Ontwerpnotitie

Project : Fietsstraat Korreweg
Datum : december 2024

In deze notitie staat kort uiteengezet en onderbouwd welke ontwerpkeuzes gemaakt zijn door het ontwerpteam Fietsstraat Korreweg, tot het punt VO, voorlopig ontwerp. De uitleg doen is chronologisch, dus beginnend bij de analyse.



Opdracht en aanpak

De opdracht is tweeledig

- Vanuit de Mobiliteitsvisie/Doorwaadbare stad
  - Het ontwerpen van een fietsstraat over de gehele lengte van de Korreweg. Inbegrepen het kruispunt met de Oosterhamriklaan, tot aan de Nieuwe Ebbingestraat.
  - Het herontwerpen van het complex ‘kop van de Korreweg’
- Vanuit ‘Nieuwe Ruimte’/De Leidraad, wat betekent dat alle 10 dimensies die gedefinieerd zijn integraal moeten worden meegenomen in het ontwerpproces.

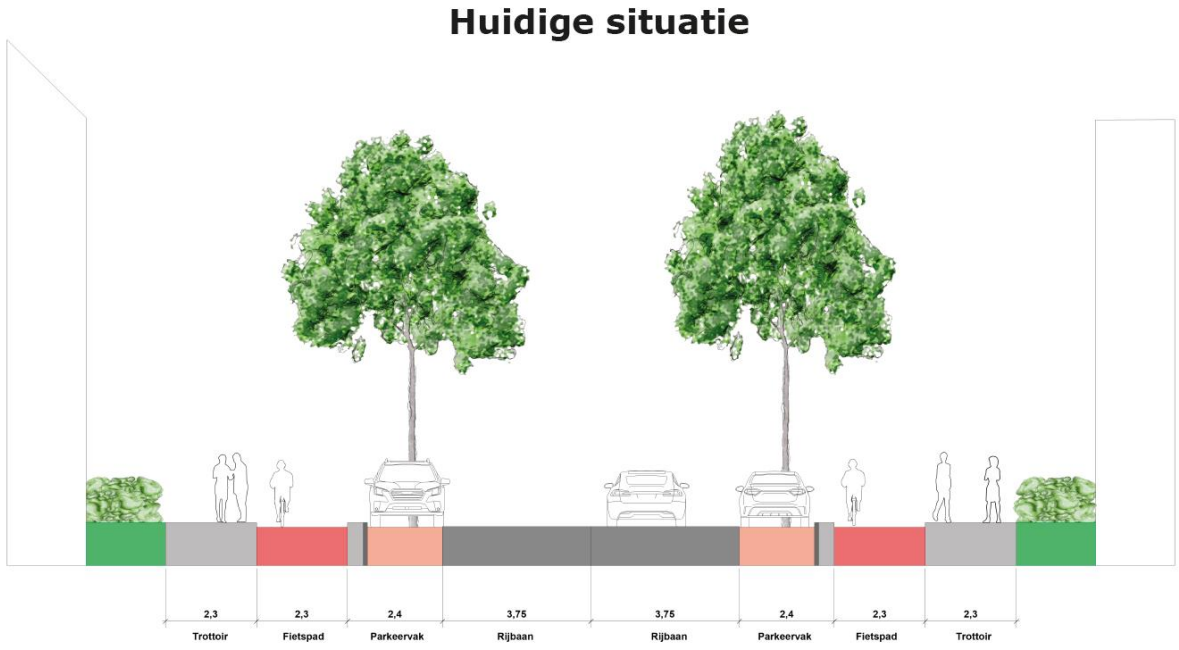
Het projectgebied is groot, en de opgave verschilt in complexiteit. Voor de Korreweg zelf omhelst de opgave in praktische zin het ontwerpen van een fietsstraat over de gehele lengte van in basis 7,2m breed (6,5m breedte ter hoogte van De Beren), met een maximumsnelheid van 30 km/u. De fietsstraat moet geschikt zijn voor busvervoer. Het projectgebied bevat ook de gehele verkeerskundige structuur aan kop van de Korreweg bij het

Noorderplantsoen. De opgave hier is complexer. De opgave biedt ruimte voor het maken van een goed ontwerp hier. Dit proces bestaat uit meer stappen, zoals het maken van een grondige analyse, een herontwerp van de vormgeving van openbare ruimte en een mogelijke herindeling verkeersstructuren.

Vanwege de aard van de complexiteit tussen de verschillende projectgebieden en de beschikbare ontwerpcapaciteit, is bij aanvang ervoor gekozen om het project in de initiële fase op te knippen ter hoogte van de Singelweg.
Deze notitie gaat dus over de Korreweg ten oosten van de Singelweg, tot en met de kruising met de Oosterhamriklaan. De kop van de Korreweg zal in 2025 door het ontwerpteam worden opgepakt.

Conclusies uit de analysefase

Verschillende thema's springen eruit en lichten we toe.



Het huidige dwarsprofiel op het smalste deel van de Korreweg

Ruimtelijke analyse; **beleving**

- We zagen grote kansen tot het verbeteren van de beleving en de ruimtelijke kwaliteit. Er is weinig groen en de openbare ruimte oogt sleets. We willen voor de 16.000 fietsers, 4.000 motorvoertuigen en een groot aantal voetgangers een betere beleving bieden, passend in de mooie oude wijk.
- Het trottoir heeft op plekken weinig maat en wordt ontmoeting en even blijven staan op veel plekken ontmoedigd.
- We zagen lange lijn langs verschillende 'werelden'. Deze lijn langs de verschillende plekken langs de weg heeft ook een erfgoedstatus binnen

het beschermde stadsgezicht.

Groen en bomen; **groenblauw**

- Boomstructuur is voor een belangrijke radiaal erg mager. Zie ook de bijlage van de BEA bij het raadsvoorstel. Auto's staan op plekken praktisch tegen de lindes aan. In het projectgebied staan er 71 Lindebomen. 24 zijn op lange termijn voldoende vitaal. 47 hebben een slechte toekomstverwachting en zullen ook met groeiplaatsverbetering niet tot wasdom komen.
- Groen en begroeiing langs de Korreweg is op veel plekken mager en niet divers.

Ontmoeting en economie; **Sociaal**

- De Korreweg loopt langs een aantal plantsoenen en parken, waar studenten met veel plezier vertoeven in de zomer.
- Kenmerkend voor de oude wijken zijn de hoeken van de bouwblokken, waar winkeltjes en horeca zitten. De meeste functies zitten rond De Beren en het Floresplein. Deze hoeken moeten blijven functioneren.
- Langs de Korreweg zelf is weinig maat, het trottoir is smal en soms druk of vol met fietsen. Even een praatje maken doe je niet overal even snel.

Verplaatsen en parkeren; **mobiliteit**

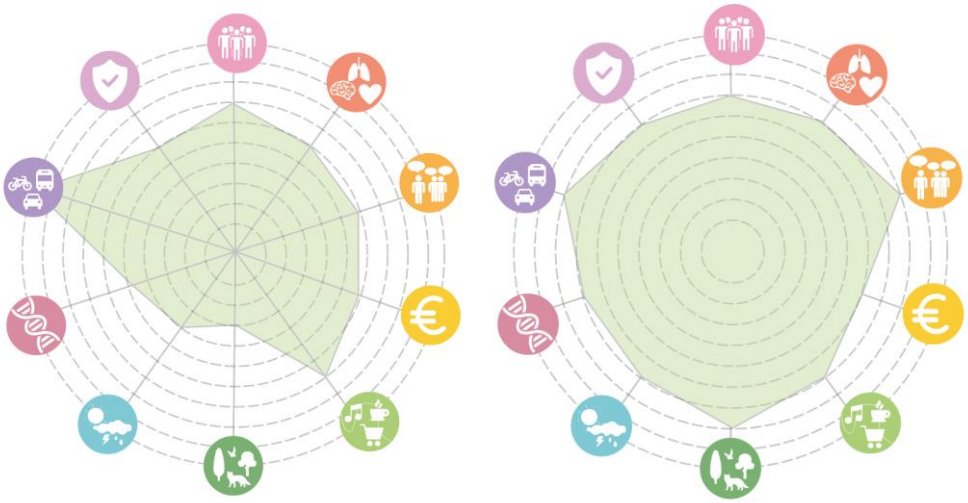
- Parkeren
  - Langs de Korreweg tussen de Singelweg en de Oosterhamriklaan liggen in de huidige situatie 173 parkeerplaatsen. Het gebruik van de parkeerplaatsen in de Korreweg is hoog, dit geldt ook voor de omliggende straten. De drukste periode is de nachtperiode, wat logisch is voor een woonwijk. De meeste wegvakken hebben dan een parkeerbezetting van 85-100%.
  - De parkeerbezetting verschilt enigszins, de meeste lucht zit rond het Bernoulliplein, de hoogste parkeerbezetting is tussen het Floresplein en het Molukkenplantsoen.
  - Het autobezit van de aanliggende wijken is 36 auto's per 100 huishoudens. Het merendeel van de huishoudens rondom de Korreweg bezitten dus geen auto.
- Fietsparkeren
  - In de openbare ruimte heeft fietsparkeren op sommige plekken veel ruimte nodig en blokkeert nu de looproutes. We willen voorkomen dat de fietser na aanleg van de fietsstraat op het trottoir gaat fietsen om bij zijn parkeerplaats te komen.
- Openbaar vervoer
  - In- en uitstaphaltes voor bus liggen op enkele locaties ver uit elkaar en hebben weinig uitstraling op straat. Dit heeft een negatief effect op de herkenbaarheid en bruikbaarheid van de haltes
- Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

- De Korreweg is de dragende verkeersstructuur voor delen van de wijk, aantakkende woonstraten zijn over het algemeen éénrichting.
- De fietspaden zijn te smal voor het huidige en toekomstige gebruik. Er ontstaan knelpunten tussen de verschillende fietsers. Ook ontstaan bij kruispunten af en toe onveilige situaties doordat het zicht op fietsers op het fietspad op meerdere locaties belemmerd wordt

- Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar het vormgeven van de kruising J.C. Kapteynlaan - Korreweg.
  - Hier kwam op hoofdlijnen uit dat voorrangskruispunten en kruispunten met verkeerslichten onvoldoende capaciteit hebben om het verkeer goed te verwerken. Daarnaast ontstaan bij deze kruispuntvormen onveilige situaties.
  - Het enige type kruispunt dat het verkeer voldoende en veilig kan afwikkelen is de rotonde. Hierbij is de huidige inrichting wel een aandachtspunt, omdat deze voor fietsers onveilig is (fietser in dode hoek op de fietsstrook).

Het nieuwe ontwerp, toegelicht met hoofdkeuzes

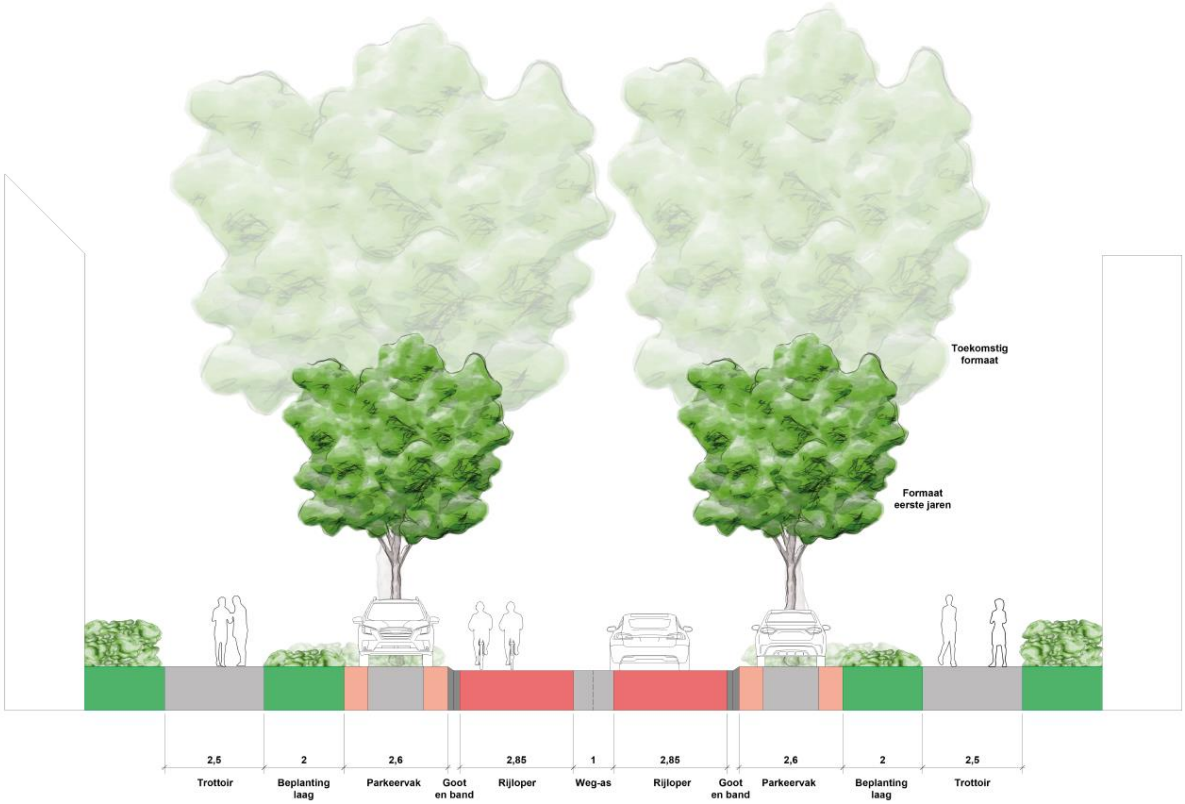
Veel van de hoofdkeuzes zijn al in de SO-fase gemaakt. Al voor het SO hebben we in een GWW-sessie de keuze gemaakt om qua ambitie in te zetten op een hoogwaardige fietsstraat, binnen een groene en op gezondheid ingerichte openbare ruimte. We lichten het VO toe aan de hand van de verschillende keuzes.



De tien dimensies voor (links) en na (rechts)

We streven in het ontwerp naar een meer integrale benadering van de openbare ruimte, waarbij we grote kansen hebben benut tot vergroenen, ontmoeten, klimaatadaptatie en beleving.

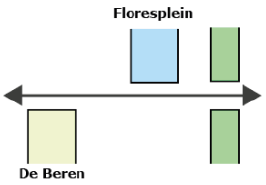
Toekomstige situatie



Het nieuwe dwarsprofiel op het smalste deel van de Korreweg

Laankarakter met 'specials'

Het ontwerp zet in op een robuuste bomenlaan, geïnspireerd door de oude foto's van de Korreweg. Deze vormt de ruggengraat voor de straat en zorgt voor een eenduidig laanbeeld. Aan de fietsstraat liggen bijzondere gebieden/plekken, die de straat veraangenamen. We noemen ze de specials en dit zijn:



Continue lijn langs verschillende plekken

- Floresplein. Hier is ruimte voor extra vergroening en een 'venster' naar het park. We sluiten aan op het ontwerp van de Floresstraat.
- Molukken- en Hamburgerplantsoen. Deze worden beter aan elkaar verbonden. Hier passen we grasbeton toe voor het parkeren, trekken we de beplanting dichter op de Korreweg, en maken we een extra ommetje door het park mogelijk.
  Bernoulliplein. Hier spelen we in op de monumentale stedenbouw. We voegen groen en bomen toe op de plek waar nu enkel een lange strook parkeerplaatsen ligt.

Hoogwaardige fietsstraat 7,2m

We hebben een fietsstraat ontworpen die voldoet aan de uitgangspunten van het ontwerp. Dit betekent rood asfalt voor comfort en eenduidigheid, met een middenloper van 1m breed. Door de wegbreedte van 7.2 meter toe te passen heeft inhalend bus- en autoverkeer afdoende ruimte om de fietsers zo min mogelijk te storen.



Hoogwaardige fietsstraat

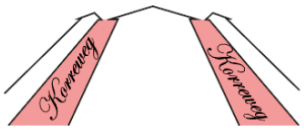
- De fietser moet zich veilig en op de goed op zijn of haar plek voelen. Daarom hebben we aandacht geschonken aan de snelheid van het autoverkeer. Verhoogde plateaus worden toegepast op een aantal kruispunten om de snelheid te remmen. Daarnaast worden middengeleiders toegepast die de rechtstand doorbreken, wat ook een positief effect op de snelheid heeft.
- Na het onderzoeken van de mogelijkheden komen we uit op een middenloper (wegas) die enkel in asfalt kan wegens comfort fietser en het onderhoud op lange termijn. Het gebruik door bus was daarbij een grote bepalende factor.
- Omdat de fietsstraat druk befietst en bereden zal worden, geven we overstekende voetgangers op alle belangrijke oversteeklocaties een middengeleider om in twee keer te kunnen oversteken. Ze hebben een lage rand waar nog wel een vrachtauto uit een zijstraat overheen kan.
- Wij hebben ervoor gekozen om het fietsparkeren aan de fietsstraat te plaatsen. Veelal hebben we fietsparkeerplaatsen aan de kruispunten geplaatst waar nu ook al veel fietsen staan. We kiezen voor plaatsing aan de fietsstraat om spookfietsen op de stoep te voorkomen.

Beschermd stadsgezicht versterken

We behouden de lange zichtlijn over de lengte van de Korreweg, en hebben respect voor de originele ontwerpgedachtes van oude wijken. Dit betekent rust in het beeld van de openbare ruimte, de architectuur moet zich kunnen blijven uiten.

Ontwerpprincipe van ‘de handtekening van de Korreweg’

We willen de Korreweg meer kleur op de wangen geven en de beleving stimuleren. We hebben ervoor gekozen om de strook tussen de fietsstraat en het trottoir een duidelijke vormgeving te geven. In deze strook worden onder andere bomen, parkeren en fietsen in geplaatst. Hier hergebruiken we zoveel mogelijk de bestaande keien en klinkers. Ook komt er hier veel ruimte voor vergroening. Dit noemen we de ‘handtekening’ van de Korreweg.



Handtekening Korreweg

Comfortabel wandelen

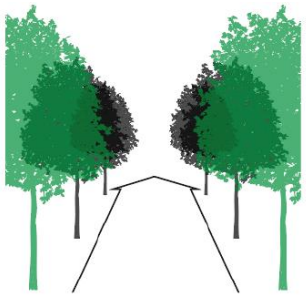
We hebben ontworpen met een minimale trottoirbreedte van 2,4m. Op deze manier is er ruimte voor een praatje zonder dat je andere voetgangers in de weg staat en zonder dat er geparkeerde fietsen staan. Dit maakt wandelen aantrekkelijk en comfortabel. Dit is de plek waar maat is voor spontane ontmoetingen en in het zonnetje zitten, of zelfs spelen.



Prettig wandelen

Versterking boomstructuur en biodiversiteit

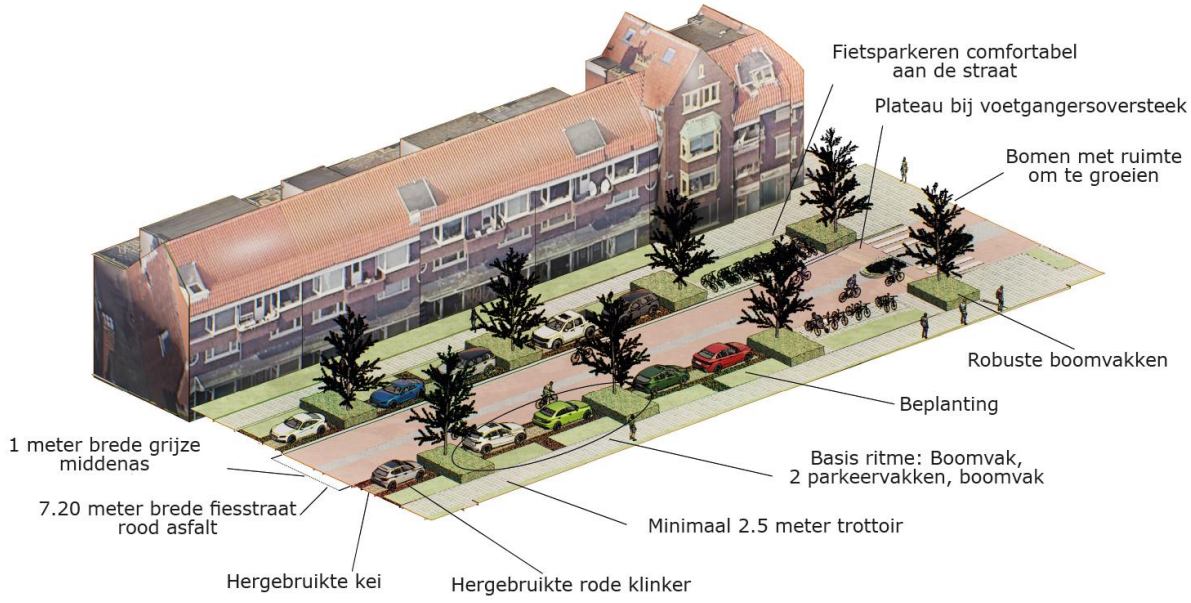
De opdracht vanuit Nieuwe Ruimte is breed, ook biodiversiteit en klimaatadaptatie spelen een rol. Om die redenen, en ruimtelijke overwegingen, is ervoor gekozen om veel bomen te vervangen.



Laankarakter versterken

- De goede bomen, veelal lindes, krijgen groeiplaatsverbetering en zullen flink groeien.
- De zwakke bomen zullen door hun slechte levensverwachting en beperkte groeiverwachting worden vervangen. Dit heeft als bijkomend voordeel dat de straat efficiënter ingedeeld kan worden. De nieuwe bomen zullen flink groeien en meer bijdragen aan het verminderen van hittestress, het toevoegen van biodiversiteit en het maken van een robuuste en gezonde bomenlaan.
- Alle bomen krijgen grotere plantvakken om beter te kunnen groeien.
- We kiezen voor een mix van Linde, Vleugelnoot, Plataan en Esdoorn.

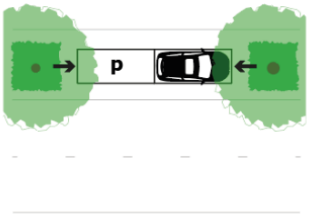
Huidig aantal:	*83 (25 in redelijke en 58 in slechte staat)*
Behouden	*22 (waarvan 1 verplanten)*
Aanplant:	*86 (waarvan 61 vervanging)*
Totaal na aanleg:	*108*



Een isometrische tekening van de nieuwe indeling van de Korreweg.

Parkeren binnen kader voorgaande, verhoogd

De Korreweg is ‘slechts’ 1.300m lang. Langs deze lengte hebben we alle elementen ingepast. Deze elementen zijn de bomen in hun plantvakken, het parkeren van de fietsen, de kruisingsvlakken met zijwegen, de bushaltes en ook het autoparkeren. We ordenen de autoparkeerplaatsen in de ruimtes die overblijven tussen de andere genoemde elementen.



Ruimte voor parkeren volgt uit omgeving

- De parkeerplaatsen zullen moeten voldoen aan de geldende richtlijnen, waardoor ze langer worden dan de huidige parkeerplaatsen. Voor twee parkeerplaatsen houden we ca. 12 meter lengte aan, zodat auto’s goed in de parkeervakken kunnen manoeuvreren. De hinder voor de fietsers op de fietsstraat wordt zodoende geminimaliseerd.
- De gevolgen van het vergroten van de parkeervakken en voor het oplossen van parkeren, in combinatie met het hanteren van hedendaagse normen voor parkeren, maakt dat er minder ruimte komt voor parkeren langs de Korreweg. In totaal zijn er straks 156 parkeerplaatsen. Deze hoeveelheid is verdeeld over de gehele Korreweg, waarbij er plekken zijn waar we dus significant minder parkeerplaatsen kunnen terugbrengen.
- Op elke hoek plaatsen we, waar mogelijk, een boom of een haag. Hierdoor verdwijnt het zicht op het ''blik'' en ligt het accent op groen.

Bushaltes met plekwaarde

We brengen de in- en uitstaphaltes van de bus samen, zodat gebruikers van de bus ze beter kunnen herkennen.

- Bij het Floresplein worden de haltes tegenover elkaar gelegd.
- We sorteren voor op een bushalte in de middenas van het Bernoulliplein, om zo een evenredigere verdeling van haltes langs de Korreweg te krijgen. De in- en uitstaphalte van de J.C. Kapteynlaan worden dus verplaatst en beter herkenbaar.
- Bij het Molukkenplantsoen clusteren we de haltes Sint Eustatiuslaan en Surinamestraat aan de Oosterhamriklaan. Zo wordt het voor de fietser op de Korreweg comfortabeler en voor de busreizigers duidelijker.

Een verkeersstructuur in lijn met de Doorwaadbare stad

In de Mobiliteitsvisie hebben we ervoor gekozen om op veel plekken afscheid te nemen van het uitgangspunt dat de auto centraal staat in de manier waarop we de openbare ruimte inrichten en dat verkeer tussen de wijken wordt ontmoedigd. Dit betekent voor de Korreweg dat we de zijwegen aansluiten als een uitritconstructie. Dit geldt straks ook voor het Floresplein en de Heymanslaan. Hierdoor hebben de voetgangers op de Korreweg voorrang op het gemotoriseerd verkeer van/naar de zijwegen.

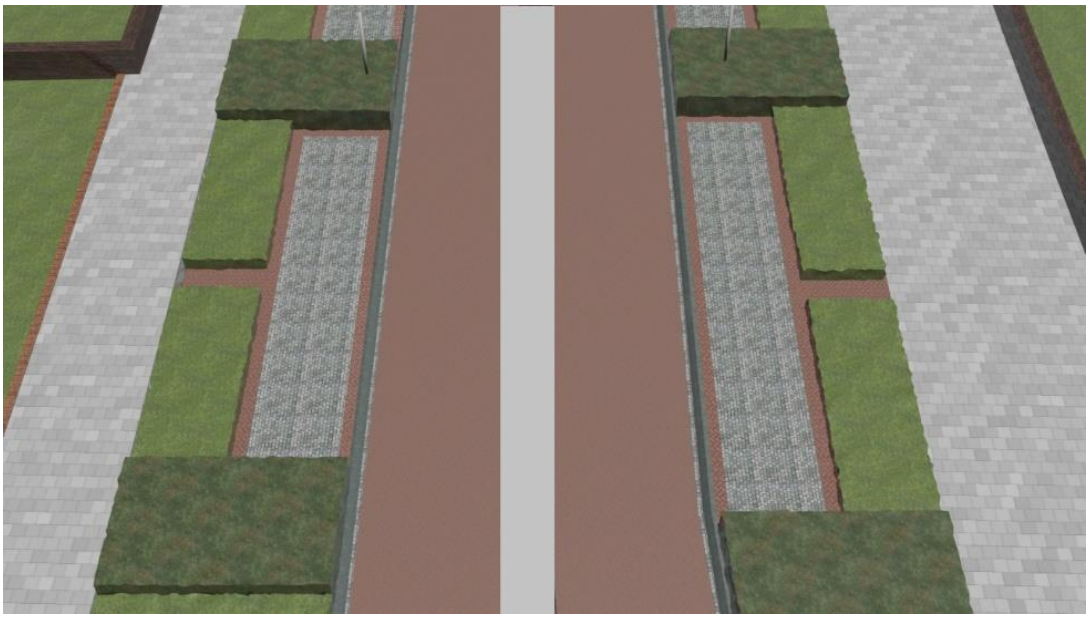
Meer verkeersveiligheid op de Korrewegrotonde

Uit onderzoek blijkt dat een kruispuntontwerp als rotonde de enige functionerende oplossing is voor het kruispunt Korreweg-J.C. Kapteynlaan. Wij passen het ontwerp van de huidige rotonde wel aan. Met de nieuwe inrichting zorgen we ervoor dat de automobilist zoveel mogelijk rekening moet houden met de fietser, zonder dat het onveilig wordt.

- De rijbaan op de rotonde wordt smaller dan een reguliere rotonde. Dit zorgt ervoor dat fietsers op de rotonde niet ingehaald worden door gemotoriseerd verkeer op de rotonde zelf. Langs het middeneiland wordt een ruwe, bredere overrijdbare strook gerealiseerd.
- Vlak voor de rotonde remmen we de snelheid met verhoogde plateaus op de J.C. Kapteynlaan en Sumatralaan, waarna de fietsers en auto's met elkaar mengen. De kleur van de rijbaan wordt vanaf dit punt ook rood.
- Daarnaast zal het middeneiland van de rotonde worden vergroend. Dit heeft zowel een positief effect op de beleving van de Korreweg als op het weggedrag.

Materialisatie

De Materialisatie van de Korreweg is gedaan vanuit het gedachtegoed van de Handtekening van de Korreweg, een strook met karakter tussen trottoir en fietsstraat. Duurzaamheid en circulariteit zijn leidende begrippen geweest. We hebben geprobeerd vorm en functie zoveel mogelijk te combineren. We hergebruiken de gebakken klinkers, de granietbanden en de oude keien. Onder de impressie staat een uitgebreide opsomming.



Een schetsmatige impressie van de gebruikte materialen

Rijbaan
- Rood asfalt
- Middenas: GemGro Reflection met print (kleur zo dicht mogelijk bij keien/granieten band, in eerste instantie mogelijk wat donkerder omdat het lichter wordt), lichte opbolling (+/- 5cm)
- Goottegel: hergebruik keien, 1 rij
- Banden: schuin ten behoeve van het oprijden

Parkeervakken
- Aanduiding parkeervak in hergebruikte keien
- Gebakken klinkers eromheen, +/- 60cm klinkers alle 4 zijden
- Doorsteekjes tussen de beplanting ook in gebakken klinkers

Groenstrook
- Boomvakken robuust voor de structuur
- Groen achter parkeren met mix van (groenblijvende) heesters
- Groenstrook wordt aan de trottoirzijde afgekaderd met hergebruikte granieten band

Trottoir
- 30x30 tegels met toeslag (hergebruik en evt 2^{e} hands), ook bij de gevels

Inrichtingselementen
- Vormgeving van fietsklemmen worden in het definitieve ontwerp bepaald
- Vormgeving van verlichting wordt in het definitieve ontwerp bepaald

Meer en rijkere beplanting

We sorteren in het VO voor op een beplantingsplan wat zowel de beleving voor de mens en de rijkheid aan natuur vergroot. In totaal zal er circa 3.700 m^2 aan groenvakken langs de Korreweg te vinden zijn, een veelvoud van de oude oppervlakte.

- De bomen staan straks in een robuuste, groenblijvende beplanting en wordt afgewisseld met een mix van diverse heesters. Daarbij wordt er gelet op vrucht- en nectar rijke beplanting. De hoogte van deze beplanting wordt circa 1,25m.
- De beplanting naast de parkeervakken wordt circa 80cm, en kent een andere mix dan de vakken onder de bomen.
- Nabij het Bernouilleplein en het Florespark wordt de beplanting geaccentueerd en wordt er gewerkt met een combi van bloeiende, groenblijvende heesters en vaste planten.
- Ter hoogte van het Molukkenplantsoen is er gekozen voor een botanische bollenmix. In het definitieve ontwerp worden deze soorten nauwkeurig uitgewerkt.

Participatie

Omdat we werken aan een opdracht vanuit de doorwaadbare stad, is er uitvoerig met bewoners geparticipeerd. Eerst hebben we een tweetal ophaalsessies gehad. Deze bestonden uit een buurtwandeling met een klankbordgroep en een inloopbijeenkomst voor de hele buurt. Hieruit bleken veel wensen tot vergroenen, het herkenbaar maken van de kwaliteiten in een oude wijk (beleefplekken), het rekening houden met de studenten die er wonen (zij moeten ook de fiets parkeren). Ook namen we zorgen mee over het parkeren van de auto en het oversteken van de fietsstraat.

In samenspraak met de bewoners is er bij de presentatie van het VO gekeken waar we extra leefbaarheid in de straat konden toevoegen. Daarbij is met name gekeken naar verblijfskwaliteit ter hoogte van het Bernouilliplein en Het Florespark. Ter hoogte van het Molukkenplantsoen is de padenstructuur van het park verbeterd. Bovendien hebben we met bewoners gekeken of we deze speciale plekken kunnen verfraaien met een andere soort type beplanting. In het ontwerp zijn er banken toegevoegd en is er gekozen voor beplanting met sierwaarde (combinatie van heesters en vaste planten) als accentbeplanting toe te passen.

Impressies



Zicht op de Korreweg richting het Noorderplantsoen, gezien vanaf de kruising Oppenheimstraat



Zicht op het trottoir. De beplanting naast de parkeervakken wordt nog aangepast in het definitieve ontwerp.



Zicht op de bushalte van het Floresplein