

NOTITIE



Aan : Projectgroep

Van : Kees van Bohemen, Gerrit Dorgelo

Datum : 05-05-2017

Onderwerp : Ontwerpnootie vervanging riolering Professorenbuurt - wijzigingen openbare ruimte

De Professorenbuurt is een van de oudste wijken van Groningen en de openbare ruimte kent zijn eigen historische karakter. De gehele Professorenbuurt is aangewezen als beschermd stadsgezicht. De parkeerdruk in de wijk is zeer hoog te noemen. Vanaf eind 2017 wordt de riolering in de Professorenbuurt vervangen. Hierdoor zullen alle straten opengebroken worden. Voor de gemeente is dit vaak de kans om de openbare ruimte tegen het licht te houden. Voor de Professorenbuurt hebben we dit ook gedaan. We kwamen al snel tot de conclusie dat de inrichting van de openbare ruimte in veel straten in stand gehouden moest worden, gezien het historische karakter, de parkeerdruk en het (lage) aantal meldingen. De basisgedachte is in stand houden van de openbare ruimte (en het aantal parkeervakken) en waar mogelijk en wensen zijn, de openbare ruimte verbeteren.

We hebben voor vier straten in de Professorenbuurt een aangepaste inrichting voorgesteld:

- Van Swinderenstraat
- Van Hamelstraat
- Heymanslaan
- Oosterhamrikkade (noordzijde)

De wijzigingen in de Van Swinderenstraat, Van Hamelstraat en de Heymanslaan kunnen gezien worden als herinrichting, voor de Oosterhamrikkade gaat het om een optimalisatie in het profiel.

Van Swinderenstraat

Het profiel in de Van Swinderenstraat wordt nu gekenmerkt als een éénrichtingsweg, met aan weerszijde een trottoir met bomen. Er wordt aan een zijde van de weg op de rijbaan geparkeerd. In de lengte verspringt de as van de weg door het verschieten van het parkeren van de noordzijde naar de zuidzijde van de rijbaan. De rechtstand wordt zo onderbroken wat een gunstig effect heeft op de gereden snelheid.

Op dit moment drukken de bomen in de trottoirs de tegels op en sommige bomen zijn in de loop van de tijd scheef gezakt. Een veilig en toegankelijk trottoir is in het geding. De vervanging van het riool is aanleiding om grootscheeps onderhoud te plegen en nieuwe bomen te planten. Om voldoende ondergrondse groeiruimte voor de bomen te realiseren en rekening houden met kabels en leidingen is het symmetrische straatprofiel verlaten en komen aan één zijde (de zuidzijde) bomen terug. Het trottoir aan deze zijde wordt iets breder ten koste van het trottoir aan noordzijde. Dit trottoir krijgt een minimale breedte van 1,5 meter zonder bomen. De toegepast boomsoorten zijn Rode esdoorn (*Acer freemannii* 'Celzam') en Krentenboompje (*Amelanchier arborea* 'Robin Hill'),

Aantal bomen huidige situatie: 23

Aantal bomen nieuwe situatie: 19

Aantal parkeervakken huidige situatie: 32

Aantal parkeervakken nieuwe situatie: 32

Van Hamelstraat

Het profiel in de Van Hamelstraat wordt nu gekenmerkt als een éénrichtingsweg, met aan weerszijde een trottoir met bomen. Er wordt aan een zijde van de weg op de rijbaan geparkeerd. In de lengte verspringt de as van de weg door het verschieten van het parkeren van de noordzijde naar de zuidzijde van de rijbaan. De rechtstand wordt zo onderbroken wat een gunstig effect heeft op de gereden snelheid.

Op dit moment drukken de bomen in de trottoirs de tegels op en sommige bomen zijn in de loop van de tijd scheef gezakt. Een veilig en toegankelijk trottoir is in het geding. De vervanging van het riool is aanleiding om grootscheeps onderhoud te plegen en nieuwe bomen te planten. Om voldoende ondergrondse groeiruimte voor de bomen te realiseren en rekening houden met kabels en leidingen is het symmetrische straatprofiel verlaten en komen aan één zijde (de zuidzijde) bomen terug. Het trottoir aan deze zijde wordt iets breder ten koste van het trottoir aan noordzijde. Dit trottoir krijgt een minimale breedte van 1,5 meter zonder bomen. De toegepaste boomsoorten zijn Kolchische esdoorn (*Acer cappadocicum* 'Rubrum') en Sierpeer (*Pyrus calleryana* 'Chantecleer').

Aantal bomen huidige situatie: 16

Aantal bomen nieuwe situatie: 16

Aantal parkeervakken huidige situatie: 32

Aantal parkeervakken nieuwe situatie: 32

Heymanslaan

Binnen het beschermde stadsgezicht van de Korrewegwijk is de Heymanslaan beschreven als een van de hoofdassen van de wijk. Dit komt tot uiting in een profiel dat qua bebouwing breder is opgezet dan in de rest van de woonstraten. Binnen de Professorenbuurt fungeert de Heymanslaan als een buurtverzamelweg, een verbinding tussen de Korreweg en de Oosterhamrikkade (en verder). De Heymanslaan is echter ook een woonstraat die valt binnen het 30km/uur gebied, een gebied waar de verblijfsfunctie boven de doorstroomfunctie staat. Een buurtverzamelweg is daarin van een ander kaliber als een gebiedsontsluitingsweg of stadsdeelontsluitingsweg, waar doorstroming wel centraal staat. Op dit moment is de Heymanslaan, als enige straat in de Professorenbuurt, voorzien van een wegdek van asphalt. Het parkeren gebeurt versprongen op de rijbaan en de weg is voorzien van één plateau. Tevens rijdt op moment van schrijven buslijn 64 nog door de Heymanslaan, met haltes ter hoogte van de Oosterhamrikkade en de Korreweg.

In het verleden stond er langs de Heymanslaan een dubbele bomenrij. Vanwege storm(schade) zijn een groot aantal van deze bomen gesneuveld en kan gesteld worden dat de overgebleven bomen in slechte staat verkeren. Daarnaast zijn de wortels van de bomen in de kabels en leidingenstrook verweven.

Door het vervangen van het riool, wordt de weg opengebroken. In het bomenstructuurplan staat de Heymanslaan aangeduid als hoofdstructuur met een dubbele bomenrij. Met het vervangen van de riolering ontstaat ook de kans om de dubbele bomenrij te herstellen. Om ervoor te zorgen dat de nieuw te planten bomen voldoende groeiruimte hebben en dat de wortels niet (weer) verweven raken met de kabels en leidingen, zullen de bomen meer richting de as van de weg geplant moeten worden. Dit heeft tot gevolg dat rijbaan van de Heymanslaan smaller wordt, wat weer tot gevolg heeft dat parkeren op de rijbaan niet meer mogelijk is. Parkeren is echter goed te combineren met een nieuwe dubbele bomenrij, door parkeerhavens te maken tussen de bomen.

Doordat de bomen dicht op de as van de weg komen te staan en het parkeren in parkeerhavens tussen de bomen komt, wordt het profiel van de Heymanslaan recht getrokken. Het

snelheidsremmend effect van geparkeerde voertuigen verval hiermee. Om te voorkomen dat de gereden snelheid hierdoor omhoog gaat, stellen we voor om een drietal plateau's aan te leggen in de Heymanslaan.

Zoals gezegd, is de Heymanslaan als enige straat in de Professorenbuurt voorzien van een wegdek van asfalt. Kijkend naar de gehele Professorenbuurt, het beschermde stadsgezicht en het verblijfsgebied wat een 30 km/uur zone beoogd, is het eigenlijk raar dat de Heymanslaan voorzien is van asfalt. Uit reacties die gemaakt zijn op de bewonersavond(en) en de meldingen die de gemeente binnenkrijgt, blijkt namelijk ook dat men vindt dat er (te) hard gereden wordt in de Heymanslaan. Dit ondanks het snelheidsremmend effect van het versprongen parkeren en het plateau in de Heymanslaan. De inrichting met asfalt zorgt ervoor dat (al dan niet onbewust) gedacht wordt hier harder te mogen rijden dan in de andere straten in de Professorenbuurt, wat niet zo is. Ondanks dat de Heymanslaan een buurtverzamelweg is en dus meer gebruikt wordt dan andere woonstraten, stellen we daarom voor om de Heymanslaan te voorzien van klinkers. Een verharding in de vorm van klinkers past echter beter bij het historisch karakter van de wijk, het beschermde stadsgezicht van de Korrewegwijk en het benadrukt de verblijfskarakter, wat we als gemeente willen beogen in een 30 km/uur gebied. Het is de verwachting dat de gereden snelheid in de Heymanslaan zal afnemen. Op dit moment rijdt er nog een buslijn (64) door de Heymanslaan. In de concept-dienstregeling van 2018, vervalt deze buslijn echter. We richten de weg zo in, dat wanneer in de toekomst weer een buslijn door de Heymanslaan voorgesteld wordt, dit gemakkelijk weer in te passen is.

In gesprekken met de wijkraad en op de bewonersavonden hebben we gemerkt dat men positief tegenover een herinrichting van de Heymanslaan staat, maar dat er wel zorgen zijn over het geluidsniveau en de toekomstbestendigheid van de inrichting van de Heymanslaan. Dit omdat de verkeerstromen (en intensiteiten) in het gebied in de toekomst waarschijnlijk zullen veranderen, door de komst van een stadsdeelontsluitingsroute in de Oosterhamrikzone.

Het verschieten van asfalt naar klinkers zorgt begrijpelijkerwijs voor de zorg dat het geluidsniveau in de Heymanslaan toe zal nemen. We zorgen natuurlijk voor een zo geluidsarm mogelijke inrichting van de straat. Daarnaast is het onze verwachting dat door het afnemen van de gereden snelheid het geluidsniveau in de Heymanslaan in vergelijking met asfalt en een hoger gereden snelheid niet dusdanig van elkaar zal verschillen. De komst van een stadsdeelontsluitingsroute in de Oosterhamrikzone, kan ervoor zorgen dat de intensiteiten in de Heymanslaan toenemen. Dit gebeurt ook wanneer de weg in de toekomst voorzien zou zijn van asfalt. De voorgestelde inrichting van de Heymanslaan kan er zelfs voor zorgen dat de toename van de intensiteiten minder hoog zal zijn, dan wanneer de weg is voorzien is van asfalt. De Heymanslaan zal in de toekomst, ondanks de komst van een stadsdeelontsluitingsroute door de Oosterhamrikzone, nog steeds gezien worden als buurtverzamelweg, onderdeel van een historische wijk, beschermd stadsgezicht, wat valt binnen het verblijfsgebied van een 30 km/uur zone. De voorgestelde inrichting van de Heymanslaan is daarmee toekomstproof.

Het aantal parkeervakken in de Heymanslaan neemt door de herinrichting toe, de toegepaste boomsoort is Robina/schijnacacia (Robinia pseudoacacia 'Sandraudiga').

Aantal bomen huidige situatie: 17

Aantal bomen nieuwe situatie: 36

Aantal parkeervakken huidige situatie: 37

Aantal parkeervakken nieuwe situatie 46

Oosterhamrikkade (noordzijde)

Het profiel van de Oosterhamrikkade noordzijde wordt (tijdelijk) geoptimaliseerd. De Oosterhamrikkade noordzijde is onderdeel van de studie naar een nieuwe stadsdeelontsluitingsroute in de Oosterhamrikzone. Het is daardoor de verwachting dat de inrichting van de Oosterhamrikkade op (middellange) termijn veranderen gaat. Het wegdek van de Oosterhamrikkade noordzijde gaat door de rioleringswerkzaamheden echter open. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om binnen het bestaande profiel optimalisaties door te voeren.

Op dit moment wordt aan de zuidzijde (busbaanzijde) in parkeerhavens geparkeerd en aan de noordzijde op de rijbaan geparkeerd. Wanneer er echter weinig geparkeerd wordt op de Oosterhamrikkade, is de effectieve rijbaanbreedte erg breed, wat een negatief effect heeft op de gereden snelheid en de verkeersveiligheid. Met het vervangen van de riolering in de Oosterhamrikkade ontstaat de mogelijkheid om het parkeren langs de noordzijde van de rijbaan ook in parkeerhavens vorm te geven. Zo wordt in feite de rijbaan versmald en blijft het visueel smal als er niet geparkeerd wordt in de parkeerhavens. De bestaande klinkers worden hergebruikt en de aanwezige inritten, gelegen voor de nieuw gebouwde woningen die niet meer van toepassing zijn worden verwijderd. Aan het bestaande bomenbestand wordt verder niets gedaan.

Het voorstel voor het optimaliseren van de Oosterhamrikkade (noordzijde) hebben we besproken met de wijkraad en gepresenteerd op de bewonersavond(en). Uit de reacties bleek dat men positief was over het voorstel, maar dat er zorgen bleven over de gereden snelheid op de Oosterhamrikkade. Het parkeren in parkeerhavens heeft een snelheidsremmend effect, door het (visueel) versmallen van de weg, maar de vraag was of dit voldoende was. Kijkend naar de reacties, de meldingen die de gemeente binnen krijgt en de inrichting van de andere straten in de Professorenbuurt, zijn we overtuigd dat (extra) snelheidsremmende maatregelen gewenst zijn. We hebben daarom in het voorstel voor optimalisatie van de Oosterhamrikkade vijf plateau's toegevoegd. Zo komt het profiel van de Oosterhamrikkade beter tot zijn recht, zal de gereden snelheid verder afnemen en komen we tegemoet aan de wensen van de wijkraad en de bewoners.

Op deze manier richten we nu de Oosterhamrikkade optimaler in, met daarbij de kanttekening dat de inrichting van de Oosterhamrikkade op (middellange) termijn waarschijnlijk wijzigen zal door de komst van een stadsdeelontsluitingsroute in de Oosterhamrikzone.