diverse ondergronden (asfalt, kunstgras, zand) verschillende spelvormen (voetbal, basketbal, beachsoccer) kunnen worden gespeeld. Met belijningen kan ook een atletiekbaantje worden gemaakt. De inrichting van ruimte kan ook verder gaan, door de inrichting van een volwaardig (klein) kunstgrasvoetbalveld/voetbalkooi/pannenveld, basketbalveld, honkbalheuvel of een skatepark. De mogelijkheden van sport- en spelvormen met het water van de zwemplas willen we optimaal benutten.

Ambitie vanuit de sportvisie voor de korte termijn is om het sportpark Kardinge een openbaarder karakter te geven. Daarnaast willen we initiatieven vanuit de bevolking voor openbare sportvoorzieningen waar mogelijk ondersteunen. De ontwikkeling van het bikepark op de recreatieheuvel is daar een goed voorbeeld van.

Ondernemen

Al in het ontwikkelingsplan voor het recreatiegebied Kardinge van mei 2002 is aangegeven dat de intensieve gebruikszone een stedelijke sfeer zou moeten krijgen, met gebouwen, wegen en parkeerplaatsen. Daarbij worden de ondernemersactiviteiten gebundeld langs de as in het centrum van de zone, zoals hiervoor beschreven.

Dat het aantal particulier sportaanbieders groeit, is nu al te merken in Kardinge. In de afgelopen periode is intensief gesproken met zowel nieuwe, als bestaande ondernemers. Een aantal bestaande ondernemers heeft inmiddels uitbreidingen gerealiseerd. Daarnaast is gesproken met ondernemers die nieuwe initiatieven in het gebied willen ontwikkelen.

De kracht van de particuliere sport- en recreatieondernemers is dat ze heel goed in staat zijn om met 'de tijd' mee te gaan en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Daarvoor moeten we ze met deze visie zo snel mogelijk de ruimte voor geven.

Voor het sportcentrum Kardinge loopt inmiddels het project Kardinge fase 2. In dit project wil de gemeente de entree van het sportcentrum verbeteren en wordt samen met het Alfa College gestudeerd op de realisatie van een sporthal. Verder is het project bedoeld om duurzaamheidsmaatregelen te realiseren (zonnepanelen e.d.).

Diversiteit

Het recreatiegebied moet het sport- en leisure centrum van Groningen worden waar alle sport en recreatie gerelateerde ondernemersactiviteiten worden geconcentreerd. Op deze manier kunnen zowel bestaande als nieuwe ondernemers elkaar versterken.

Daarmee moet worden ingespeeld op een publiek dat een kwalitatief goed aanbod verwacht, waarbij de activiteit en de beleving er omheen belangrijk is. Ook verwacht het publiek bepaalde afwisseling in het aanbod, dat vraagt een diversiteit van bijzondere sport en recreatiemogelijkheden. Een ander factor is dat door het drukke bestaan een deel van de mensen beperkt tijd heeft. Die tijd dient efficiënt te worden ingevuld.

Dit alles betekent dat er in Kardinge een aanbod van sport en recreatiemogelijkheden moet zijn dat zeer divers is. Bij voorkeur aanbod dat uniek is voor stad en regio, zoals nu al bijvoorbeeld het schaatsen, klimmen, karten en skiën. Tevens betekent het dat naast het sporten er een aanpalend aanbod van bijvoorbeeld detailhandel, horeca of kinderopvang moet zijn. Daarnaast moet de kwaliteit van de accommodaties, maar ook de bereikbaarheid van het gebied goed zijn.

Het gedifferentieerde aanbod moet inspelen op wensen van een brede groep mensen: jongeren, gezinnen, alleenstaanden of tweeverdieners en ouderen. De gemeente moet sturen op diversiteit in het gebied. Activiteiten van precies dezelfde soort moeten, bij voorkeur, worden voorkomen. Daarentegen kunnen het sportcentrum Kardinge en bijvoorbeeld een Fitness & Health centrum prima naast elkaar bestaan.

Identiteit en functies

De identiteit van het Kardingengebied laat zich het best omschrijven als een active-leisure beleving. Dit betekent dat we voor de stad en de omliggende regio een breed scala willen bieden aan activiteiten op sportief en recreatief gebied. Dit kan variëren van de beleving van topsport tot het simpel genieten van de omgeving van de Kardingeplas. Vanuit het streven naar- en versterken van dat beeld moeten we naar de al dan niet passendheid van bepaalde functies binnen het plangebied gaan kijken.

Kardinge valt als gebied uiteen in twee delen. Een intensief deel, het gebied ten zuiden van het Koerspad en een extensief deel ten noorden daarvan. Het extensieve deel is bedoeld voor attracties en functies die door hun aard meer oppervlakte nodig hebben, denk aan fietsen en wandelen, de manege en kanoboerderij. De scouting (padvindende) zouden hier ook een (betere) plek kunnen vinden. Verder is zelfstandige horeca passend bij bepaalde functies, als het om de meerwaarde gaat van het gebied als verblijfsgebied waar het goed ontspannen na inspanning is.

Het intensieve deel van het recreatiegebied is bedoeld voor attracties die op een relatief beperkt vloeroppervlak veel publiek trekken en een hoge doorstroming van publiek kennen. Voor de uit te geven gronden geldt dat de primaire functie moet gaan om sporten en bewegen. Als onderdeel van dergelijke inrichtingen kan horeca en direct gerelateerde detailhandel, try-and-buy, ondergeschikt deel uitmaken van de exploitatie. Denk hierbij aan een begrenzing in oppervlakte. Horeca bijvoorbeeld tot 15% van het totaaloppervlak, detailhandel maximaal 10% van het Totaal Vloer Oppervlak. Hieronder worden de mogelijkheden van specifieke functies langsgelopen.

Functie sport en recreatie:

Een sporthal waarin meerdere sporten zijn te beoefenen past in het gebied. In het gebied is al een sporthal gevestigd. Een extra sporthal kan, waarbij de voorkeur uitgaat naar een sporthal die extra aanpassingen heeft voor één specifieke sport, zoals in de huidige plannen van het Alfa College. Een tweede extra sporthal met een breed aanbod is niet gewenst. Gezien het beleid dat er op gericht is

sporthallen met een breed scala aan mogelijkheden over de stad te spreiden, zien we een dergelijke sporthal liever elders in de stad.

Een wellnesscentrum: Wellness is naast gericht op een gezond lichaam, gericht op het welbevinden van de mens en past daarmee in het leisure-karakter van het gebied. Ook maken we hiermee ruimte voor de invulling van een bepaalde trend op dit gebied.

Een wellnesscentrum is daarom passend in het recreatiegebied.

Een manege of visvijver: De functie van een manege of een visvijver is weliswaar sportief recreatief, maar ze trekken geen grote groepen mensen ineens.

Dergelijke functies passen beter in het extensieve deel van het recreatiegebied.

Daarnaast hebben een aantal bestaande ondernemers aangegeven te willen uitbreiden, waaronder Pitch & Putt. Deze ondernemers moeten prioriteit krijgen.

Functie detailhandel:

Sportwinkel: Als het alleen om de verkoop van artikelen gaat die direct gerelateerd zijn aan het sportaanbod van een faciliteit is een beperkte exploitatie mogelijk. Die mag dan niet meer dan 10% van het Totaal Vloer Oppervlak.

Een zelfstandige mogelijkheid voor een grote detailhandelsvestiging op sportief gebied kan alleen gerechtvaardigd worden met een minimale afmeting van 1500 m². Op andere plaatsen in de stad hebben we geen plaats voor een dergelijke vestiging. De vestiging van een dergelijke onderneming in het Kardingengebied komt tevens de aantrekkelijkheid van het gebied ten goede zonder dat het afdoet aan het sportief recreatief karakter en de bestaande detailhandelsstructuur. Het moet hierbij wel om een try-and-buy-concept gaan: het uitproberen van golfclubs, gymschoenen, ski's, honkbalknuppels tennisrackets, etc. Andere vormen van detailhandel zijn ongewenst.

Functie kinderopvang:

BSO: Kinderopvang additioneel bij een sportief recreatieve hoofdfunctie is passend. Kinderopvang als hoofdfunctie is alleen passend als de opvang hoofdzakelijk bestaat uit sporten en bewegen.

Functie horeca en overnachting:

In het intensieve deel van het plangebied is in principe ondergeschikte horeca mogelijk binnen een sportieve inrichting met een maximum van 15% van het Totaal Vloer Oppervlak. Bij het centrale plein en /of de waterrand is bij uitzondering wel zelfstandige horeca mogelijk, ook om het verblijfsklimaat van het centrum van het intensieve deel te verbeteren.

In het extensieve deel kan een zelfstandige horecafunctie gevestigd worden die bijdraagt aan het verblijfsklimaat van het totale gebied.

Een hotel past alleen in het gebied indien het overnachten direct verband houdt met de sportief recreatieve functies in het hotel en het recreatiegebied Kardinge.

Een sporthotel dat een groot aantal sportieve recreatieve functies aanbied en ten dienste staat van bezoekers aan de andere sportief recreatieve aanbieders in het recreatiegebied is wenselijk.

Functie wonen:

Woningen in het gebied zijn alleen passend als dienstwoning ondergebracht in een gebouw met een sportief recreatieve hoofdfunctie. Een woning in een sportief recreatief bedrijfspand is zelfs gewenst om de sociale veiligheid in het gebied te vergroten. Voor de rand van Beijum dient het toevoegen van woningen nog nader te worden onderzocht.

Functie onderwijs:

Een school is niet passend in het recreatiegebied, tenzij het gaat om een school waar primair sportonderwijs wordt aangeboden (zoals het huidige Alfa College) en de sportaccommodaties 's middags en/of 's avonds publiek toegankelijk zijn.

Imago

De kwaliteiten van het recreatiegebied Kardinge moeten goed kenbaar worden gemaakt bij het publiek. Kwaliteiten als een divers, uniek en samenhangend sportief- en recreatief aanbod kan niet anders betekenen dan een positief imago van Kardinge. Een goed en positief imago trekt meer bezoekers naar het gebied. Ondernemers dienen gestimuleerd te worden om meer samen te gaan werken, door wellicht het oprichten van een aparte ondernemersvereniging of het aanstellen van een parkmanager. Op deze manier kunnen zij beter en gestructureerder gezamenlijk naar buiten treden, arrangementen aanbieden etc.

Nu richten bestaande ondernemers zich alleen op hun eigen activiteiten, waardoor ze een deel van de markt missen. Het imago van Kardinge kan verbeterd worden. De associatie die mensen nu met het gebied hebben is nog te vaak: moeilijk te vinden fietsroutes, onveilig verkeer en leeg, men voelt zich 'verloren' in het gebied. Dit is een serieuze belemmering om het gebied te bezoeken. De nieuwe visie moet er toe leiden dat deze 'gevoelens' geen kans meer krijgen en het recreatiegebied Kardinge een positief en goed gevoel opwekt.



afb.: muziekfestiviteit



afb.: luchtfoto huidige situatie



5 Uitwerkingen

In dit hoofdstuk wordt van een aantal zaken een uitwerking gemaakt, om een idee van de toekomstige invulling te geven. Deze onderwerpen dienen in het vervolg op deze visie verder te worden uitgewerkt. De kernzone moet worden uitwerkt in een definitief plan en een inrichtingsplan. De rand van Beijum dient een vervolg te krijgen in een afzonderlijk project dat zich over deze invulling gaat buigen, in overleg met de wijkbewoners. Tot slot moet de invulling van de openbare ruimte ook in de verdere planvorming worden uitgewerkt.

Model kernzone

In de visie staat de uitwerking van de kernzone centraal. Het gaat er niet om een kant-en-klaar plan te maken. Veel meer zullen de algemene en principiële keuzes uit de verkenning worden aangegeven. Wel worden hier globale tekeningen aangegeven bij de voorstellen, om de inzichtelijkheid te vergroten. Deze inzichtelijkheid is nodig om over de visie voor het kerngebied de discussie aan te kunnen gaan. Het moet wel duidelijk zijn dat het hier een mogelijke uitwerking betreft. Hier zijn nog variaties mogelijk, ook om de inrichting in praktische zin zo uitvoerbaar mogelijk te maken.



afb.: impressie vanaf Alfa-gebouw

In een aantal concept-modellen is gewerkt naar een model voor de kernzone. Zie de bijgevoegde tekening. In dit model is direct afleesbaar dat de zone is opgezet als een compact lineair gebied, opgebouwd uit meerdere lagen en liggend tussen de entree vanaf de ringweg en de sportvelden.

Aan de beide lange zijden liggen gebieden die voornamelijk open zijn in 'groen' (de recreatieheuvel en het helofytenfilter) en 'blauw' (sportcomplex Kardinging ingepast in water en de recreatieplas).

Lineair is de zone als volgt opgebouwd:

De beide randen van het gebied worden gevormd door zogenaamde boulevards, fiets-wandel-zit-stroken met een representatieve uitstraling. Deze moeten kwalitatief goed worden ingericht als echte boulevards die deze naam waardig zijn.



afb.: impressie centraal plein vanaf in-/uitgang sportcentrum

Het tussen de boulevards gelegen gebied is in tweeën gedeeld. Het zuidelijk deel is een reeks gebouwen met een verschillende recreatieve functie. Het noordelijk deel bestaat uit parkeervelden opgedeeld door groenstroken.

Dwars door beide delen heen, van boulevard tot boulevard, is voorzien in meerdere pleinen, die ook dienen als voetgangersverbindingen. Centraal ligt een groot plein waarop het zwem-schaatscomplex direct is aangesloten.

Dit lijkt een futuristisch beeld, maar is feitelijk zeer concreet en stap voor stap opgebouwd uit de bestaande situatie.

De rij bestaande gebouwen apekooi-skihal-klimcentrum wordt aangevuld door de vrije kavel in te vullen. Daarnaast kan deze strook gebouwen worden geïntensiveerd, door hier een verdichting van de bebouwing toe te staan. Deze rij eindigt vervolgens bij het bij het centrale plein in de tramhalte, die een overkapping gaat krijgen. Samen met de gebouwen vormt het zo een doorlopende reeks die als een soort ruggengraat de hele zone bij elkaar houdt.

De bestaande parkeervoorzieningen blijven (behalve het hiervoor genoemde deel) bestaan en worden aangevuld met een extra strook aan de noordzijde (dus in feite op een rand van de heuvel en van Pitch & Putt). Het oude parkeerterrein wordt verbeterd: de ruim 100 bomen in parkeervakken worden verplant of gekapt en (op)nieuw geplant in de groenstroken tussen de parkeervakken. Met al deze aanpassingen kan worden gezorgd dat het aantal parkeerplaatsen conform de parkeernormen op peil blijft, terwijl tevens de bruikbaarheid en de veiligheid belangrijk worden verbeterd.

Het toekomstige aantal parkeerplaatsen is voldoende om de gewenste groei in het P+R-gebruik op te vangen. Het inschatten van de parkeerbehoefte van nieuwe functies is lastig. De verwachting is dat ook bij de uitbreiding van het aantal functies in het gebied het aantal parkeerplaatsen nog steeds voldoende is. Functies met een sterk (auto)verkeersaantrekkelijke werking zouden een probleem kunnen vormen.

Het bestaande fiets-voetpad aan de zuidzijde langs sportcomplex en recreatieplas wordt opgewaardeerd tot een boulevard, bijvoorbeeld door verbreding, betere kwaliteit verhardingsmateriaal (in plaats van betontegels), bijzondere verlichting, etc.



afb.: impressie vanaf steiger

Vervolgens wordt ook aan de noordzijde van de kernzone, langs de nieuwe parkeervelden, een nieuwe boulevard aangelegd. Hiermee worden recreatieheuvel en Pitch & Putt als groene invulling zichtbaar en beleefbaar gemaakt. Het parkeergebied is niet slechts een achterkant.

Een specifieke keus vormt de richting van deze nieuwe boulevard. Door aan te sluiten op het gebouw van het Alfacollege wordt deze samen met de kartbaan letterlijk bij de kernzone getrokken. De lijn loopt door naar het kruispunt Koerspad-Meedenpad en draagt bij aan een betere bereikbaarheid in het gebied.

Nieuw is verder een fiets-voetpad in de overgang van de reeks gebouwen en de parkeervelden. Hierover gaat men vanaf het parkeren naar de verschillende voorziening. De route leidt direct naar de voetbalvelden, zodat ook de bezoekers van de velden deze op veilige wijze kunnen bereiken en niet meer over de parkeerplaats hoeven te lopen.

Aan de noordkant is een tweetal bouwkvelds toegevoegd aan de eerder genoemde reeks aan de andere kant. De invulling zal een zorgvuldige inpassing vergen, om de totale balans in het gebied niet te verstoren.

In het gebied worden door middel van pleinen dwarsverbanden tussen de boulevards aangebracht. Langs de Garsthuizermaar, precies in het centrum van de kernzone wordt de aanleg van een groot plein voorgesteld om het gebied een hart te geven. Hier zijn de fietsenstallingen, een kiosk, de vernieuwde entree van het sportcomplex Kardinge en de verlegde toegang van de Apekooi. Bedoeling is de mensenstroom midden door het gebied te leiden, zodat het hier veel levendiger wordt.

Het grote plein verbindt de beide boulevards en het centrale fietspad met elkaar. Dat geldt ook voor nieuwe routes halverwege Huizinger- en Garsthuizermaar, Garsthuizermaar-Koerspad en de kop van de zone langs het Koerspad, die allemaal in het plan zijn opgenomen. Naast de bereikbaarheid leveren zij nog een belangrijke bijdrage: zij moeten fungeren als verkeersdrempels in het parkeerterrein en verbeteren zo de verkeersveiligheid. Het parkeerterrein zelf wordt er door in verschillende compartimenten ingedeeld.

In het kader van de aanpassing van de ringweg en de aanleg van de tramhalte verdwijnt het huidige Transferium. De nieuwe inrichting komt direct voort uit het in deze visie beschreven concept. Dit houdt in dat de kernzone tussen beide boulevards consequent wordt doorgezet tot op het Alfagebouw en de kartbaan. Middels een pleinachtige toegang moet het verkeer van de ringweg worden aangesloten op de parkeerplaats. Het water rond het sportcomplex Kardinge wordt doorgezet tot op de boulevard en op de ontsluitingsweg. Het parkeerterrein bij het Alfacollege wordt ruimtelijk gezien als onderdeel van de bebouwingsstrook langs de Huizingermaar.

Vervolg

Voor de concretisering van het model is een aantal uitwerkingen of onderzoeken noodzakelijk:

Uitwerking van model naar plan

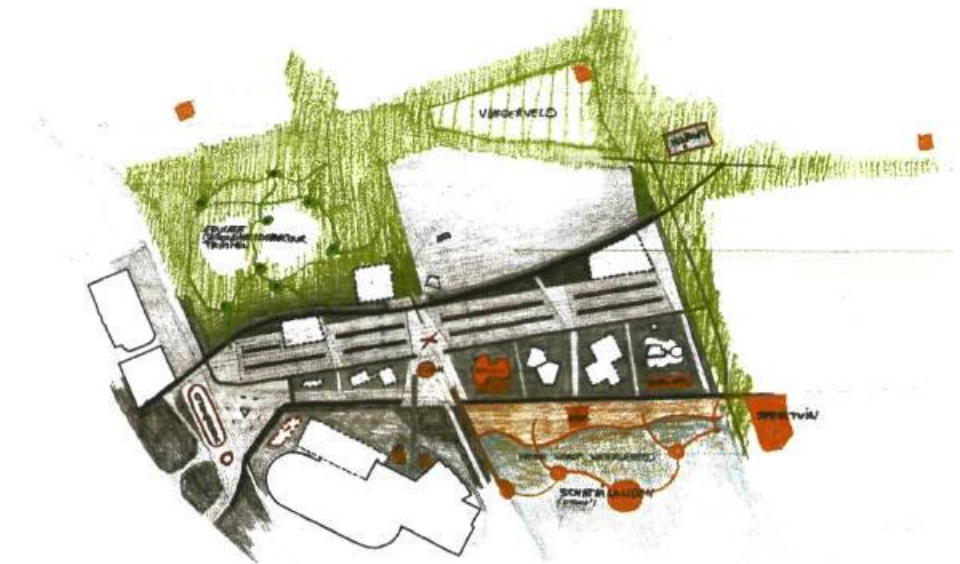
Het hiervoor beschreven model moet in het vervolg op deze visie worden uitgewerkt naar een definitief plan. Het huidige model ligt nog niet geheel vast. Hiervoor is ook kennis nodig die uit de hieronder genoemde vervolgonderzoeken naar voren komt. Het gaat dan om een plan dat als basis kan dienen voor een concreet inrichtingsplan. Dit inrichtingsplan kan ook weer goed in overleg met bewoners, verenigingen en ondernemers worden gemaakt.

Uitwerking sport en spel in openbare ruimte

Naast een inrichtingsplan op niveau van kavels, wegen en parkeerplekken moet ook op detailniveau worden nagedacht over de inrichting van de openbare ruimte. Dit gaat dan om een specifieke invulling van Kardinge als sportpark. Te denken valt aan het volgende, zie bijgevoegde kaart, een resultaat van een brainstormsessie, dat verder moet worden uitgewerkt door deskundigen op dit gebied.

Voor de kleinere kinderen (zie oranje) is het idee deze voor sport en spel te interesseren door het aanleggen van een aantal functies in de buitenruimte. Dit naast de al aanwezige functies in het gebied als Apekooi, trapveldjes in de rand van Beijum en het vliegveld. De aanwezigheid van het recreatiemeer zou veel meer moeten worden betrokken op de ligging in de stad en het uitlokken van spelen door kinderen, van parkstrand naar stadsstrand. Wij denken dan aan het creëren van een 'waterwereld met schateilanden', verbonden door loopplanken of een dergelijke invulling. Daarnaast zou op de landtong (ooit gereserveerd voor een horecafunctie maar daarvoor te ver van de parkeerplaats) een grote speeltuin kunnen worden gemaakt. Gerefereerd wordt aan de speeltuin in het Stadspark, een echte trekker voor families met kinderen.

Voor de grotere kinderen kan ergens op het voorplein een skatebaan worden aangelegd. Voor deze functie is een stedelijke, goed zichtbare plaats nodig. De plek van de huidige fietsstalling bij het Sportcomplex zou hierin ook een rol kunnen krijgen. Verder zou een groot klimnet elders in het gebied, hier ingetekend naast de voetbalvelden, ook een idee kunnen zijn. Hierbij wordt gerefereerd aan het klimnet in het Noorderplantsoen.



afb.: schets

Tenslotte zou de recreatieheuvel een uitgebreidere invulling moeten krijgen. De huidige invulling van fietsparcours is op zich goed. De zogenaamde 'downhill baan' is uniek in Nederland: het is de hoogste en de langste baan, er worden Nederlandse kampioenschappen gehouden en de wereldtop crost er. De vraag is of de huidige invulling kan worden gecombineerd met een andere functie.

Hier wordt gedacht aan een invulling als educatie en gezondheidsparcours, bijvoorbeeld digitale mogelijkheden om te trimmen met weergave calorieverbruik via computerelementen op de heuvel, etc.

Dit alles is slechts een idee en dient verder te worden uitgedacht en ingevuld.

Uitwerking rand van Beijum

In het hoofdstuk waarin de visie voor het gebied wordt besproken komt ook de rand van Karding met Beijum aan de orde. De invulling hier moet nog nader worden bepaald. Op zich is dit niet direct voor de invulling van het intensieve deel noodzakelijk om dit per direct uit te werken. Natuurmonumenten, die het gebied in erfpacht heeft en beheert, is op dit moment al wel bezig met een uitwerking.



afb.: gebied achter voetbalvelden



afb.: paardenveld achter voetbalvelden

6 Inschatting juridische consequenties

In dit hoofdstuk wordt het geldende bestemmingsplan beschreven en wordt aangegeven hoe het idee van de visie binnen de kaders van dit plan past.

Bestemmingsplan Stadsgewestpark Noorddijk

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Stadsgewestpark Noorddijk van 1990. Dit plan is een zogenaamd globaal eindplan. Dat betekent dat de bestemmingen globaal zijn aangegeven, dat veel wordt overgelaten aan uitwerking en dat er sprake is van direct bouwrecht. De positionering van gebouwen en verkeersinfrastructuur bijvoorbeeld zijn niet voorgeschreven. Volstaan is met een kwalitatieve beschrijving in de beschrijving in hoofdlijnen van de gewenste inrichting en het aangeven van bebouwingspercentages en bouwhoogtes.

Een globaal eindplan draagt risico's in zich. Met name als de gemeente geen grondeigenaar is kan soms niet voorkomen worden dat voor ontwikkelingen die eigenlijk ongewenst zijn, bouwvergunningen moeten worden verleend. In het geval van Kardinge is de gemeente (samen met het waterschap Noorderzijvest) grondeigenaar en is dit risico beperkt. De enige grond die is verkocht is die onder twee gebouwde recreatievoorzieningen (klimhal Bjoeks en indoor skibaan). Pitch & Putt en de Apekooi hebben grond in erfpacht.

Voor het intensieve deel van het stadsgewestpark, het gebied tussen de oostelijke ringweg en het Dwarsdijkje, geldt de bestemming 'Stedelijke voorzieningen'. Het zuidelijke gedeelte van deze bestemming is bovendien voorzien van de aanduiding 'Dienstverlening'. Hier zijn de kantoren van NOVO, het Waterschap Noorderzijvest, een politiebureau, een gemeentelijke wijkpost en enkele particuliere kantoorpanden gebouwd. Ook de onderwijsfunctie is hier toegestaan. Binnen de bestemming 'Stedelijke voorzieningen' zijn de volgende functies toegestaan:

- Recreatie.
- Cultuur.
- Horeca.
- Doeleinden van openbaar nut.
- Additionele voorzieningen.

Recreatie is hier - behalve ter plaatse van de aanduiding 'Dienstverlening' - de hoofdfunctie en de andere functies zijn hieraan ondergeschikt. Het zwaartepunt van de recreatievoorzieningen dient, wat betreft schaal en dichtheid van de bebouwing, zo dicht mogelijk tegen de oostelijke ringweg te worden gerealiseerd als hoogwaardig stedelijk centrumgebied. Hier zal de concentratie van gebouwde

voorzieningen moeten plaatsvinden, benadrukt door hoogteaccenten en / of vormgeving. Vanaf dit hoofdcentrum dient een afname in intensiteit van de recreatie- en horecavoorzieningen naar de randen toe plaats te vinden. Het toelaten van de functies (gebruik en voorzieningen) evenals de situering daarvan moeten worden getoetst aan het karakter van de beoogde recreatiefunctie en aan de mate waarin deze zich verdragen met de nabijgelegen woonfuncties in Beijum en Lewenborg. Daarom is wat dit laatste betreft een bufferzone benoemd langs deze wijken als afscherming van de stedelijke intensieve recreatie.

Op de plankaart is de bestemming 'Stedelijke voorzieningen' verdeeld in twee bouwvlakken. Het zuidwestelijke kent een bebouwingspercentage van 30 en een maximale hoogte van 25 meter, het overige (tot aan het Dwarsdijkje) een bebouwingspercentage van 10 en een maximale hoogte van 12 meter. De bebouwingspercentages hebben, in afwijking van de gebruikelijke relatie met een bouwperceel, betrekking op de totale bouwvlakken. Dat betekent dat gebouwd kan worden totdat binnen de beide bouwvlakken deze percentages bereikt zijn. Dat is nu nog niet het geval: de bestaande bebouwing beslaat ruim minder dan het aangegeven maximum.

De gebruiksvoorschriften verbieden het gebruik voor autocross-, motorcross-, modelauto-, modelvliegtuig-, zweefvliegtuig- en kleiduivenschietactiviteiten en daarmee vergelijkbare activiteiten, alsook gebruik voor een kampeerplaats of recreatief nachtverblijf.

Tenslotte kunnen nadere eisen gesteld worden ten aanzien van de situering en afmetingen van bouwwerken en de functionele opbouw van een 'zone' (i.c. het westelijk deel van het plangebied).

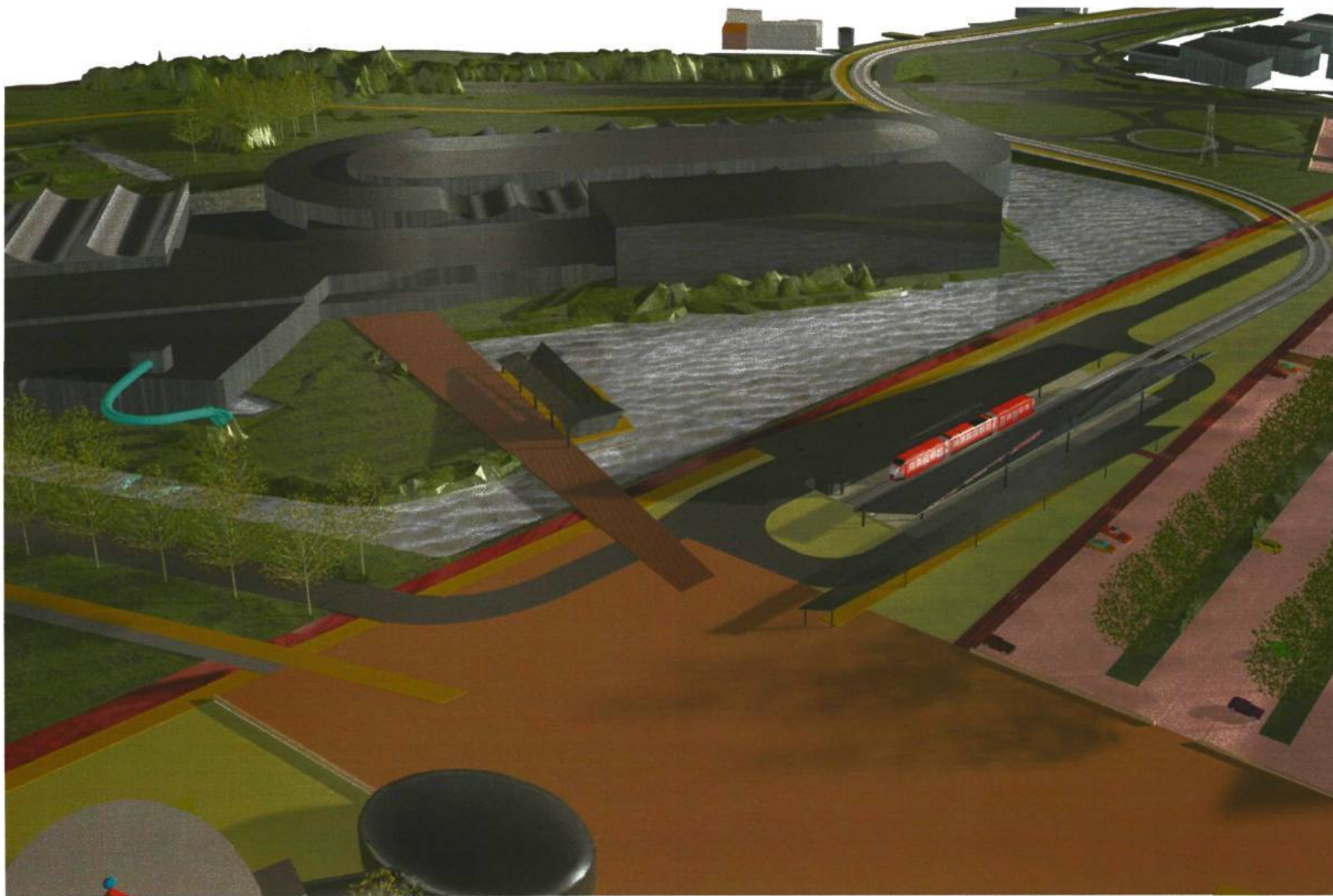
Conclusie

Het geldende bestemmingsplan biedt nog steeds voldoende mogelijkheden voor de ontwikkelingen die in deze visie worden gewenst. Ook een hotelontwikkeling is mogelijk zolang deze maar ten dienste staat van de recreatiefunctie.

De Wet Ruimtelijke Ordening bepaalt dat de gemeente in 2013 alle bestemmingsplannen actueel moet hebben. Voor het hier geldende bestemmingsplan geldt dat dus ook, want het is ouder dan 10 jaar. Nalaten hiervan heeft financiële consequenties, namelijk het niet kunnen heffen van bouwleges. In de planfase, die volgt op de fase van de visieontwikkeling, zal daarom een nieuw bestemmingsplan voor het plangebied worden gemaakt. Overigens is inmiddels voor de reconstructie van de aansluiting van Kardinge op de Oostelijke Ringweg een nieuw bestemmingsplan gemaakt. En ook voor het tracee van de tramlijn, tot en met de halte, komt een een afzonderlijk bestemmingsplan.

7 Overzichtstekeningen en impressies

Op de hierna volgende pagina's een aantal tekeningen en impressies van de toekomstige situatie van de visie. Allereerst in vogelvlucht het terrein van boven het centrale plein gezien. Vervolgens impressies op verschillende punten in het gebied. Op een kaart worden een 9-tal punten weergegeven, waarvan de huidige situatie tegenover de toekomstige situatie wordt gezet. Geëindigd wordt met een overzichtstekening van het versterken van natuur en recreatie, een impressie vanaf de Oostkant van het gebied en als laatste een foto op afstand vanaf het Dwarsdijkje bij Waterland.



afb.: Impressie: zicht op centraal plein en toegang sportcentrum

Bijlage: Impressies conceptmodel kernzone

Op deze overzichtskaart staan de locaties en kijkrichtingen van de foto's van de huidige situatie met de bijbehorende impressies van de uitwerking van het conceptmodel zoals getoond op de volgende pagina's.

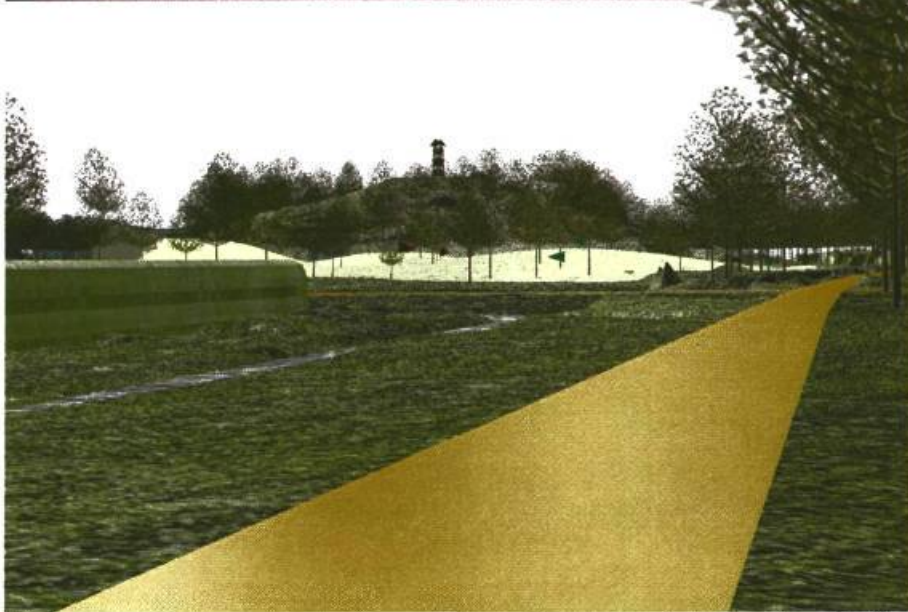


afb.: locaties en kijkrichtingen foto's en impressies

afb.: positie 1 huidige situatie



afb.: positie 2 huidige situatie

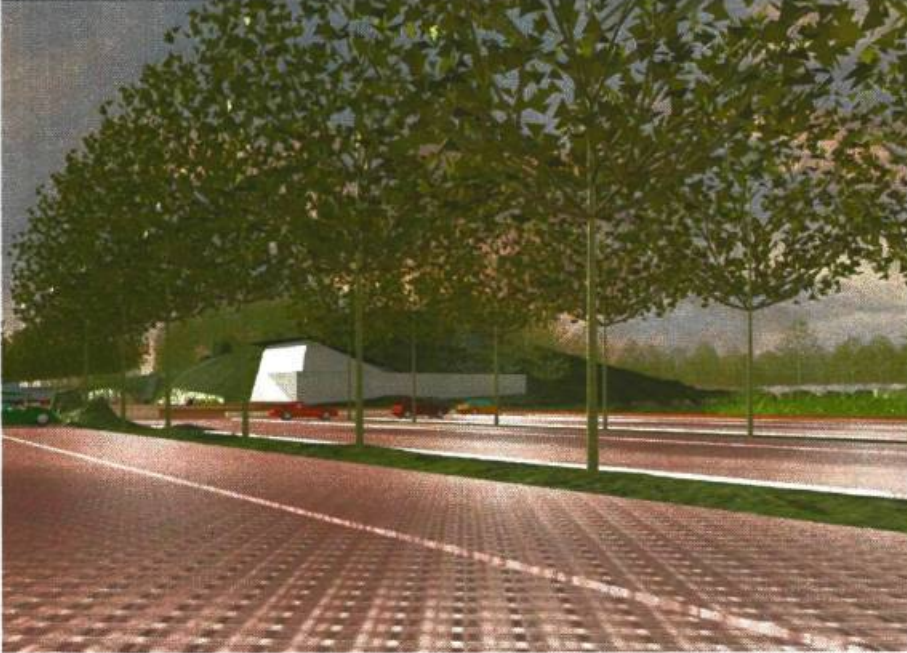


afb.: positie 1 impressie toekomstige situatie



afb.: positie 2 impressie toekomstige situatie

afb.: positie 3 huidige situatie



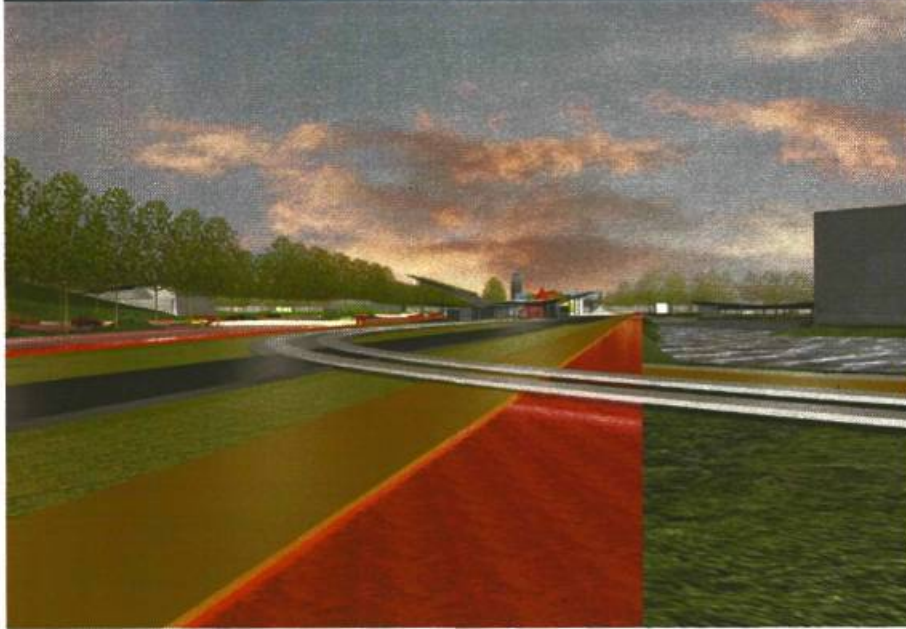
afb.: positie 3 impressie toekomstige situatie

afb.: positie 4 huidige situatie



afb.: positie 4 impressie toekomstige situatie

afb.: positie 5 huidige situatie



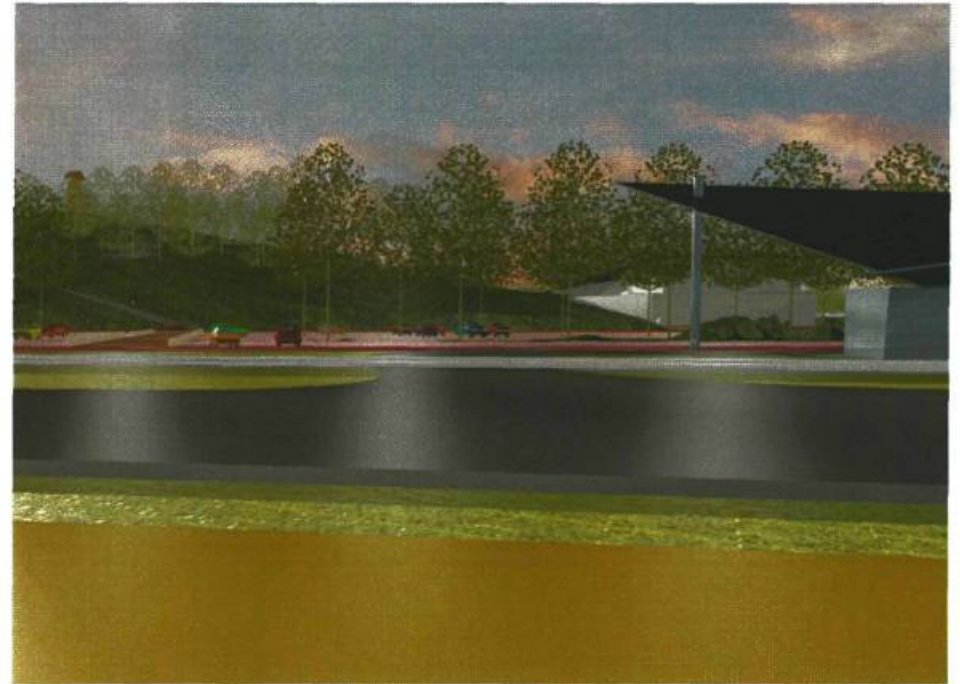
afb.: positie 5 impressie toekomstige situatie

afb.: positie 6 huidige situatie

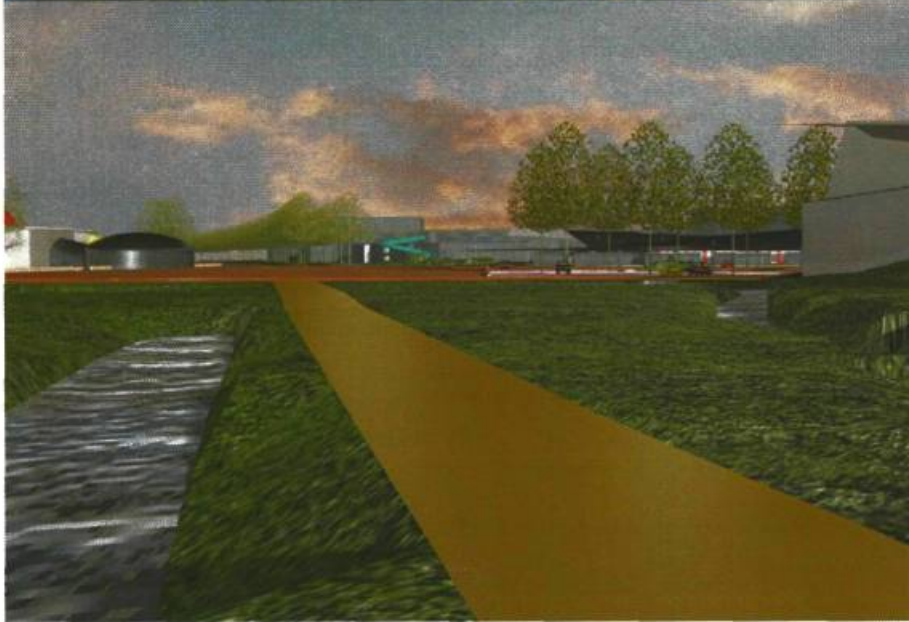


afb.:positie 6 impressie toekomstige situatie

afb.: positie 7 huidige situatie



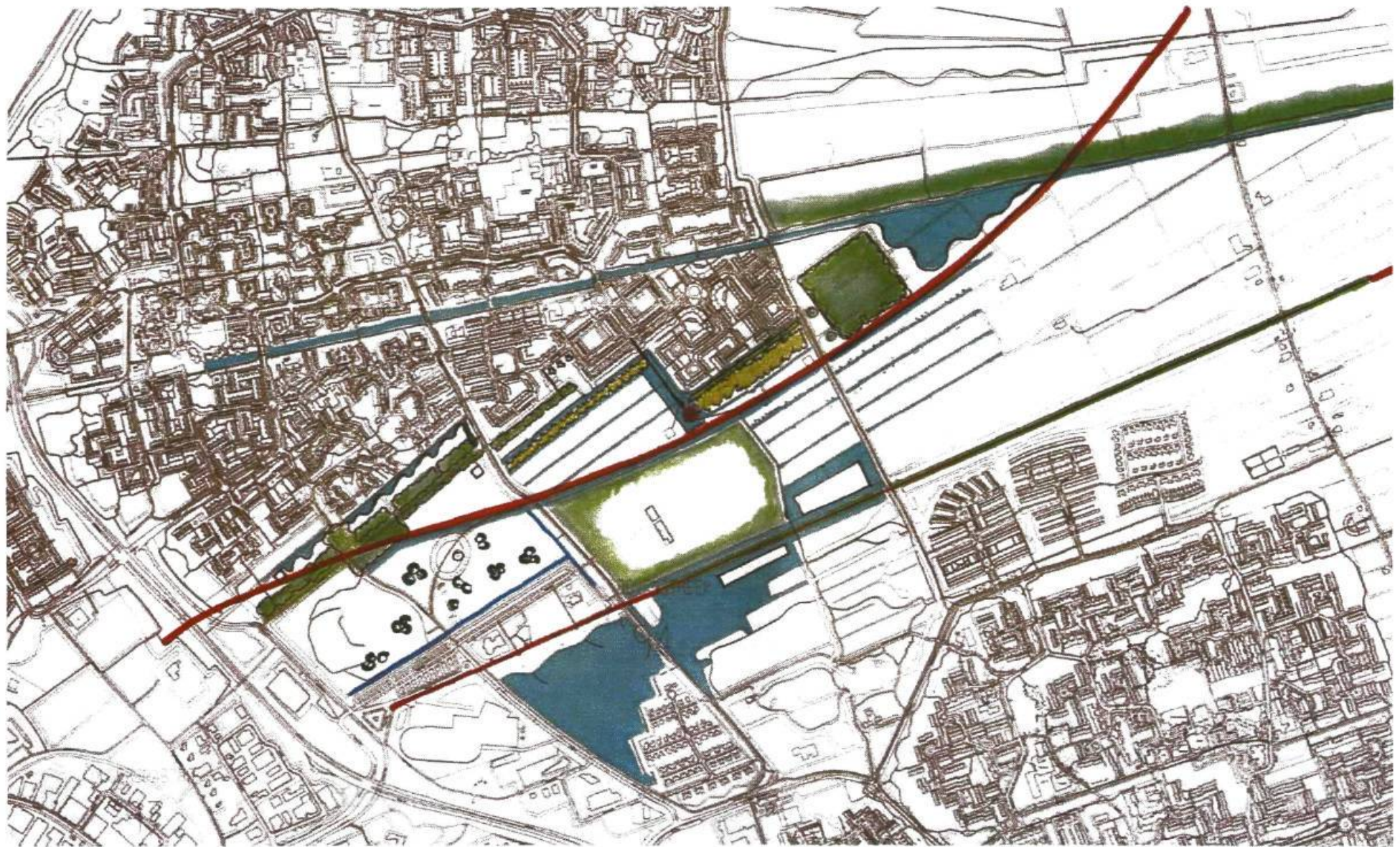
afb.: positie 8: impressie over westelijke dwarsverbinding



afb.: positie 7 impressie toekomstige situatie

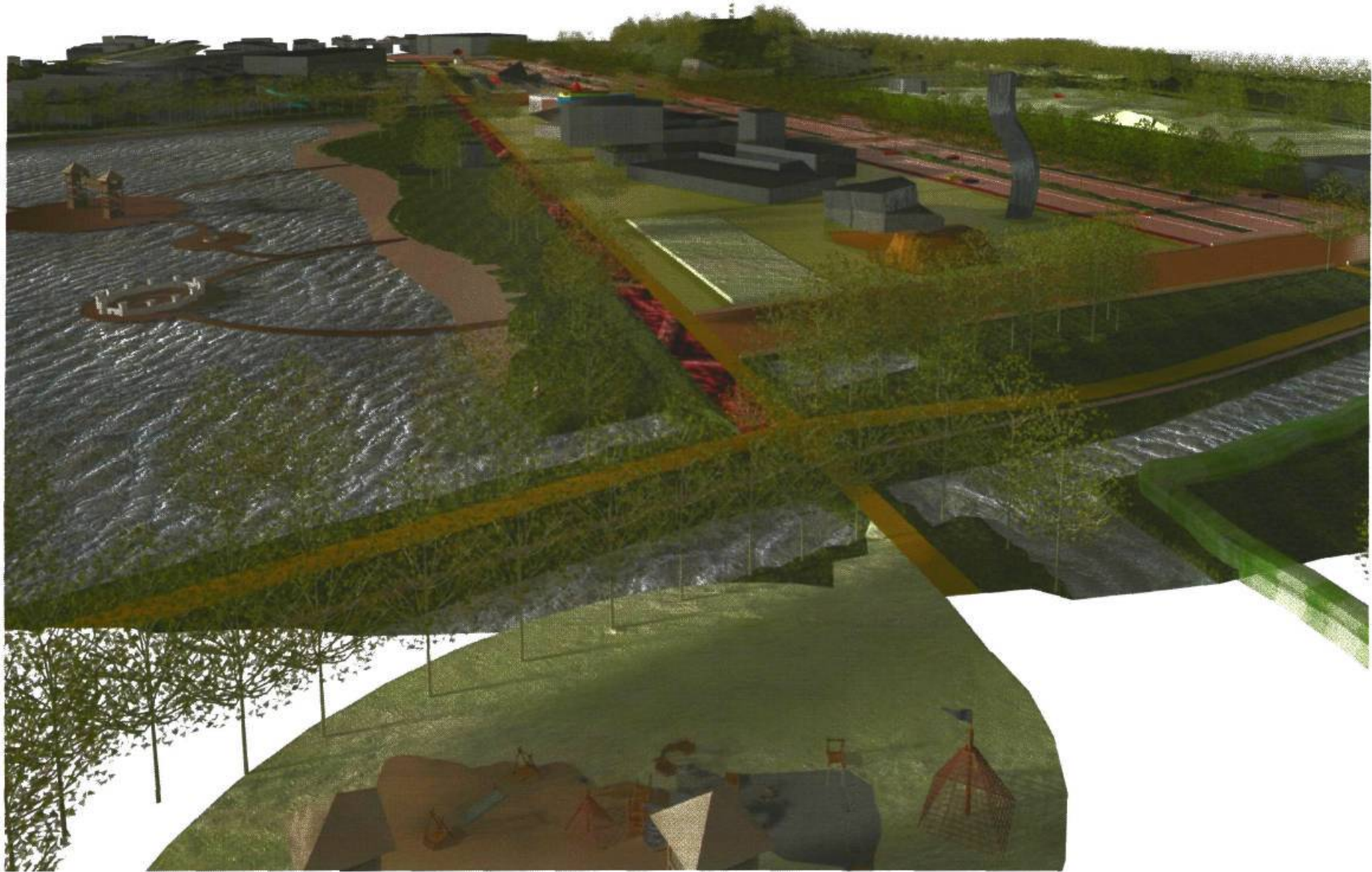


afb.: positie 9: impressie zicht op Karding vanaf ringweg Oost komende uit Noordelijke richting



Versterken Natuur + Recreatie

afb.: schema landschappelijke structuur



afb.: impressie vanaf speeltuin oost



afb.: vergezicht vanaf Drielanden