

UITGANGSPUNTEN & AANPAK

UITGANGSPUNTEN EN RANDVOORWAARDEN RUMMERINKHOF

- Herinrichting bestaande weg als fietsstraat conform raadsbesluit.
- Verkeersveilige en comfortabele inrichting.
- Behoud van voldoende parkeergelegenheid voor bewoners (10 plekken).
- Zo veel als mogelijk handhaving van groen.

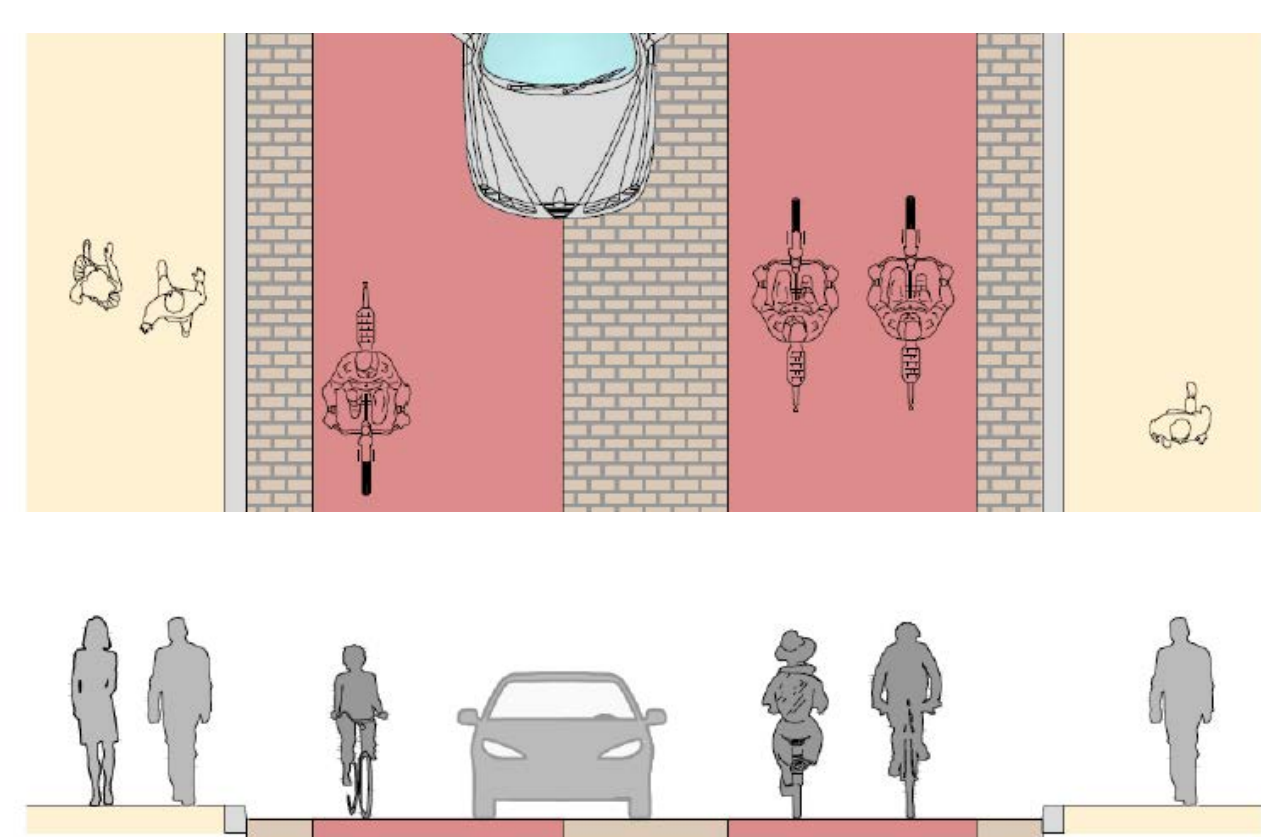
INRICHTINGSCRITEIA VAN EEN FIETSSTRAAT

- Fietser centraal, auto te gast.
- Verkeer op de fietsstraat heeft voorrang.
- Geen parkeren op de rijbaan.
- Uniforme inrichting.

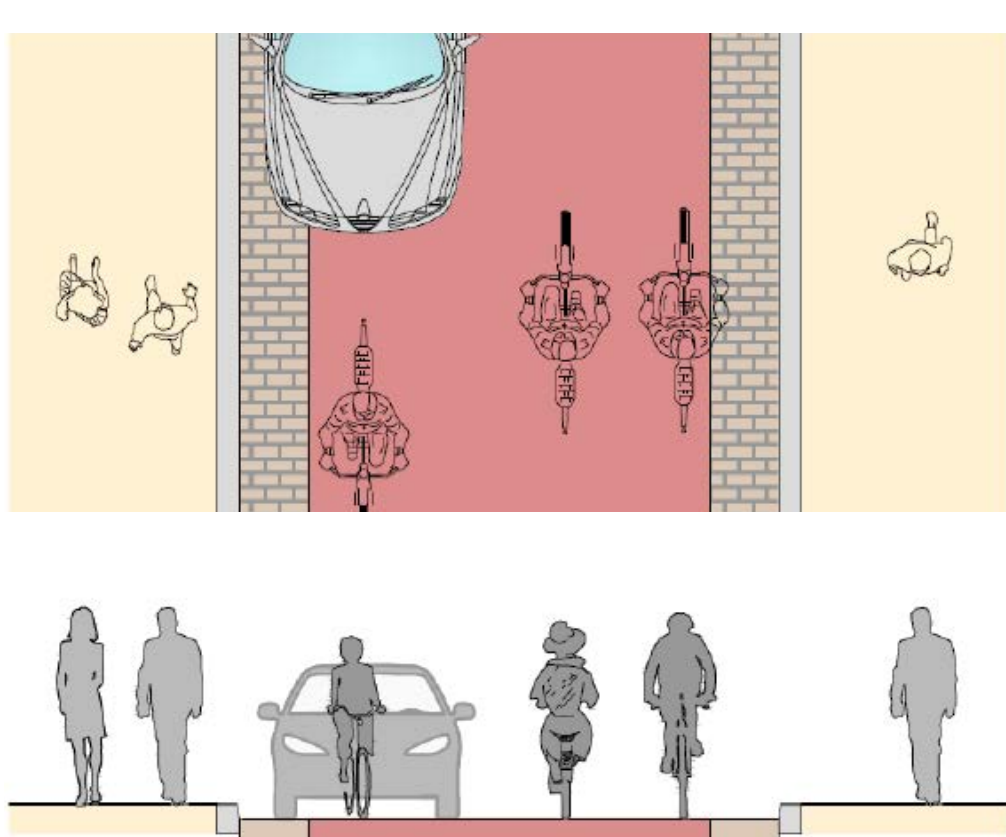


BASIS VARIANTEN

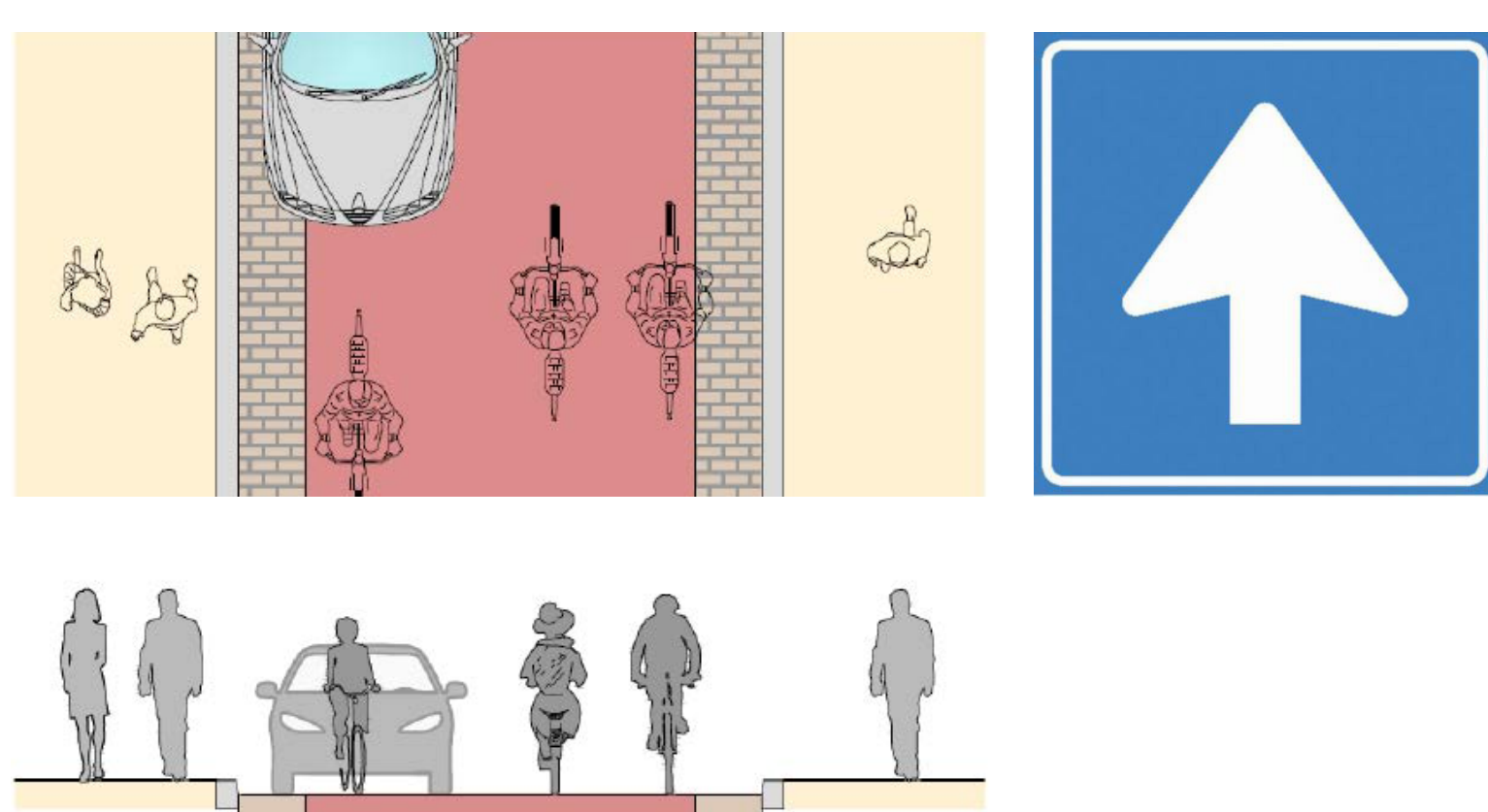
In de drie basis varianten zoeken we naar de optimale combinatie van fietsstraat, parkeren én het handhaven van bomen en groen. Van links naar rechts is het ruimtebeslag van de rijbaan van de fietsstraat steeds kleiner, waardoor er meer ruimte voor parkeren en/of bomen en groen overblijft. Dit ziet u op de posters met verkeersontwerpen per variant.



1 | FIETSSTRAAT BREED



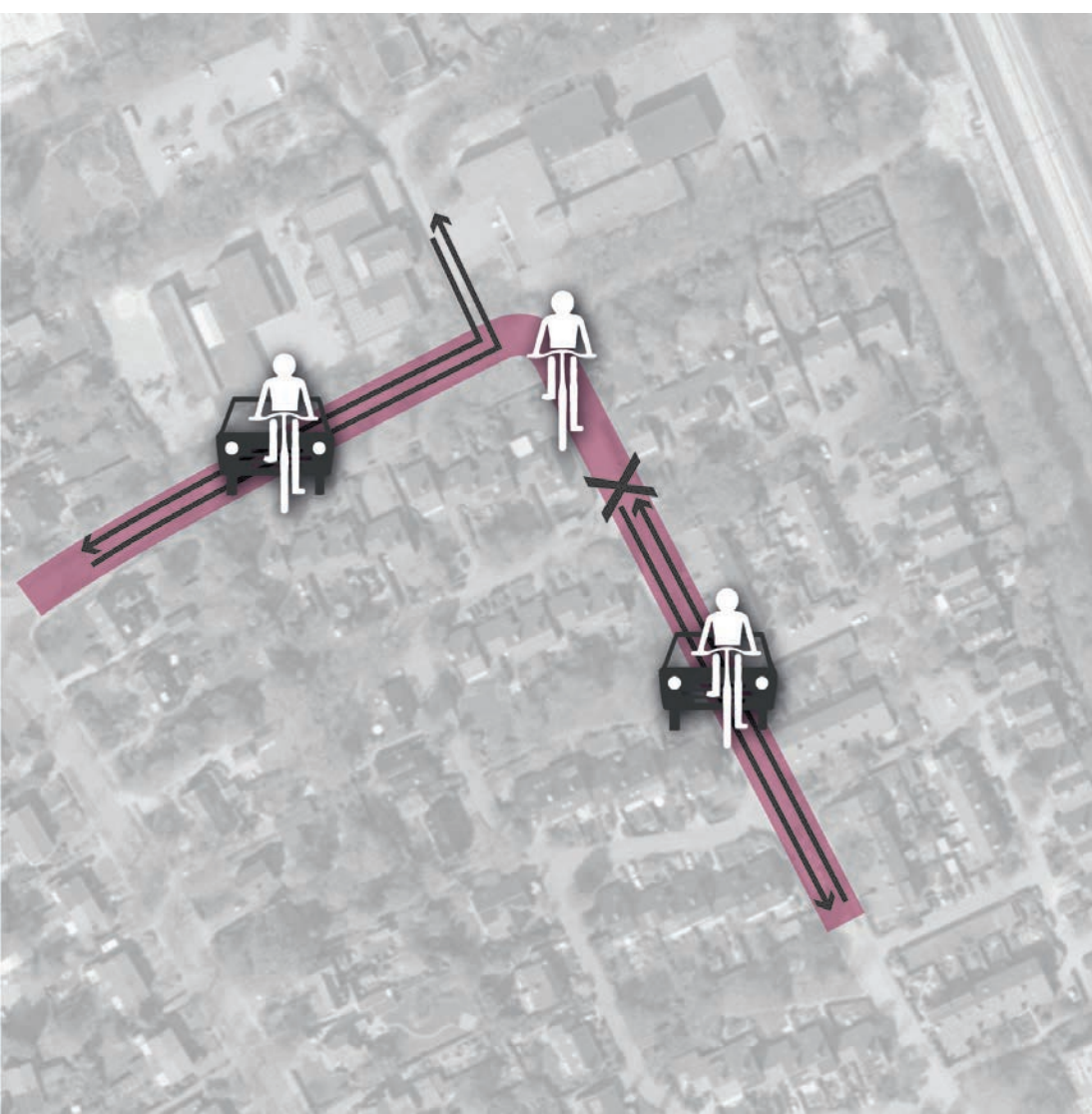
2 | FIETSSTRAAT SMAL



3 | ÉÉNRICHTINGSVERKEER

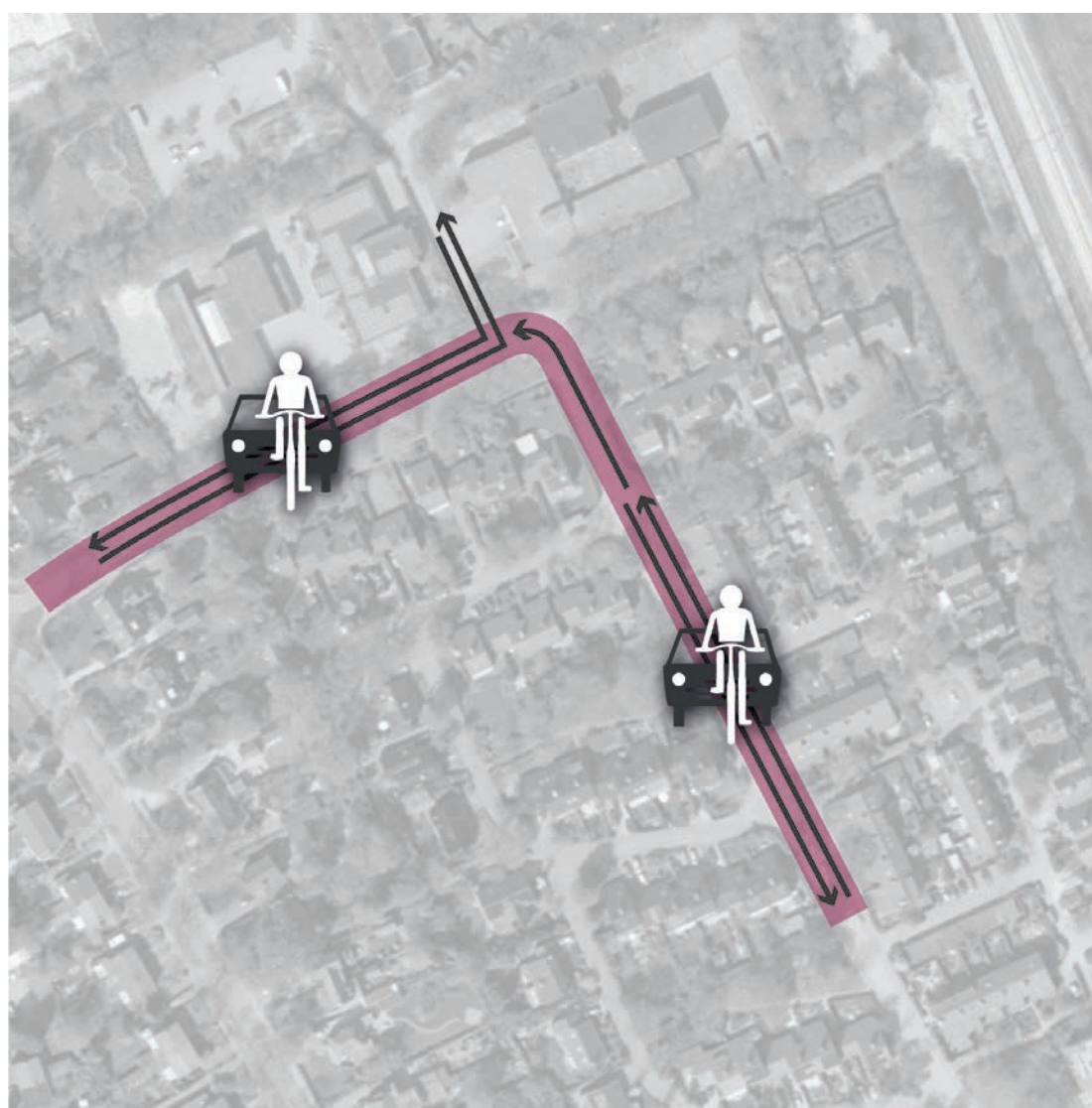
VARIATIES

Er zijn een aantal aanvullende verkeersmaatregelen besproken of ingebracht tijdens de vorige bewonersavond, gericht op het scheiden danwel spreiden van verkeersstromen. Dit zijn steeds variaties binnen de 3 basisvarianten hierboven. Op de posters per variant ziet u hoe de variaties met de basisvarianten gecombineerd kunnen worden en waarom sommige combinaties niet mogelijk of niet logisch zijn.



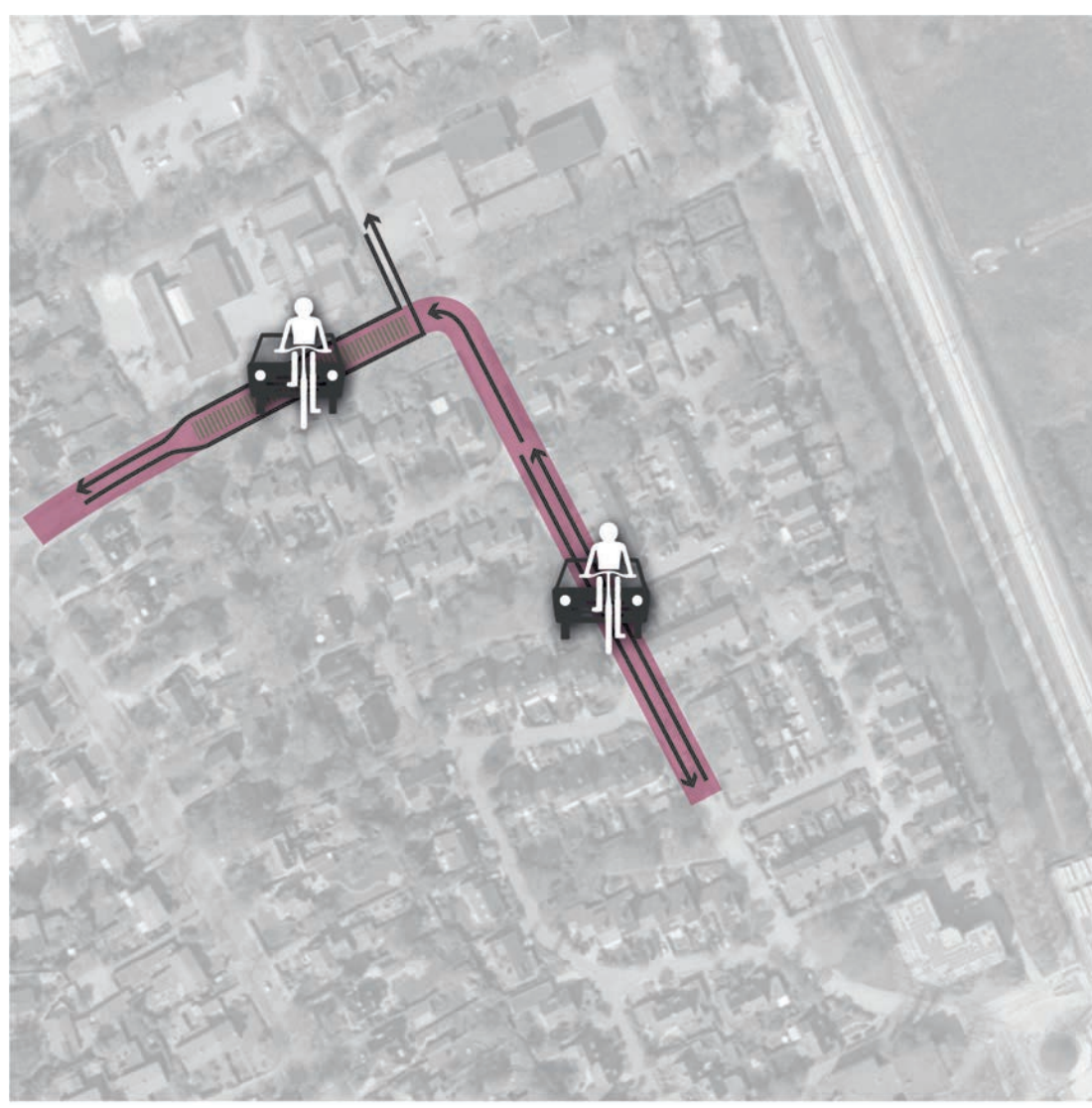
A | KNIP

- Ingebracht tijdens vorige bewonersavond.
- Tussen Ossewei en bocht Rummerinkhof.
- Autoverkeer kan niet doorrijden.
- Fietzers kunnen doorrijden in 2 richtingen.



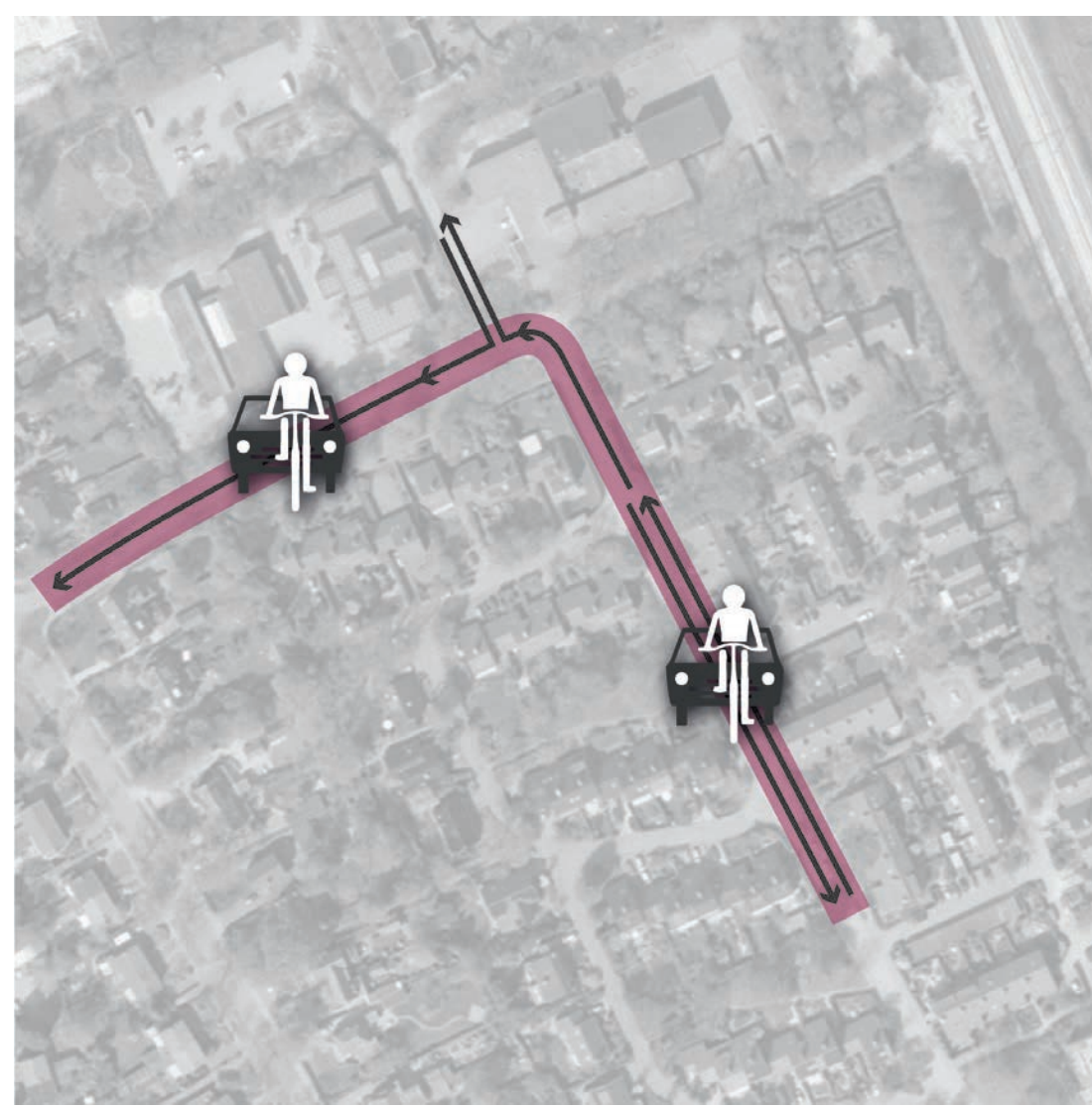
B | DEELS ÉÉNRICHTINGSVERKEER

- Tussen Ossewei en bocht Rummerinkhof.
- In noordelijke richting, zodat in- en uitrijdend verkeer van en naar het parkeerterrein elkaar niet kruist en er minder schoolverkeer via Rummerinkhof-zuid rijdt.
- Alleen voor autoverkeer.
- Fietzers kunnen doorrijden in 2 richtingen.



C | KEERLUS SCHOOLVERKEER

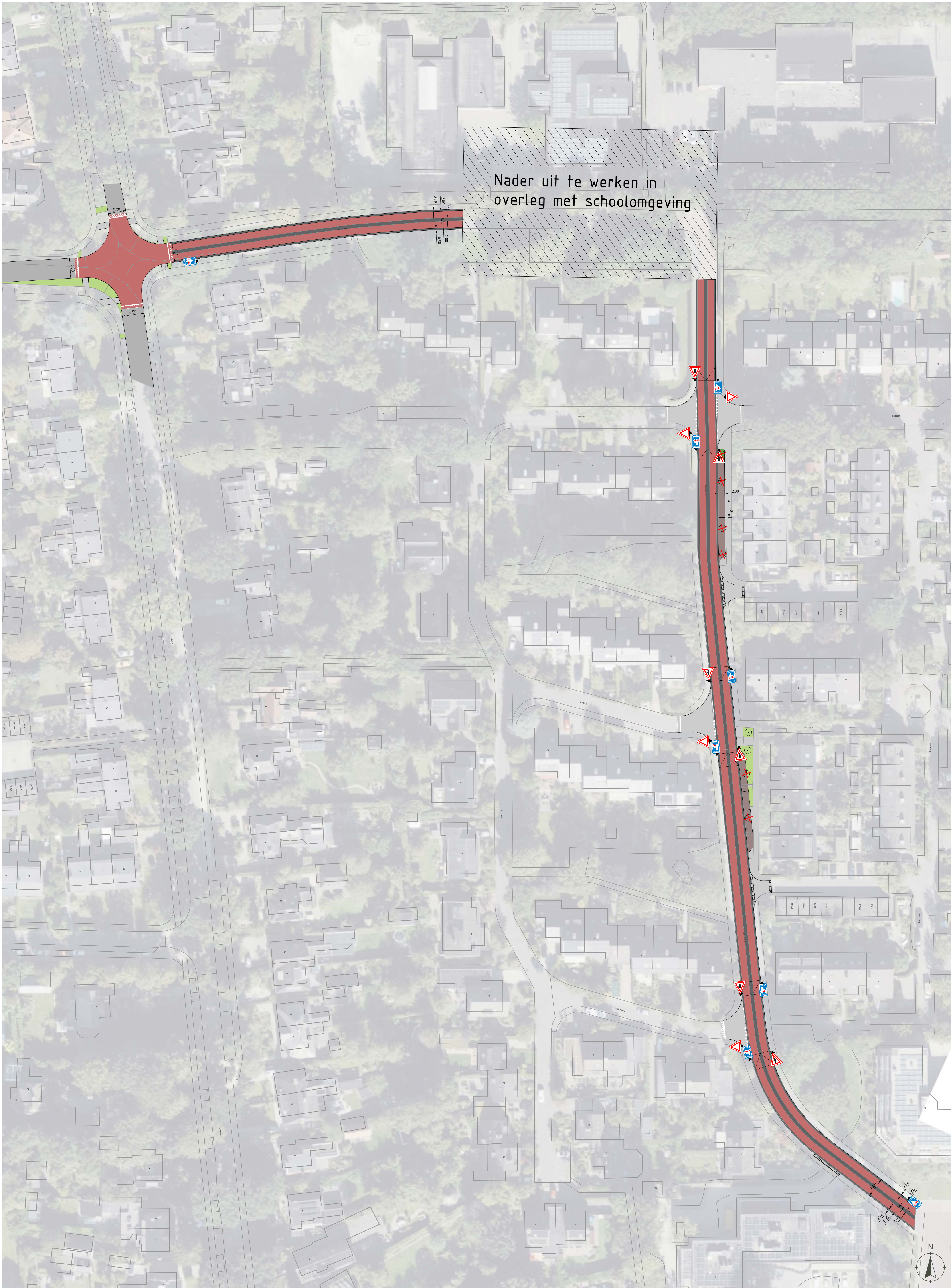
- Ingebracht tijdens vorige bewonersavond.
- Autoverkeer kan keren op de Rummerinkhof (gebruik parkeerterrein is niet noodzakelijk).
- Gaat ten koste van bomen en groen.



D | ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOOLOMGEVING

- Tussen Ossewei en kruispunt Oosterweg/Rummerinkhof.
- Spreiding van verkeersstromen.
- Fietzers kunnen doorrijden in 2 richtingen.
- Onderdeel van raadsvoorstel.

VARIANT 1 | FIETSSTRAAT BREED



VARIANT 1 IN HET KORT

- De breedte van de fietsstraat is in overeenstemming met de huidige rijbaanverharding tussen de banden.
- Een rabatstrook in het midden is noodzakelijk om snelheid autoverkeer te remmen.
- Parkeren buiten de rijbaan (kost groen/bomen).

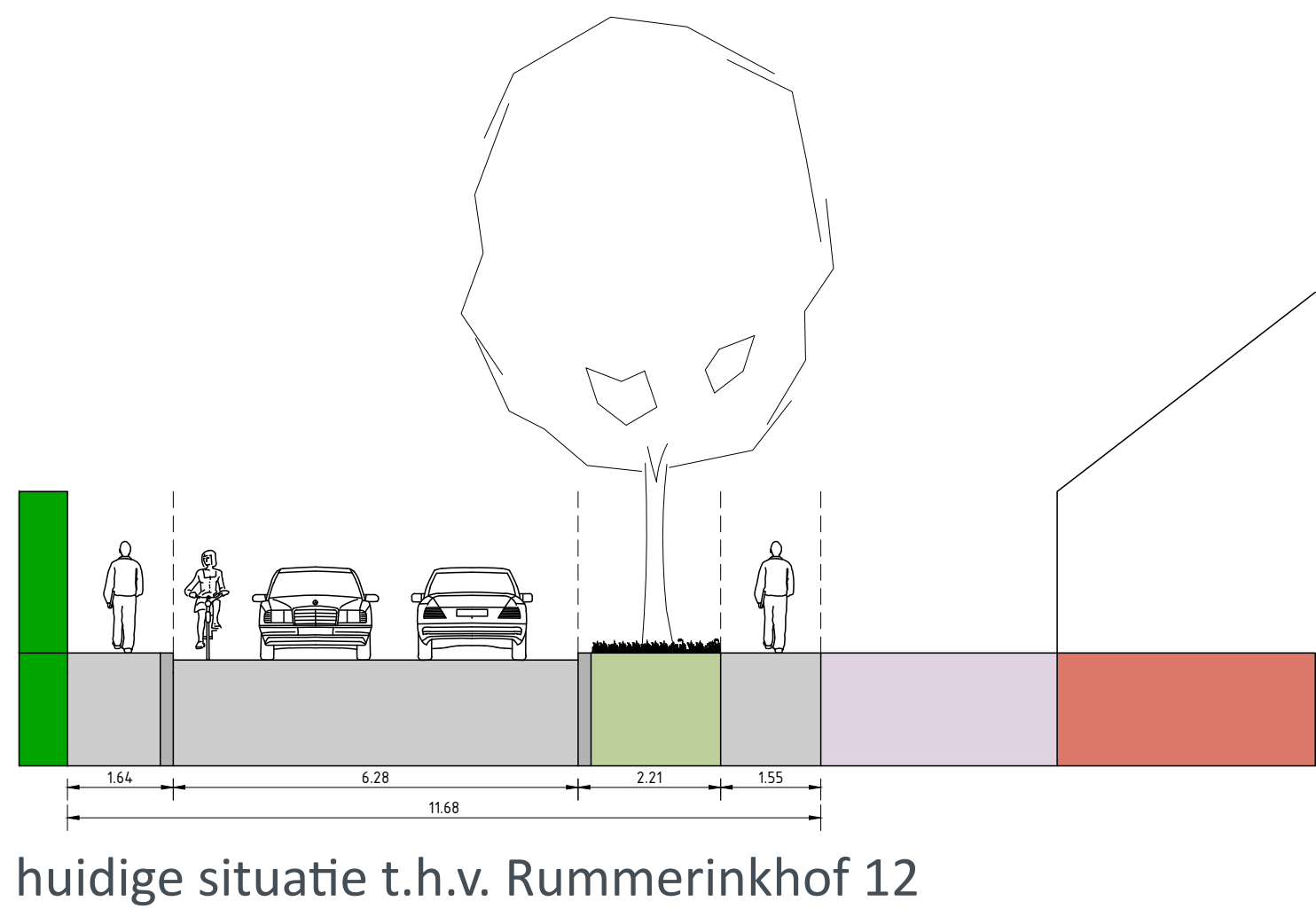
VARIATIES OP EEN RIJ

A | KNIP
Toepassen van een ‘knip’ voor autoverkeer is te combineren met een brede fietsstraat.

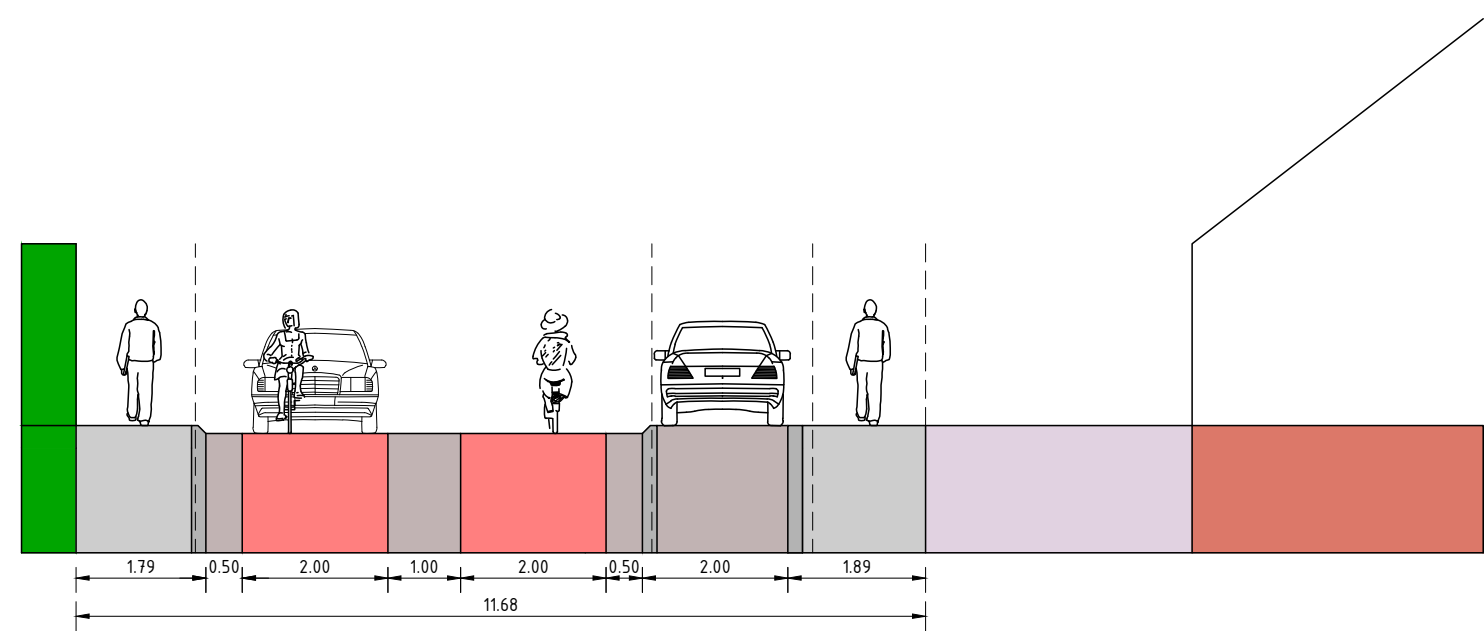
B | DEELS ÉÉNRICHTINGSVERKEER
Toepassen van een deel éénrichting voor autoverkeer is te combineren met een brede fietsstraat.

C | KEERLUS
De keerlus kan gecombineerd worden met alle basisvarianten, dus ook met de brede fietsstraat.

D | ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOLOMGEVING
Toepassen van éénrichtingsverkeer tussen de Ossewei en het kruispunt Oosterweg/ Rummerinkhof is te combineren met een brede fietsstraat



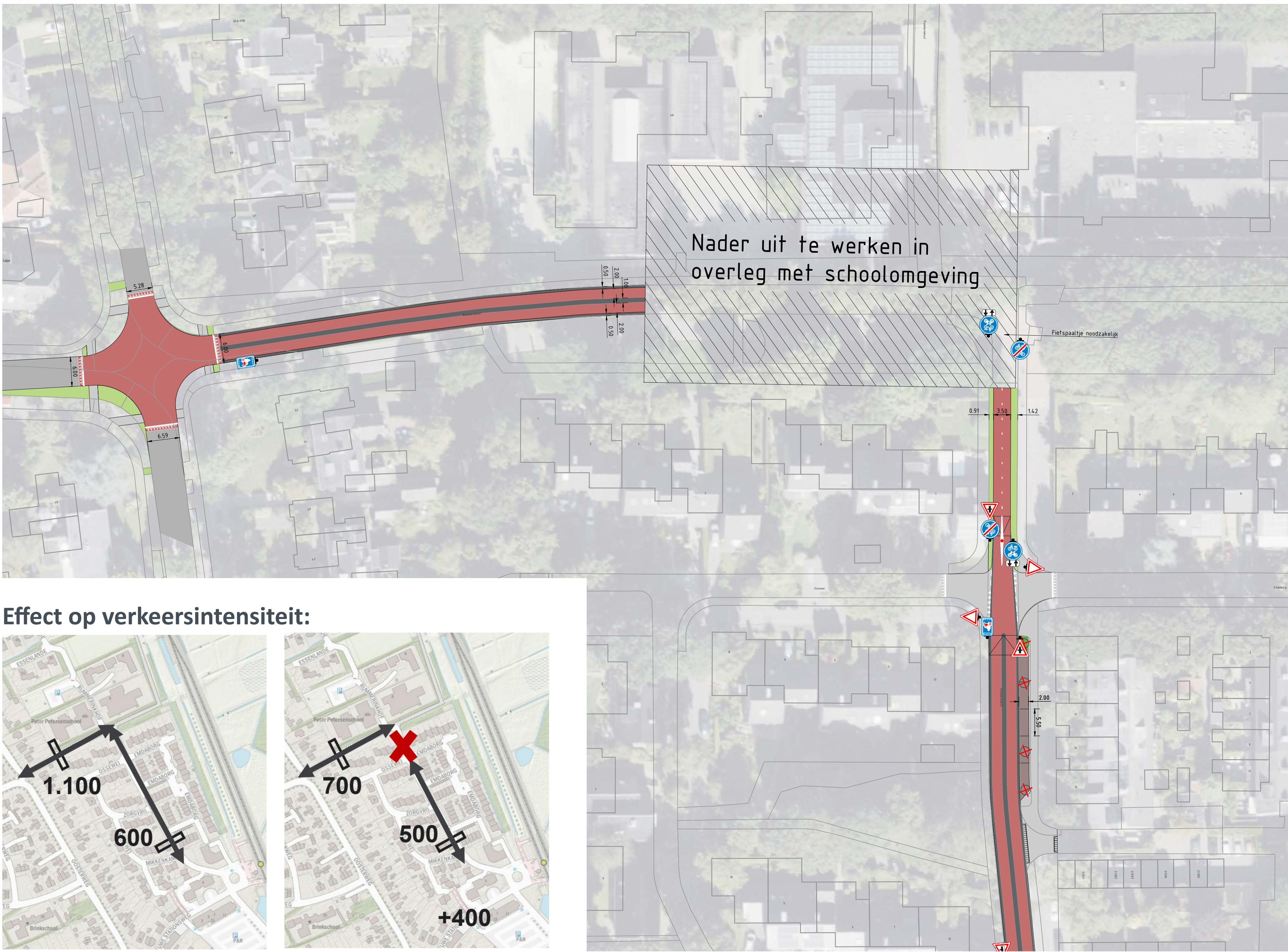
huidige situatie t.h.v. Rummerinkhof 12



variant 1 | fietsstraat breed t.h.v. Rummerinkhof 12

VOORDELEN	NADELEN
Geen wijziging in de verkeerscirculatie.	Overdimensionering van de fietsstraat gelet op functie en gebruik (dit kan leiden tot een hogere rij snelheid van het autoverkeer).
Herkenbaarheid: identiek aan overige fietsstraten in Haren.	Beperking van de parkeercapaciteit tot 10 plekken.
Realisatiekosten.	Parkeren gaat ten koste van bomen en groen.

VARIATIE 1A| MET KNIP



IN HET KORT

- Het autoverkeer van en naar de scholen en het autoverkeer van en naar woningen wordt van elkaar gescheiden.
- Geen autoverkeer op de Rummerinkhof tussen de Ossewei en de entree van het schoolgebied.
- De knip wordt uitgevoerd als fietspad (en voetpad).

VOORDELEN*
Door de knip is autoverkeer van en naar scholen en kantoren vanuit Rummerinkhof-zuid niet meer mogelijk, dus geen extra belasting voor het woongebied.
De schoolomgeving wordt niet belast met autoverkeer van en naar het woongebied.
Het woongebied wordt minder belast met parkeren door schoolverkeer.

NADELEN*
Het woongebied is per auto alleen nog bereikbaar via het stationsplein, in beide richtingen (hulpverleningsdiensten kunnen in noodgevallen gebruik maken van de knip).
Hogere verkeersbelasting van het zuidelijk deel van de Rummerinkhof en de Nieuwe Stationsweg/Stationsplein.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

VARIATIE 1B| MET DEELS ÉÉNRICHTINGSVERKEER



IN HET KORT

- Het autoverkeer van en naar de scholen en het autoverkeer van en naar woningen wordt deels van elkaar gescheiden.
- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer tussen de Ossewei en de entree van het schoolgebied.
- Fietsverkeer (en voetgangers) wel in twee richtingen.

VOORDELEN*
Het autoverkeer van en naar scholen en kantoren vormt weinig extra belasting voor het woongebied.
De schoolomgeving wordt minder belast met autoverkeer van en naar het woongebied.
Het woongebied wordt minder belast met parkeren door schoolverkeer.
Realisatiekosten.

NADELEN*
Het woongebied is per auto alleen nog bereikbaar via het Stationsplein, verlaten van het woongebied kan wel in noordelijke richting (hulpverleningsdiensten kunnen in noodgevallen tegen de richting in rijden).
Hogere verkeersbelasting van het zuidelijk deel van de Rummerinkhof (minder dan bij knip).

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

VARIATIE 1C | MET KEERLUS SCHOOLVERKEER



IN HET KORT

- Keerlus ter hoogte van Peter Petersenschool.
- Op de locatie van het huidige karakteristieke groen met bomen.
- Twee richtingen verkeer tussen kruispunt Oosterweg en keerlus.

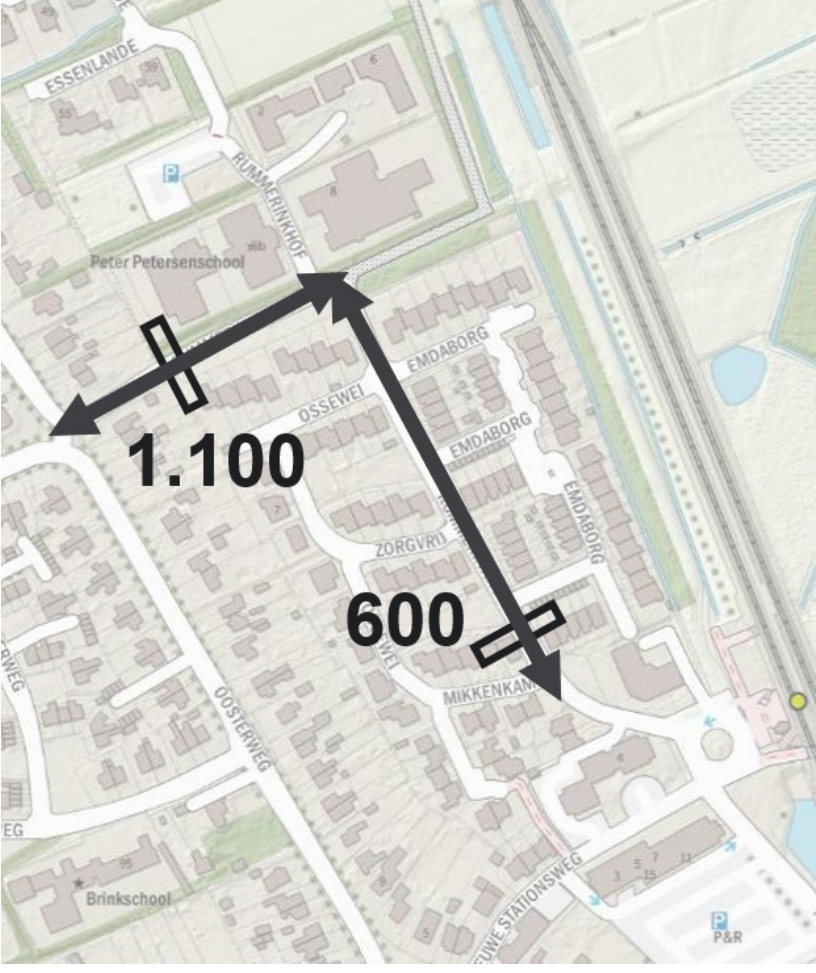
VOORDELEN*
Minder verkeersbewegingen tussen de scholen door.
NADELEN*
Grote impact op groen: gaat ten koste van veel en karakteristiek groen en bomen.
De aanleg van een keerlus op de Rummerinkhof betekent dat er een kiss&ride strook moet worden aangelegd. Dit leidt tot ongewenst halen en brengen op de fietsstraat Rummerinkhof.
Realisatiekosten.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

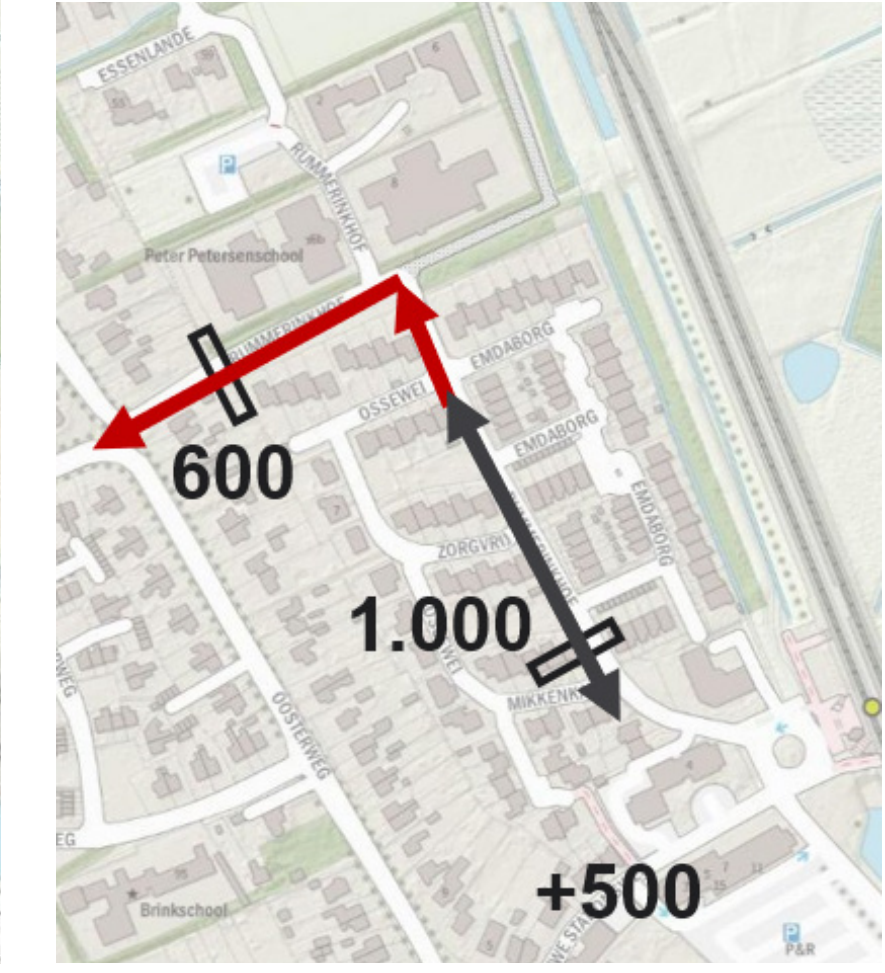
VARIATIE 1D| MET ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOOLOMGEVING



Effect op verkeersintensiteit:



huidige situatie inclusief verkeer Brinkschool



met éénrichtingsverkeer schoolomgeving

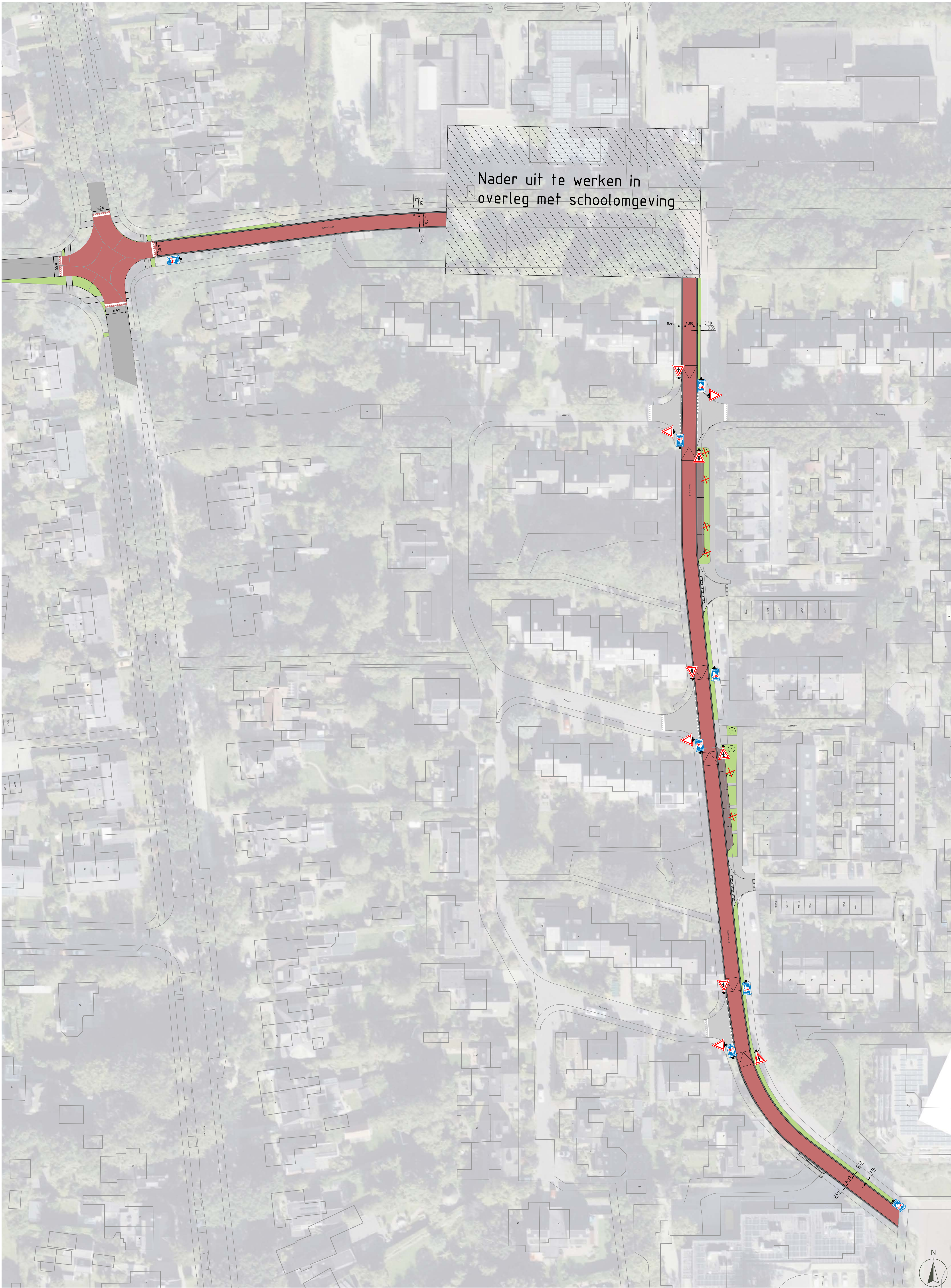
IN HET KORT

- Éénrichtingsverkeer vanaf de Ossewei tot aan het kruispunt Oosterweg-Rummerinkhof.
- Verkeer van en naar de scholen wordt gedwongen via het woongebied te rijden.
- Verkeer uit het woongebied kan wel richting het station rijden.
- Fietzers kunnen in twee richtingen gebruik blijven maken van de Rummerinkhof.

VOORDELEN*
Duidelijke (verkeersveiliger) verkeersstromen in en rondom de schoolzone.
Verkeersafwikkeling op kruispunt Oosterweg-Rummerinkhof verbetert.
Omrij-beweging heeft remmend effect op halen/brengen met de auto
NADELEN*
Al het schoolverkeer moet gebruik maken van de Rummerinkhof (noord-zuid), die hierdoor een hogere verkeersbelasting krijgt.
Grotere kans dat parkeervakken langs de Rummerinkhof gebruikt worden door schoolverkeer.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

VARIANT 2 | FIETSSTRAAT SMAL



VARIANT 2 IN HET KORT

- De breedte van de fietsstraat is in overeenstemming met de functie en het gebruik.
- Parkeren gedeeltelijk buiten de huidige rijbaan (kost bomen en groen).

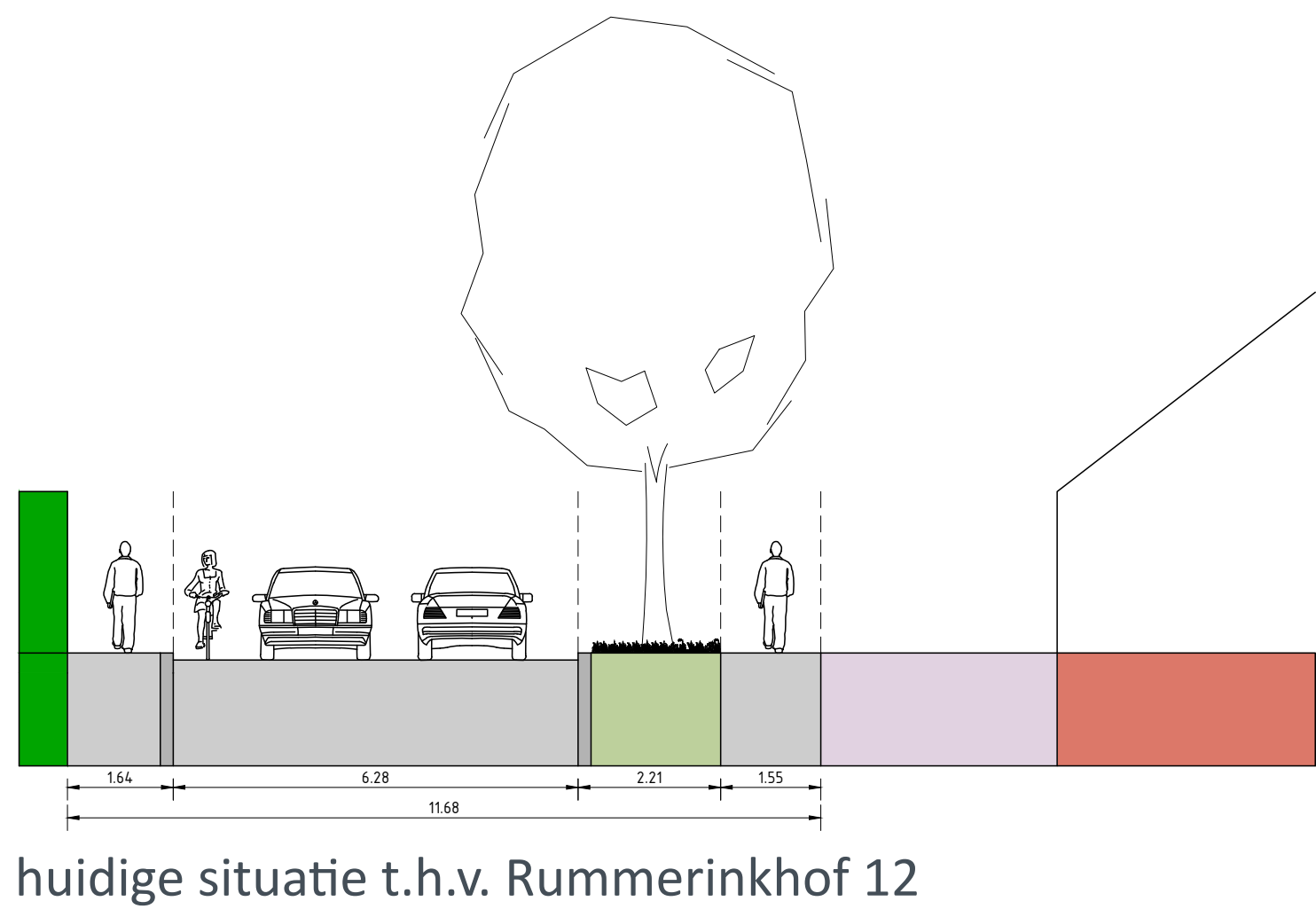
VARIATIES OP EEN RIJ

A | KNIP
Toepassen van een ‘knip’ voor autoverkeer is te combineren met een smalle fietsstraat.

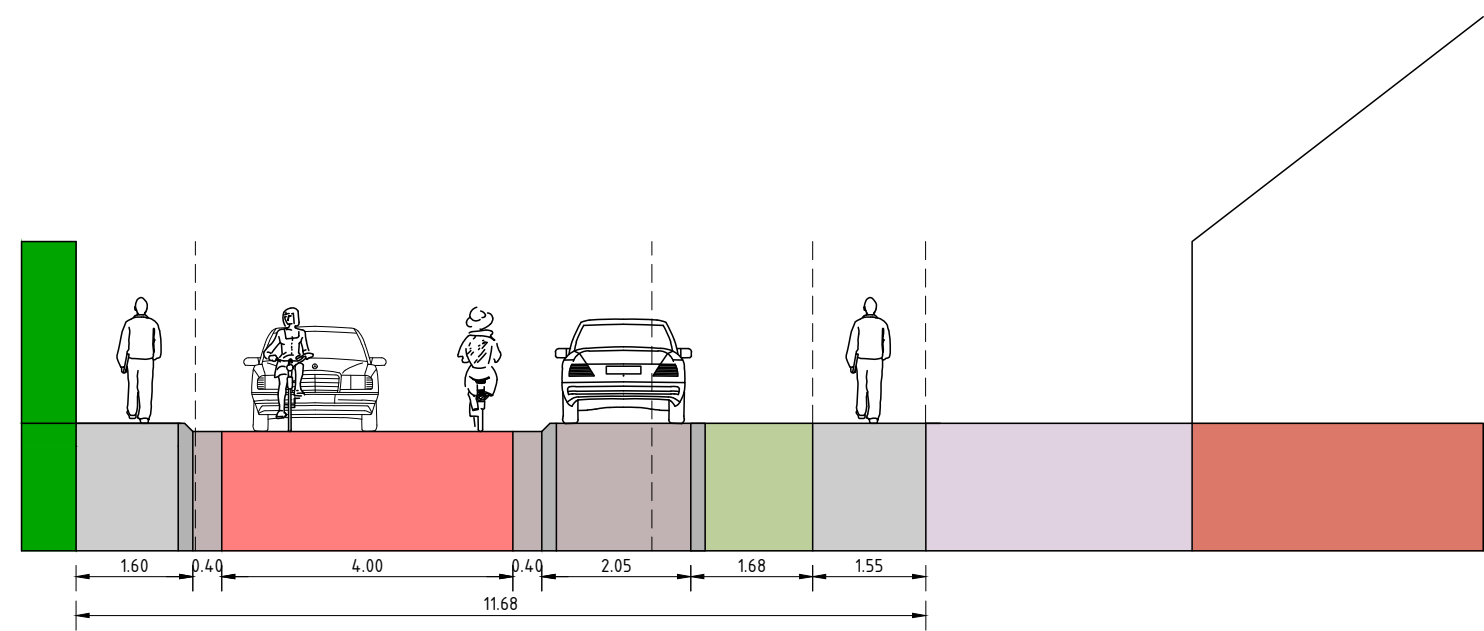
B | DEELS ÉÉNRICHTINGSVERKEER
Toepassen van een deel éénrichting voor autoverkeer is te combineren met een smalle fietsstraat.

C | KEERLUS
De keerlus kan gecombineerd worden met alle basisvarianten, dus ook met de smalle fietsstraat.

D | ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOLOMGEVING
Toepassen van éénrichtingsverkeer tussen de Ossewei en het kruispunt Oosterweg/ Rummerinkhof is te combineren met een smalle fietsstraat



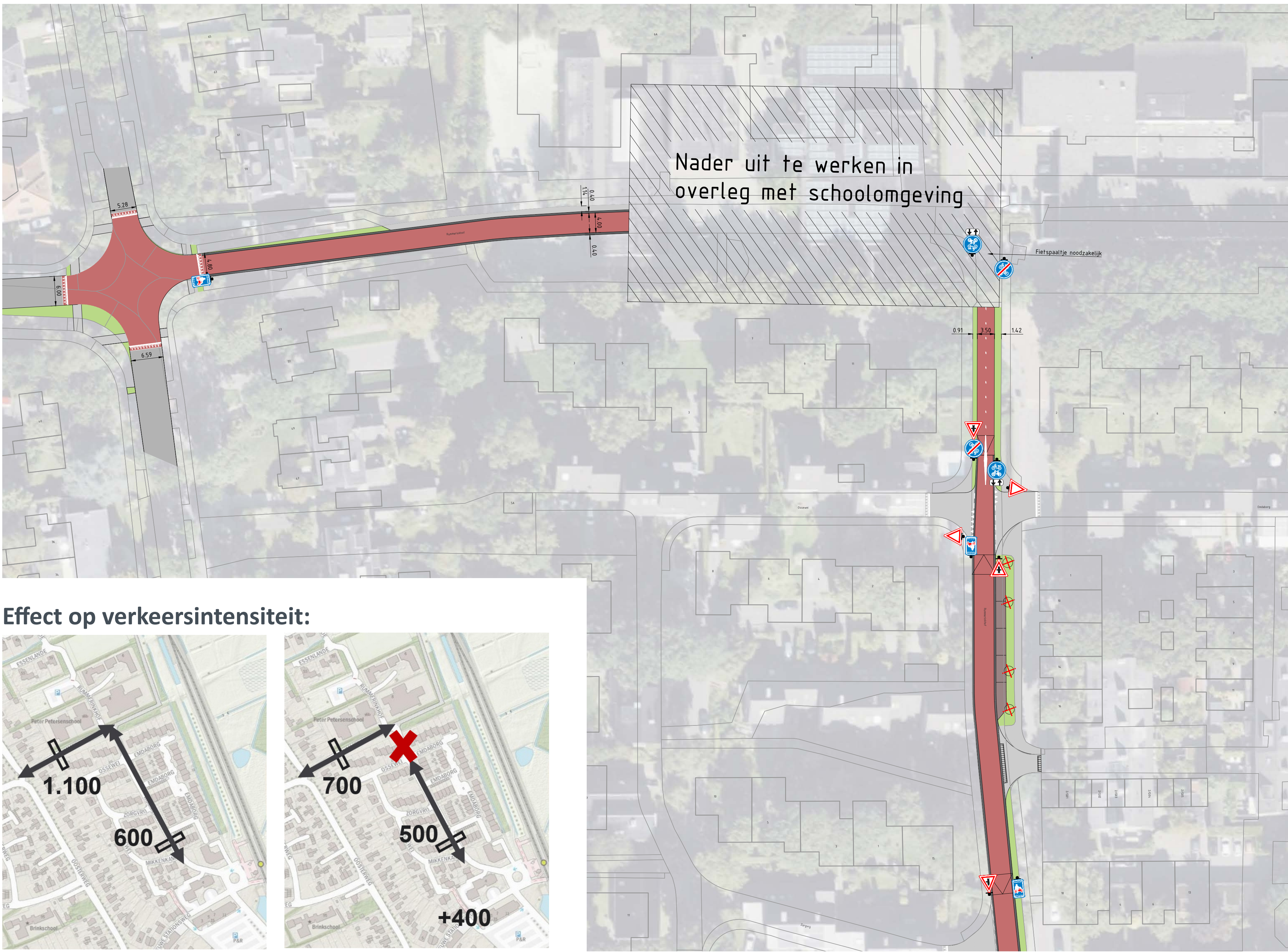
huidige situatie t.h.v. Rummerinkhof 12



variant 2 | fietsstraat smal t.h.v. Rummerinkhof 12

VOORDELEN	NADELEN
Geen wijziging in de verkeerscirculatie.	Beperking van de parkeercapaciteit tot 10 plekken.
Maat van het profiel in overeenstemming met de functie en het gebruik.	Parkeren gaat ten koste van bomen en groen.
	Onvoldoende ruimte voor een volwaardige groenstrook.
	Realisatiekosten (aanpassen rijbaanbreedte, afwatering etc.).

VARIATIE 2A| MET KNIP



IN HET KORT

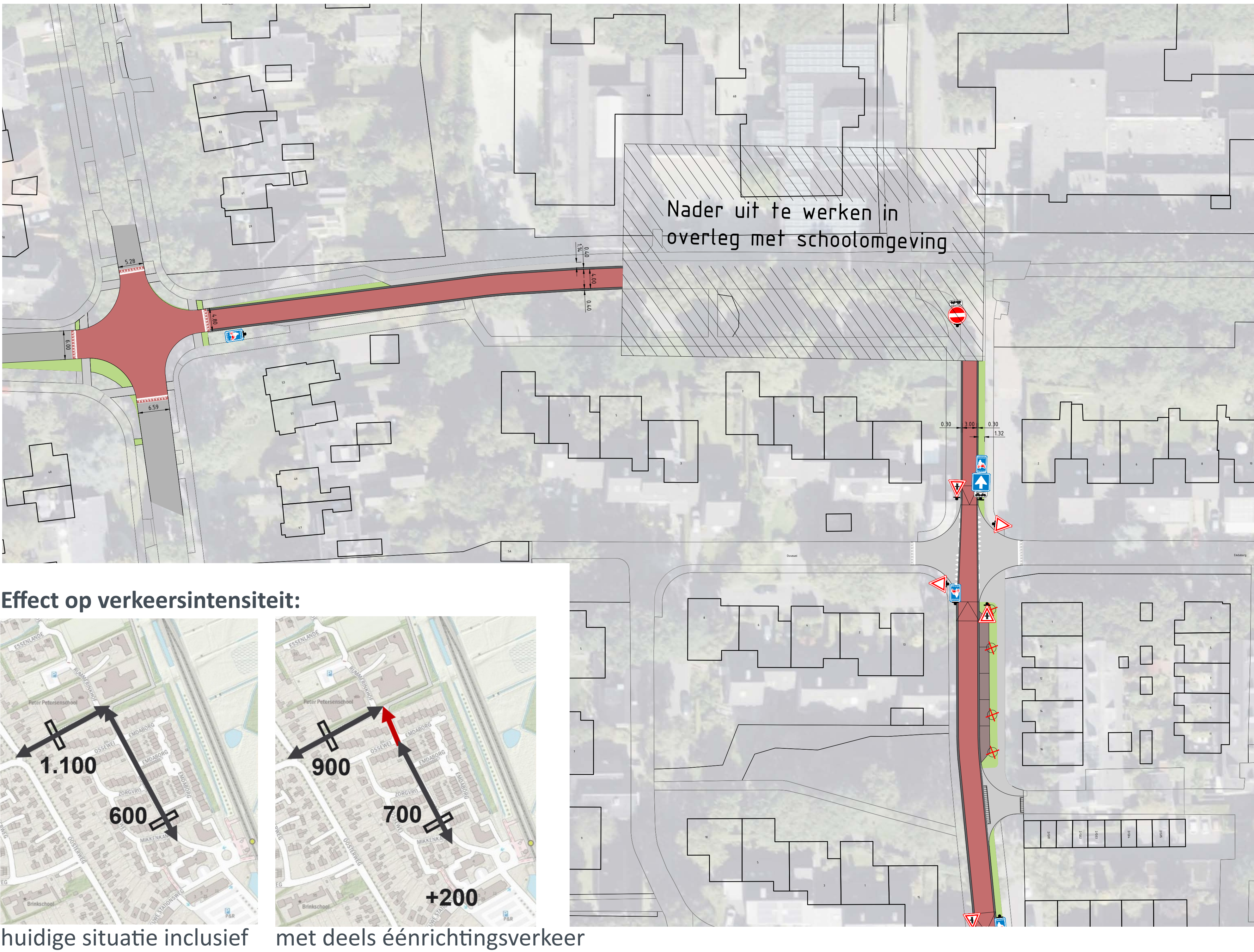
- Het autoverkeer van en naar de scholen en het autoverkeer van en naar woningen wordt van elkaar gescheiden.
- Geen autoverkeer op de Rummerinkhof tussen de Ossewei en de entree van het schoolgebied.
- De knip wordt uitgevoerd als fietspad (en voetpad).
- Het verschil tussen variant 1A en 2A is het profiel.

VOORDELEN*
Het autoverkeer van en naar scholen en kantoren vormt geen extra belasting voor het woongebied.
De schoolomgeving wordt niet belast met autoverkeer van en naar het woongebied.
Het woongebied wordt minder belast met parkeren door schoolverkeer.
Realisatiekosten.

NADELEN*
Het woongebied is per auto alleen nog bereikbaar via het stationsplein, in beide richtingen (hulpverleningsdiensten kunnen in noodgevallen gebruik maken van de knip).
Meer autoverkeer via Rummerinkhof-zuid en de Nieuwe Stationsweg/Stationsplein.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 2.

VARIATIE 2B| MET DEELS ÉÉNRICHTINGSVERKEER



IN HET KORT

- Het autoverkeer van en naar de scholen en het autoverkeer van en naar woningen wordt deels van elkaar gescheiden.
- Eenrichtingsverkeer voor autoverkeer tussen de Ossewei en de entree van het schoolgebied.
- Fietsverkeer (en voetgangers) wel in twee richtingen
- Het verschil tussen variant 1B en 2B is het profiel.

VOORDELEN*
Het autoverkeer van en naar scholen en kantoren vormt weinig extra belasting voor het woongebied.
De schoolomgeving wordt minder belast met autoverkeer van en naar het woongebied.
Het woongebied wordt minder belast met parkeren door schoolverkeer.
Realisatiekosten.

NADELEN*
Het woongebied is per auto alleen nog bereikbaar via het stationsplein, verlaten van het woongebied kan wel in noordelijke richting (hulpverleningsdiensten kunnen in noodgevallen tegen de richting in rijden).
Meer autoverkeer via Rummerinkhof-zuid en de Nieuwe Stationsweg/Stationsplein (minder dan bij knip).

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 2.

VARIATIE 2C | MET KEERLUS SCHOOLVERKEER



IN HET KORT

- Keerlus ter hoogte van Peter Petersenschool.
- Op de locatie van het huidige karakteristieke groen met bomen.
- Twee richtingen verkeer tussen kruispunt Oosterweg en keerlus.

VOORDELEN*
Minder verkeersbewegingen tussen de scholen door.
NADELEN*
Grote impact op groen: gaat ten koste van veel en karakteristiek groen en bomen.
De aanleg van een keerlus op de Rummerinkhof betekent dat er een kiss&ride strook moet worden aangelegd. Dit leidt tot ongewenst halen en brengen op de fietsstraat Rummerinkhof.
Realisatiekosten.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

VARIATIE 2D | MET ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOOLOMGEVING



IN HET KORT

- Éénrichtingsverkeer vanaf de Ossewei tot aan het kruispunt Oosterweg-Rummerinkhof.
- Verkeer van en naar de scholen wordt gedwongen via het woongebied te rijden.
- Verkeer uit het woongebied kan wel richting het station rijden.
- Fietzers kunnen in twee richtingen gebruik blijven maken van de Rummerinkhof.

VOORDELEN*
Duidelijke (verkeersveiliger) verkeersstromen in en rondom de schoolzone.
Verkeersafwikkeling op kruispunt Oosterweg-Rummerinkhof verbetert.
Omrij-beweging heeft remmend effect op halen/bringen met de auto
NADELEN*
Al het schoolverkeer moet gebruik maken van de Rummerinkhof (noord-zuid), die hierdoor een hogere verkeersbelasting krijgt.
Grotere kans dat parkeervakken langs de Rummerinkhof gebruikt worden door schoolverkeer.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

VARIANT 3 | ÉÉNRICHTINGSVERKEER



VARIANT 3 IN HET KORT

- De breedte van de fietsstraat (4m) past bij het gebruik van de Rummerinkhof door gemotoriseerd verkeer in één richting en fietsers in twee richtingen.
- Het oost-west gelegen deel van de Rummerinkhof (vanaf kruispunt Oosterweg) blijft wel in 2 richtingen berijdbaar.
- Parkeren buiten de rijbaan én ruimte voor bomen en groen.
- Verkeerscirculatie door de wijk verandert.

VARIATIES OP EEN RIJ

A | KNIP

Toepassen van een ‘knip’ voor autoverkeer is niet te combineren met éénrichtingsverkeer, omdat het autoverkeer dan de wijk niet meer uit kan.

B | DEELS ÉÉNRICHTINGSVERKEER

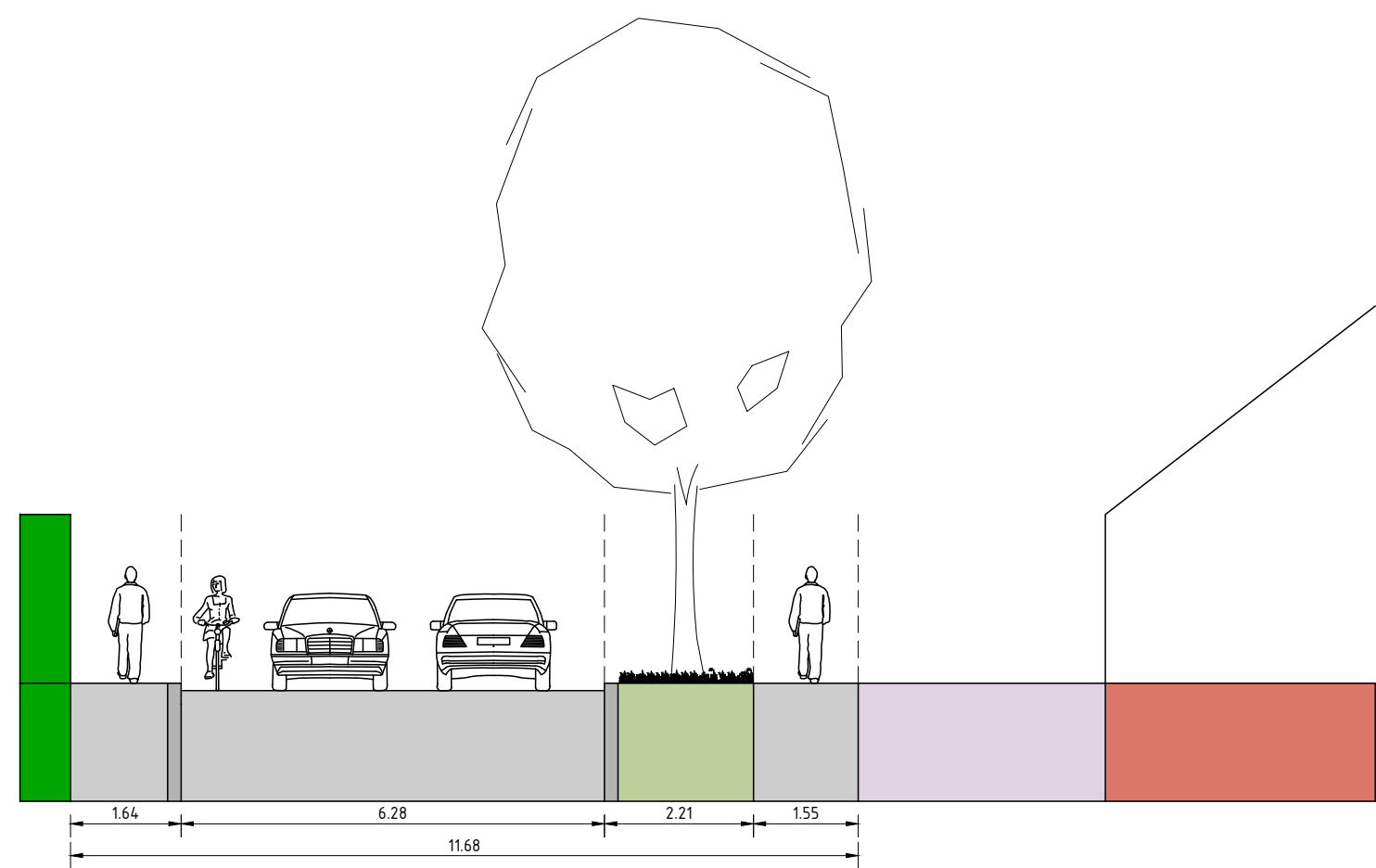
Deze variant gaat al uit van het instellen van éénrichtingsverkeer op de hele Rummerinkhof, dus deze variatie is hier niet van toepassing.

C | KEERLUS

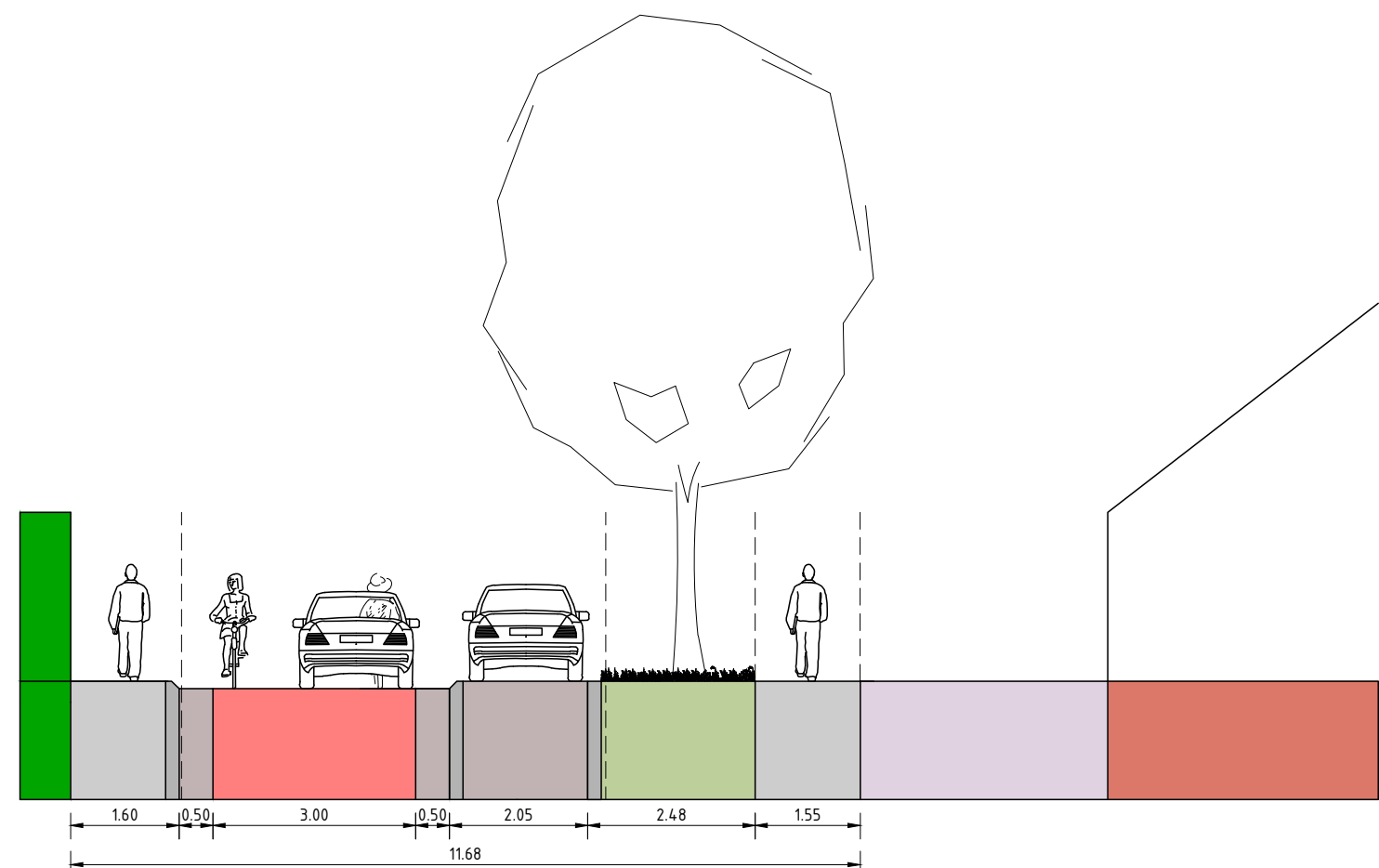
De keerlus kan gecombineerd worden met alle basisvarianten, dus ook met éénrichtingsverkeer.

D | ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOOLOMGEVING

Toepassen van éénrichtingsverkeer tussen de Ossewei en het kruispunt Oosterweg/ Rummerinkhof is te combineren met éénrichtingsverkeer op Rummerinkhof-zuid



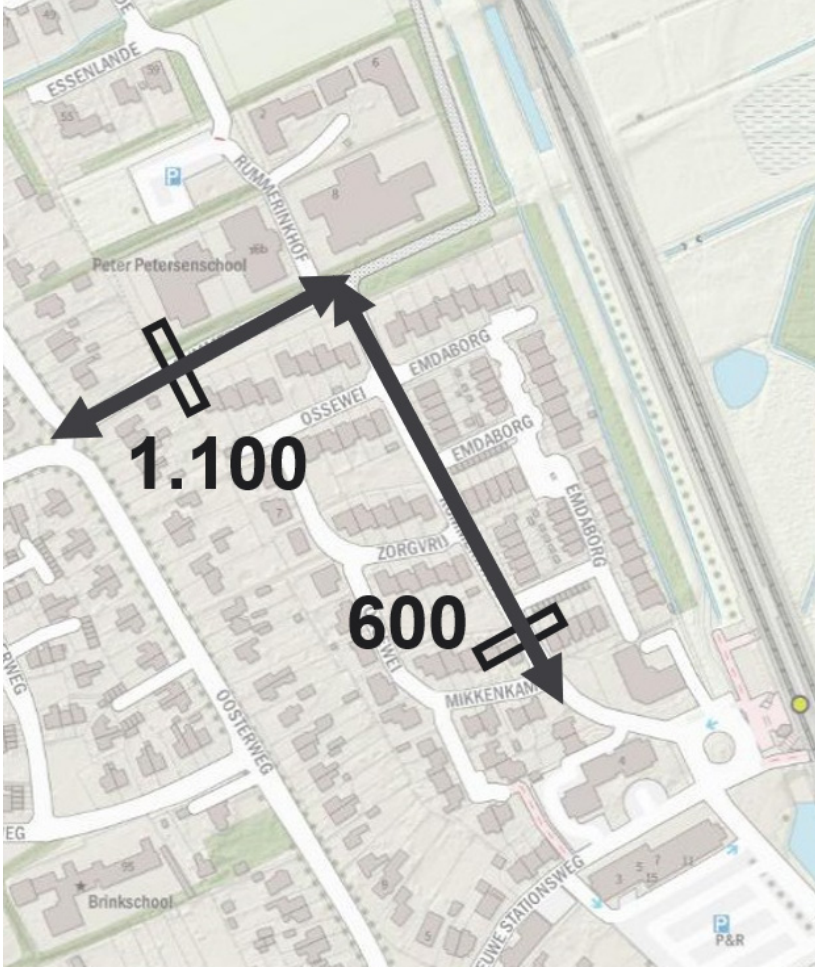
huidige situatie t.h.v. Rummerinkhof 12



variant 3 | éénrichtingsverkeer t.h.v. Rummerinkhof 12

VOORDELEN	NADELEN
Ruimte voor het toevoegen van een volwaardige groenstrook.	Woongebied alleen in te rijden vanuit het zuiden en te verlaten via het noorden (hulpdiensten kunnen in noodgevallen tegen het verkeer in rijden).
Bomen blijven behouden.	Realisatiekosten (aanpassen rijbaanbreedte, afwatering etc.).
Geen beperking parkeercapaciteit (>10 plekken moge-	

Effect op verkeersintensiteit:



huidige situatie inclusief verkeer Brinkschool



met éénrichtingsverkeer

VARIATIE 3C* | KEERLUS SCHOOLVERKEER



IN HET KORT

- Keerlus ter hoogte van Peter Petersenschool.
- Op de locatie van het huidige karakteristieke groen met bomen.
- Twee richtingen verkeer tussen kruispunt Oosterweg en keerlus.

VOORDELEN*
Minder verkeersbewegingen tussen de scholen door.
NADELEN*
Grote impact op groen: gaat ten koste van veel en karakteristiek groen en bomen.
De aanleg van een keerlus op de Rummerinkhof betekent dat er een kiss&ride strook moet worden aangelegd. Dit leidt tot ongewenst halen en brengen op de fietsstraat Rummerinkhof.
Realisatiekosten.

VARIATIE 3D* | MET ÉÉNRICHTINGSVERKEER SCHOOLOMGEVING



IN HET KORT

- Instellen van éénrichtingsverkeer op de gehele Rummerinkhof.
- Al het verkeer (school- én woongebied) wordt gedwongen in één richting te rijden.
- Fietzers kunnen in twee richtingen gebruik blijven maken van de Rummerinkhof.

VOORDELEN*
Duidelijke (verkeersveiliger) verkeersstromen in en rondom de schoolzone.
Verkeersafwikkeling op kruispunt Oosterweg-Rummerinkhof verbeterd.
Omrij-beweging heeft remmend effect op halen/brengen met de auto
NADELEN*
Al het verkeer moet gebruik maken van de Rummerinkhof (noord-zuid), die hierdoor een hogere verkeersbelasting krijgt.
Grotere kans dat parkeervakken langs de Rummerinkhof gebruikt worden door schoolverkeer.

* Voor- en nadelen aanvullend op de algemene voor- en nadelen van basisvariant 1.

- * Variatie 3A (met knip) is niet mogelijk, omdat het autoverkeer dan de wijk niet meer uit kan.
- * Variatie 3B (met deels éénrichtingsverkeer) is niet van toepassing, omdat éénrichtingsverkeer al onderdeel is van basisvariant 3.

SCHOOLOMGEVING

UITGANGSPUNTEN OP HOOFDLIJNEN

- Uniforme en integrale inrichting van het gebied vanaf het parkeerterrein tot en met de bocht van de Rummerinkhof, passend bij of aansluitend op de inrichting van de fietsstraat.
- Dit gebied wordt ingericht als onderdeel van de totale schoolomgeving, (overige) verkeersdeelnemers passen zich aan het schoolverkeer aan.
- Leidraad Openbare Ruimte gemeente Groningen: de auto niet meer als leidend principe voor de inrichting van de straat.
- Verkeersveilige inrichting.
- Bij voorkeur al het fietsparkeren, halen en brengen op eigen terrein van de school.
- Inpassing in de bestaande groene omgeving, met zo veel mogelijk behoud van groen.

STEDENBOUWKUNDIGE RANDVOORWAARDEN BUITENRUIMTE (uit ‘IKC Haren-stedenbouwkundige randvoorwaarden nieuwbouw Rummerinkhof’ d.d. januari 2021)

Respecteren singel

- De karakteristieke singel moet worden gerespecteerd. De afstand van het schoolgebouw tot aan een boom in de singel, dient minimaal de helft van de hoogte van de boom te zijn. Zie stippellijnen hiernaast. Daarbinnen (onder en vlakbij de bomen) kan niet gebouwd worden. Wel zijn hier mogelijkheden voor andere functies, zoals spelen of fietsparkeren. Deze mogen geen negatief effect op de bomen hebben.
- De onderbeplanting van de singel (heesters) is onderdeel van de singel en dient zo veel mogelijk gehandhaafd te worden. Wel is er ruimte om, waar nodig, een doorsteek te maken, mits dit niet ten koste gaat van de bomen en hun groeiplaatsomstandigheden.



Op het schoolterrein staan 3 meelbessen. Indien dit voor een goede ruimtelijke inpassing noodzakelijk is, kunnen deze gekapt worden, volgens de geldende procedures (kapvergunning, compensatie).

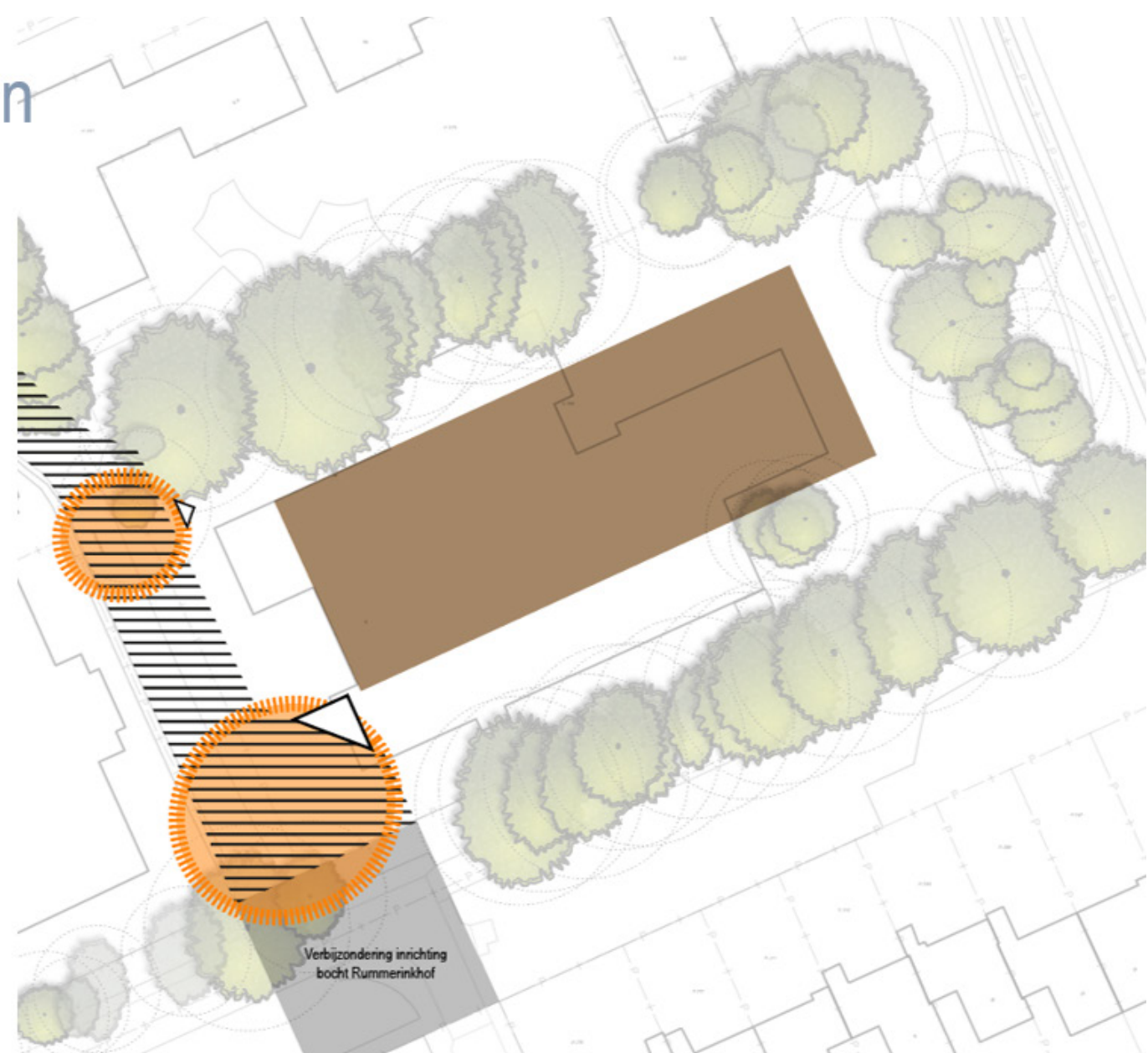
Pleinruimte

- Minimaal de helft van het schoolterrein is onverhard.
- Pleinruimtes liggen rondom het gebouw, gekoppeld aan de entrees van groepen (en kinderopvang).
- De pleinruimtes langs de west en zuid(west)zijde zijn open, zodat er sprake is van visuele verankering van het gebouw in de omgeving. Hier vinden ook de meeste verkeersbewegingen (halen en brengen) plaats en moeten fietsparkeren en wacht ruimte voor ouders een plek krijgen. De noord- en oostrand, langs en onder de bomen, zijn meer besloten van karakter. Deze pleinruimtes lenen zich bij uitstek voor groen en natuurlijk spelen.



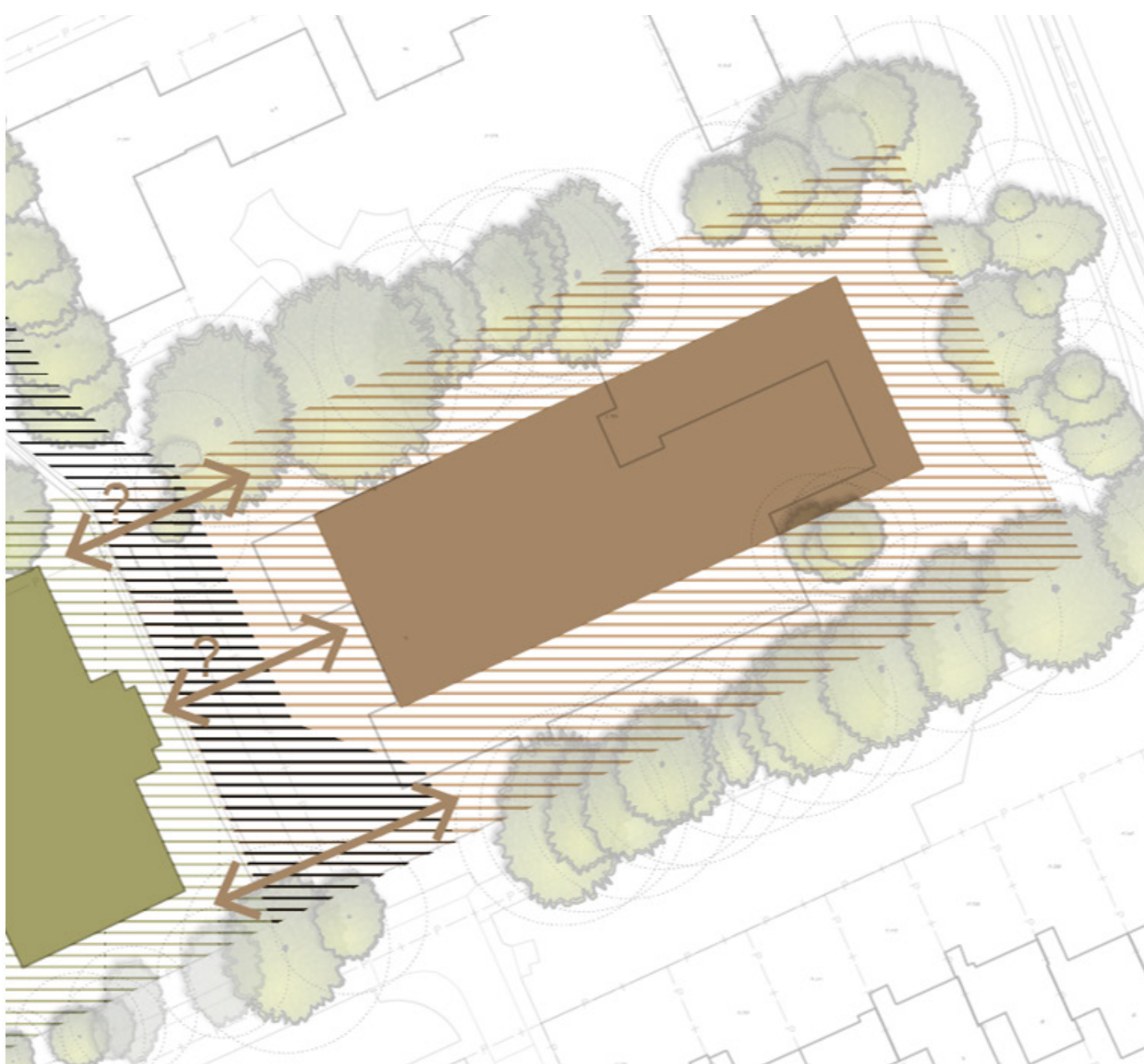
Routing en entreegebieden

- Het bestaande pad ten westen van de kavel vormt de hoofdtroute van en naar het kindcentrum. Langzaam verkeer krijgt hier het primaat. Deze hele zone kan worden beschouwd als onderdeel van het (school)plein. Doorgaande fietsers of automobilisten met bestemming parkeerterrein (bedrijf) zijn te gast.
- De kopse kanten van deze zone vormen de entreegebieden. In de zuidwesthoek van de kavel gekoppeld aan de hoofdentree en een verbijzondering van de inrichting van de Rummerinkhof. Gemeente Groningen is verantwoordelijk voor de ruimtelijke en verkeerskundige opgave om dit zo helder en transparant mogelijk vorm te geven.
- In de noordwesthoek van de kavel een (neven)entreegebied, komende vanaf het parkeerterrein of Harener Holt. Het tussengelegen gebied dient zodanig vormgegeven te worden, dat helder is welk gedrag van welke verkeersdeelnemer wordt verwacht.



Buitenruimte

- De buitenruimte dient representatief te worden ingericht, rekening houdend met de volgende aspecten:
 - Buitenruimte en kindcentrum vormen één geheel
 - Eenheid in materialen tussen gebouw, schoolplein en overige buitenruimte, inclusief de entreezone zoals hiervoor benoemd
 - Logische routing langs en over het schoolplein naar de halen & brengen plek(ken)
 - Al dan niet gewenste relatie, zowel functioneel als visueel, met de Peter Peterserschool
- Gemeente Groningen is verantwoordelijk voor de inrichting van de openbare ruimte, ontsluiting en het parkeren. Om tot een kwalitatief goed plan te komen, is nauwe samenwerking tussen de architect van de school en de ontwerpers en beheerders van gemeente Groningen van belang.



ONTSLUITING VIA HARENER HOLT

- Ingebracht door bewoners.
- Discussie binnen inrichting schoolomgeving. Ontsluiting van Harener Holt heeft geen effect op de inrichting van Rummerinkhof als fietstraat.
- Gaat in tegen het uitgangspunt dat schoolverkeer zoveel als mogelijk oost-west gefaciliteerd wordt.
- Net zoals op de Rummerinkhof is faciliteren van schoolverkeer door een woonwijk niet gewenst.
- Veel kinderen komen uit Harener Holt. Om gebruik van de fiets te stimuleren is een verbinding voor autoverkeer niet gewenst.
- Kan leiden tot een lagere verkeersintensiteit op de Rummerinkhof.