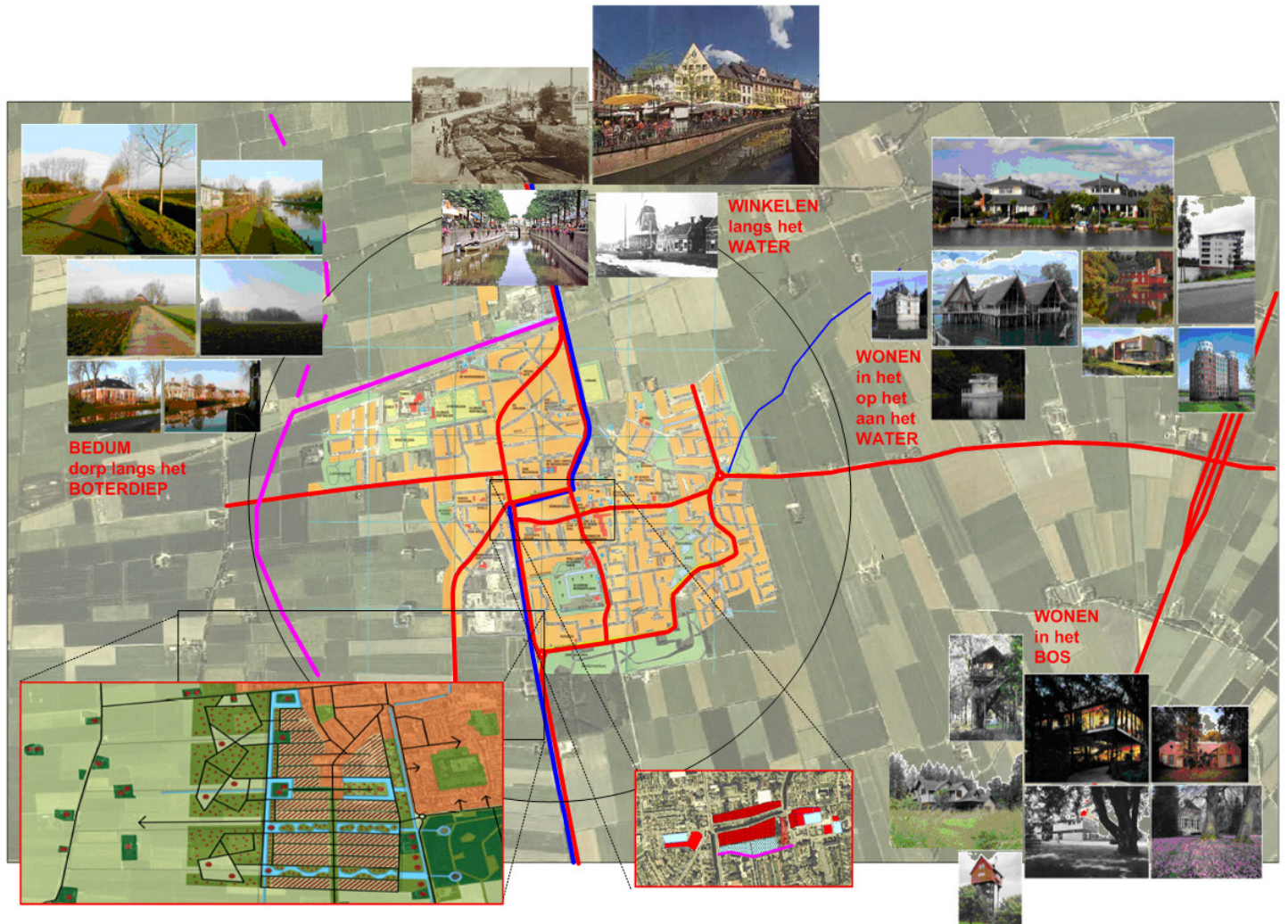


Bedum verdient Beter

Het alternatieve Structuurplan



INTEGRALE VISIE OP DE ONTWIKKELING
EN UITBREIDING VAN BEDUM

INHOUD:

INHOUD:	2
SAMENVATTING	3
1. INLEIDING	4
2. UITGANGSPUNTEN	5
2.1. Uitgangspunten Wonen, Werken en Winkelen	5
2.1.1. Wonen	5
2.1.2. Werken	5
2.1.3. Winkelen en Horeca.....	5
2.2. Randvoorwaarden Provincie	6
3. VISIE.....	7
3.1. Visie op Wonen	7
3.2. Visie op Werken	7
3.3. Visie op Winkelen.....	9
4. UITWERKING VAN HET STRUCTUURPLAN	11
4.1. Schematisch overzicht Begrenzingsen.....	11
4.2. Bebouwing binnen de Begrenzing	12
4.3. Gevolgen van de uitbreiding op de Verkeerssituatie	14
4.4. Fasering.....	14
4.4.1. Wonen	14
4.5. Ideeën m.b.t. realisatie van Zuid-West hoek	16
4.6. Werken.....	18
4.7. Winkelen.....	20
5. FINANCIËLE OVERWEGINGEN	21
5.1. Grondaankoop	21
5.2. Ontsluitingswegen	21
5.3. Bruggen over het Boterdiep	21
5.4. Verplaatsingen van bestaande, gerealiseerde bedrijven of andere panden.....	21
5.5. Vergelijking.....	22
6. VERSCHILLEN TUSSEN DIT STRUCTUURPLAN EN DAT VAN GEMEENTE BEDUM.....	23
6.1. Wonen.....	23
6.2. Werken.....	24
6.3. Winkels en horeca.....	24
7. CONCLUSIES	25
8. Bijlagen bij Bedum verdient Beter	26
8.1. Zuid-West Bedum als Top Locatie voor Wonen.....	26
8.2. Verkeers Analyse: Verkeerssituatie in dit Structuurplan	38
8.2.1. Huidige situatie	38
8.2.2. Situatie na uitbreiding met 1200 woningen	40
8.3. Schematisch Overzicht Begrenzingsen	43
8.4. Bebouwing en verkeerssituatie binnen de Begrenzingsen	44
8.5. Fasering van de uitbreiding.....	45

SAMENVATTING

Het voor u liggende plan bevat een uitwerking van de visie, die in een eerder stadium aan de Commissie VROM is gepresenteerd. Het beoogt in meer detail te verduidelijken hoe de toekomst van Bedum er uit zou moeten zien en gaat in op de haalbaarheid van de ideeën van deze werkgroep, die een breed draagvlak heeft onder de inwoners van Bedum.

Het voor u liggende plan is een volwaardig alternatief voor het structuurplan van Gemeente Bedum; het geeft, in tegenstelling tot het structuurplan van Gemeente Bedum, een volledige en harmonieuze oplossing voor de enorme groei, die wordt voorzien.

Dit structuurplan is een integraal plan, waarin de groei van Bedum met 40% op alle aspecten van wonen, werken, winkels, horeca en verkeer in samenhang is uitgewerkt.

De inhoud van het voor u liggende plan is voorgelegd aan stedenbouwkundigen en verkeersdeskundigen, teneinde de betrouwbaarheid van de verschillende onderdelen op een hoog niveau te brengen.

Kort samengevat:

- *Dorpskarakter staat centraal*
- *Integraal structuurplan*
- *Bedum = Boterdiep*
 - *Wonen langs het Boterdiep*
 - *Winkels en horeca om het Boterdiep*
- *Goed realiseerbaar*
- *Lagere realisatiekosten*
- *Weinig extra verkeersdruk*
- *Geverifieerd*
 - *Stedenbouwkundige*
 - *Verkeerskundige*

De verschillen tussen dit structuurplan en het structuurplan van Gemeente Bedum zijn onderstaand kort samengevat.

<i>Gemeentepan:</i>	<i>Ons plan:</i>
<ul style="list-style-type: none">▪ <i>“Vinkhuizen” perspectief</i>▪ <i>Regie extern</i>▪ <i>Bedrijven langs Boterdiep</i> ▪ <i>Vier centra voor winkels en horeca</i>▪ <i>Verkeersdruk??</i>▪ <i>Hogere realisatielasten</i>▪ <i>Rendement??</i>	<ul style="list-style-type: none">▪ <i>Dorpskarakter versterkt</i>▪ <i>Regie over eigen plan</i>▪ <i>Toplocatie wonen langs Boterdiep</i>▪ <i>Één winkelcentrum langs Boterdiep</i>▪ <i>Verkeerstoename gering</i>▪ <i>Lagere realisatielasten</i>▪ <i>Rendement uit eigen grond</i>

Wij stellen voor in samenwerking met vertegenwoordigers van Gemeente Bedum een verdere verkeersanalyse uit te voeren voor de twee structuurplannen, zonodig door een onafhankelijk verkeersdeskundige. In de inspraakprocedure is gebleken dat de verkeerssituatie zeer belangrijk gevonden wordt door de inwoners van Bedum.

1. INLEIDING

Op 15 mei 2005 heeft de Gemeente Bedum haar structuurplan gepubliceerd in de Noorderkrant. Bij deze publicatie is een oproep gedaan aan de burgers van Bedum, om een reactie te geven op de gepubliceerde plannen.

Dit plan is tot stand gekomen in een intensieve samenwerking van de leden van de werkgroep, bestaande uit:

- *Bert Bijvank*
- *Henk Pater*
- *Pieter Poppinga*
- *Rein Smedinga*

, allen inwoners van Bedum, met verschillende politieke achtergrond.

Naar aanleiding van de reacties is in de vergadering van de Commissie VROM van 14 september 2005 de gelegenheid gegeven aan een aantal inwoners om een toelichting te geven op het door hun ingediende commentaar. Een viertal deelnemers heeft vervolgens het initiatief genomen om een alternatief plan uit te werken.

De Commissie VROM heeft in oktober ingestemd met een procedure, die behandeling van het voor u liggende alternatieve plan mogelijk maakt. In de Commissievergadering van begin februari 2006 kan dit plan worden toegelicht en ingediend. Omtrent beide plannen (die van Gemeente Bedum en dit alternatieve plan) vindt vervolgens een besluit plaats, waarna beide plannen worden doorgestuurd naar de Gemeenteraad.

Dit plan heeft alleen betrekking op het dorp Bedum en gaat niet in op de toekomst van Onderdendam, Zuidwolde en Noordwolde.

Overeenkomstig het structuurplan van de Gemeente Bedum gaat dit structuurplan uit van een uitbreiding met 1200 woningen.¹ Dit betekent een uitbreiding van het huidige dorp Bedum met maar liefst 40%!

Omdat de uitbreiding van de orde is van 40% is het naar de mening van deze werkgroep niet voldoende het plan te beperken tot slechts de uitbreiding zelf. Immers, 40% meer woningen en dus meer inwoners heeft verregaande consequenties voor de bestaande voorzieningen in de rest van het dorp, zoals het centrum en de reeds aanwezige verkeerstechnische infrastructuur.

Dit plan gaat daarom verder en geeft een integraal beeld van de toekomst van Bedum.

¹ Overigens wordt in provinciale stukken gesproken over een uitbreiding van 1100 woningen.

2. UITGANGSPUNTEN

2.1. Uitgangspunten Wonen, Werken en Winkelen

Bedum wordt gekenmerkt door de karakteristieken van een dorp in het Groninger Land.

1. Bedum is voornamelijk een forensisch dorp; de inwoners vinden grotendeels hun werk in de stad Groningen, dat op fietsafstand ligt van Bedum. De stad Groningen biedt voldoende werkgelegenheid in industriegebieden en kantooromgevingen in de directe nabijheid van Bedum.
2. Het dorp Bedum zou een dorpskern moeten hebben waar ook de omgeving gebruik van zou willen maken voor allerlei voorzieningen, zoals winkels, sportvoorzieningen, gezondheidszorg en scholen. Om de dorpskern heen is de voornaamste functie wonen.
3. Het Boterdiep vormt een overheersend element in Bedum, naast de landschappelijke kenmerken van het Groninger land in de omgeving met historische gebieden en het Bedumer Bos, dat door veel Bedumers wordt gebruikt als wandelgebied.

Dit structuurplan onderkent drie belangrijke functies: **wonen, werken en winkelen**, die elk hun eigen eisen stellen aan de faciliteiten die het dorp Bedum biedt c.q. zou moeten bieden.

2.1.1. Wonen

Bewoners van Bedum stellen hoge eisen aan het dorp: zij wensen een mooie woonomgeving, aangepast aan de landschappelijke kenmerken van het dorp, zoals het Boterdiep, de landerijen in de omgeving, het Bedumer Bos en andere bestaande stukjes natuur. Hier horen geen industrieterreinen bij of bedrijventerreinen in het directe zicht.

Tevens willen bewoners een veilige omgeving waarin kinderen op een veilige wijze naar school kunnen gaan. Hier horen geen drukke wegen bij, noch zwaar verkeer voor bedrijven, zoals vrachtverkeer door het dorp.

De opzet van een uitbreiding moet passen in de dorpsomgeving, dus hoogbouw moet worden vermeden en een ruime opzet moet worden nagestreefd.

Een goede ontsluiting voor de nieuwe woongebieden is noodzakelijk, dus bereikbaarheid middels auto, fiets, openbaar vervoer dient te worden geoptimaliseerd.

Dit plan gaat in detail in op de creatie van zo'n omgeving en biedt een duidelijk alternatief voor het huidige plan van Gemeente Bedum, waarin een flink aantal knelpunten zitten ten opzichte van uitgangspunten en visie.

2.1.2. Werken

Bedrijven stellen geen eisen ten aanzien van het uitzicht op de omgeving.

Wel willen zij een goede bereikbaarheid voor personeel en voor de aan- en afvoer van goederen, alsmede een goede aansluiting op de Telecommunicatie Infrastructuur en aansluiting op Snel Internet.

Dit plan geeft een veel beter alternatief voor deze functie van Bedum op een andere locatie, passend in uitgangspunten en visie.

2.1.3. Winkelen en Horeca

Winkels hebben vooral behoefte aan een goede toeloop van het publiek en een goede bereikbaarheid middels wegen en parkeerruimte.

Dit pleit ervoor een duidelijke centrumfunctie te definiëren waar winkels en horeca een plaats kunnen krijgen in de dorpskern van Bedum. Verspreiding over Bedum wordt op deze wijze voorkomen. Hierdoor ontstaat voldoende toeloop om ook de kleine winkels een kans te geven en ontstaat een gezonde basis voor horeca, temidden van het winkelende publiek.

Het voor u liggende plan gaat uit van één centrum in de dorpskern van Bedum, dat binnen de horizon van 15 jaar tot resultaat kan leiden en is een alternatief voor de huidige situatie in Bedum met in feite drie kleine centra om grootwinkelbedrijven heen. De huidige situatie met drie centra om Super De Boer, PLUS supermarkt en de ALDI leidt tot het verdwijnen van kleine winkels en verspreiding over een te groot gebied om nog aantrekkelijk te zijn voor de Bedumers.

2.2. Randvoorwaarden Provincie

In dit plan wordt uitbreiding van het bedrijventerrein voornamelijk gedacht langs de Eemshavenweg. Bij navraag bij de Provincie is gebleken dat zo'n bedrijventerrein nabij de Eemshavenweg in Bedum niet direct past in haar beleid. In de POP (Provinciaal Ontwikkelings Plan) staat dit gebied genoteerd als landbouwgebied.

Echter, het plan wordt op een termijn van 2 jaar weer vernieuwd en de Provincie vindt de mening van de bewoners van Bedum een zwaarwegende factor in de keuzes die de Provincie moet maken. Indien er goede argumenten zijn om bedrijven op die plek te plannen, behoort een aanpassing van het beleid tot de mogelijkheden. De Provincie is dan ook van mening dat er geen blokkade is voor het idee van een bedrijventerrein langs de Eemshavenweg in een uit te brengen structuurplan Bedum.

Een ander belangrijk argument voor zo'n aanpassing zou verder kunnen zijn dat een nieuwe weg vanaf Ten Boer wordt voorzien waardoor bereikbaarheid van een bedrijventerrein langs de Eemshavenweg ook voor het dorp Ten Boer aantrekkelijk is.

De kaders van de POP moeten volgens de Provincie niet op voorhand als randvoorwaarde genomen worden voor de uitwerking van het structuurplan van deze werkgroep.

Het advies dat de Provincie aan deze projectgroep heeft gegeven is daarom, de ideeën verder uit te werken in het in te dienen plan.

3. VISIE

3.1. Visie op Wonen

Deze werkgroep pleit ervoor het Boterdiep een belangrijke functie te geven in relatie tot wonen. Het blijkt dat wonen langs een waterweg door veel mensen als zeer aantrekkelijk wordt gezien. Ook in andere gemeenten wordt dit onderkend en er zijn zelfs voorbeelden van gemeenten die landerijen onder water zetten om wonen langs het water mogelijk te maken. In Bedum is die mogelijkheid van nature al aanwezig en kan er op eenvoudige wijze gebruik van gemaakt worden.

Als voorbeeld van de bedoelingen van deze werkgroep zijn onderstaand voorbeelden gegeven van de visie, die de werkgroep op dit punt heeft (de voorbeelden zijn afkomstig uit Winsum):



Wat hierbij opvalt is dat een mooie integratie van wonen in de omgeving (in dit geval het water) wordt verkregen. Hier is geen afscheiding te zien in de vorm van een groot hek,² maar veeleer een natuurlijk streven van de bewoners om juist gebruik te maken van de mogelijkheden van het water.

3.2. Visie op Werken

Bedrijven stellen geen eisen ten aanzien van het uitzicht op de omgeving.

Wel willen zij een goede bereikbaarheid voor personeel en voor de aan- en afvoer van goederen, alsmede een goede aansluiting op de Telecommunicatie Infrastructuur en aansluiting op Snel Internet.

De meest geschikte locatie voor bedrijven ligt bij de Eemshavenweg, afslag St. Annen. Hier bestaat een prima aansluiting op het snelwegennet naar Groningen en de rest van het land. Tevens is er een breedbandverbinding langs de Eemshavenweg, die aansluiting kan geven op de Telecommunicatie Infrastructuur en Snel Internet. Nadeel is dat de ontwikkeling van het terrein nog moet plaatsvinden en een aanzienlijke doorlooptijd heeft.

Bedum heeft geen taakstelling meegekregen van de Provincie om faciliteiten te bieden aan bedrijven, die van buiten Bedum moeten komen. Actieve werving, zeker voor bedrijven buiten de eigen gemeente, is dan ook niet aan de orde, anders dan wanneer er op lange termijn ruimte over zou zijn op het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein.

² Dergelijke hekwerken zijn er wel langs het Boterdiep in Bedum, waarbij Boterdiep en bedrijven door zo'n hekwerk worden gescheiden.

Het is niet te verwachten dat momenteel nog veel ruimte gevraagd wordt door Bedumer bedrijven.

Het huidige bedrijventerrein aan het Boterdiep is juist een zeer geschikte locatie voor wonen. Dit zou een Toplocatie voor Bedum kunnen worden met een gezichtsbepalende functie.

Het huidige zicht aan de noord- en zuidzijde van Bedum:



Opvallend in het zicht op de zuidzijde is dat veel bedrijven een hek plaatsen tussen het bedrijventerrein en het Boterdiep. Het hek toont aan hoe weinig in deze tijd de bedrijven nog een relatie hebben met het Boterdiep. Waar in vroeger tijden het Boterdiep nog een functie had van aan- en afvoerroute voor goederen is dit al lang niet meer het geval.

De huidige functie van het Boterdiep is nu nog slechts beperkt tot een afvoerfunctie voor overtollig regenwater.

Deze werkgroep pleit ervoor het Boterdiep een meer geïntegreerde functie te geven. Dat is te realiseren door het Boterdiep te integreren met wonen i.p.v. werken (zie het onderdeel wonen). Tevens wordt zo de recreatieve functie gestimuleerd.

3.3. *Visie op Winkelen*

Winkels hebben bovenal behoefte aan een goede toeloop van het publiek en een goede bereikbaarheid middels wegen en parkeerruimte.

Deze werkgroep kiest ervoor een duidelijke centrumfunctie te definiëren waar winkels en horeca een plaats kunnen krijgen in de dorpskern van Bedum. Verspreiding over Bedum dient te worden voorkomen. Door concentratie ontstaat voldoende toeloop om ook de kleine winkels een kans te geven en ontstaat een gezonde basis voor horeca, temidden van het winkelende publiek.

Er zijn meerdere mogelijkheden voor de plek van het centrum. Deze werkgroep kiest voor een ontwikkeling gebaseerd op dorpskenmerken van Bedum en niet voor de ontwikkeling van een nieuw centrum buiten de dorpskern. Onderstaande foto's tonen de bedrijvigheid van Bedum in het begin van de vorige eeuw. Het Boterdiep vormde in die tijd een belangrijk middelpunt van transport, handel en onderlinge ontmoeting.



Een plaats voor het centrum aan de oevers van het Boterdiep is te verkiezen. Op deze wijze wordt het centrum bij Super De Boer verbonden met het centrum bij de PLUS supermarkt en ontstaat een aaneensluitend winkelcentrum, centraal in het dorp gelegen. De ALDI zou in deze opzet een nieuwe positie aan het Boterdiep kunnen krijgen.

De oude functie van het Boterdiep is uiteraard niet meer transport van goederen. Het Boterdiep moet echter niet gezien worden als een noodzakelijk kwaad dat slechts dient voor de afvoer van overtollig regenwater. Het Boterdiep moet juist maximaal geïntegreerd worden met de te ontwikkelen omgeving. Zoals eerder aangegeven kan dat het beste door aansluiting op wonen. Het Boterdiep zou daarnaast ook een functie in het dorpscentrum kunnen behouden voor het winkelende publiek en de horeca.

Onderstaand voorbeelden van wat deze werkgroep daarbij voor ogen heeft.

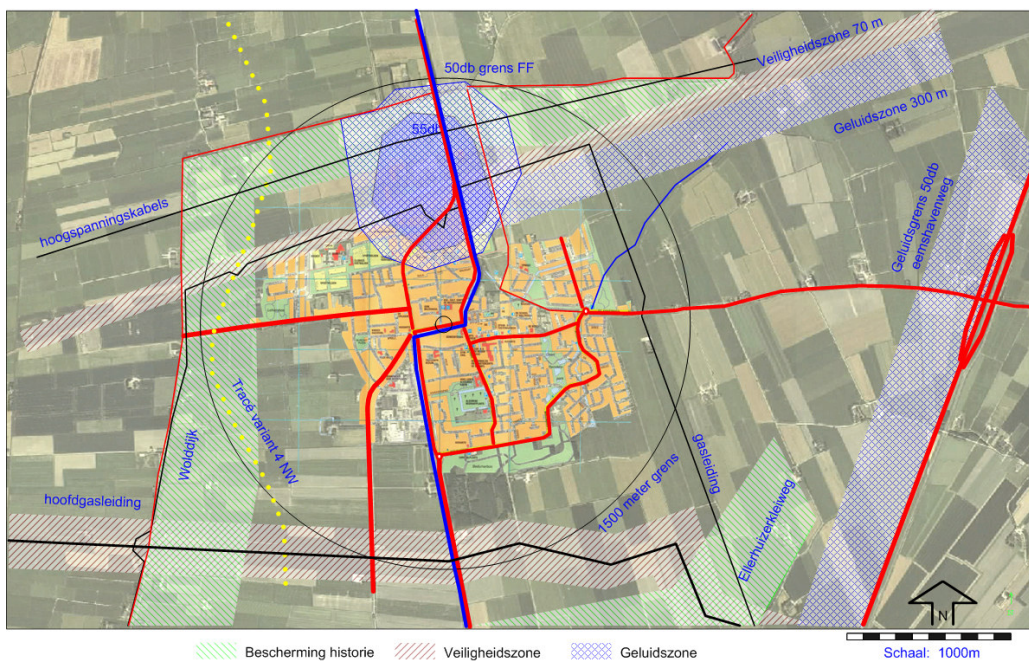


4. UITWERKING VAN HET STRUCTUURPLAN

4.1. Schematisch overzicht Begrenzingsen

In onderstaande Figuur 1 zijn de begrenzingsen aan de mogelijke uitbreidingen van Bedum weergegeven. Deze begrenzingsen bestaan uit:

- De hoofdtransportleidingen van het gas, waar bebouwing binnen 150 meter ter weersijden ervan niet is toegestaan
- De hoogspanningskabels met bouwbeperkingen (6 meter ter weersijden)
- Een gasleiding met bouwbeperking van 4 meter ter weersijden
- De spoorweg met een veiligheidszone van 70 meter ter weersijden en een geluidszone van 300 meter ter weersijden ervan
- De Eemshavenweg met een geluidsgrens van 50db, hetgeen neerkomt op een zone van ca 400 meter ter weersijden ervan
- Friesland Foods met een geluidsgrens van 50db, hetgeen neerkomt op het in de figuur weergegeven gebied.
- Groene zones waar bebouwing wordt vermeden om het historische karakter van bijvoorbeeld de Wolddijk te behouden.



Figuur 1 Begrenzingsen aan de bebouwing (vergroete versie in bijlage 8.3)

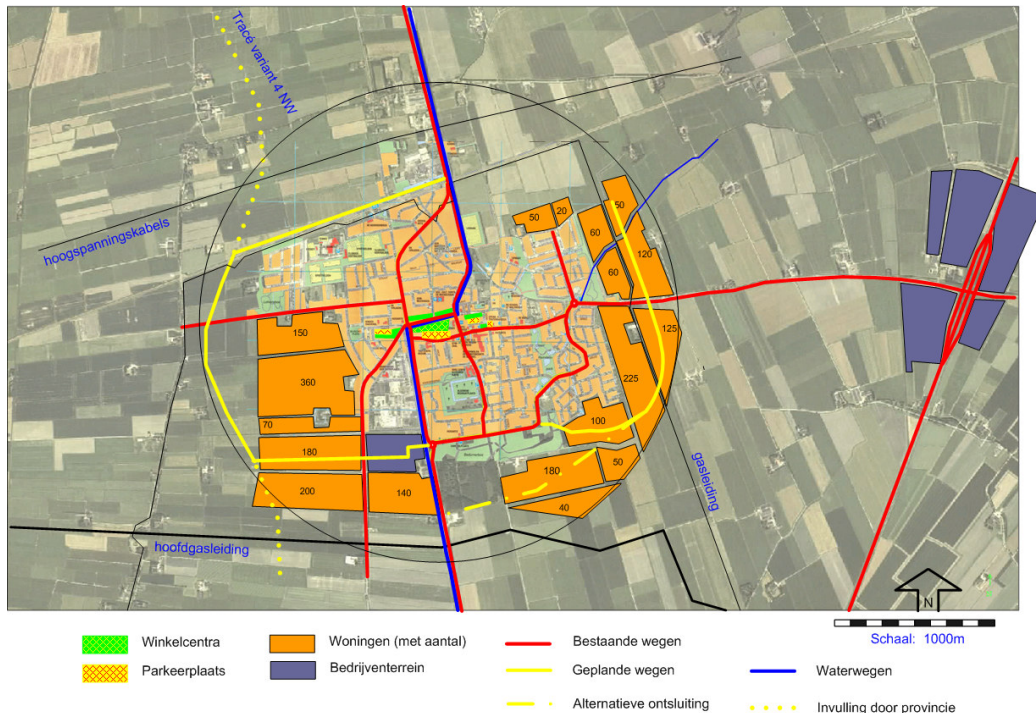
In Figuur 1 is tevens een cirkel weergegeven. Deze geeft de maximale afstand voor mogelijke uitbreidingen aan, gerekend vanuit het centrum van Bedum. De visie in dit structuurplan is immers om één centrum te creëren voor Bedum en wel centraal in de dorpskern gelegen. Deze moet goed bereikbaar zijn voor alle inwoners. Uit een analyse van de huidige praktijk in andere gemeenten blijkt, dat zodra de afstand tot de voorzieningen van de orde wordt van twee kilometer, er een nieuw centrum voor deze voorzieningen moet worden gecreëerd. Dit houdt voor Bedum in, dat als de bebouwing deze cirkel gaat overschrijden, de noodzaak ontstaat voor een winkelcentrum aan de rand van die uitbreiding.

Aangezien deze werkgroep beoogt het karakter van Bedum als dorp, dat gebouwd is om één centrum, te behouden, vormt de gegeven ring (1500 meter vanaf het centrum) voor dit structuurplan de uiterste rand van mogelijke bebouwing voor woningen.

In Figuur 1 is ook de tracévariant 4NW van de geplande provinciale weg Noord-Zuid ingetekend. De werkgroep is voorstander van realisatie van juist dit tracé en heeft het tracé ook meegenomen in de plannen. In het hoofdstuk over de huidige en toekomstige verkeerssituatie is dit tracé in elk geval deels meegenomen in de gewenste oplossing voor ontlasting van de Groningerweg.

4.2. *Bebouwing binnen de Begrenzing*

Uitwerking van een maximaal bebouwingsschema op basis van de begrenzingen, die in vorige paragraaf zijn weergegeven, leidt tot het overzicht in Figuur 2.



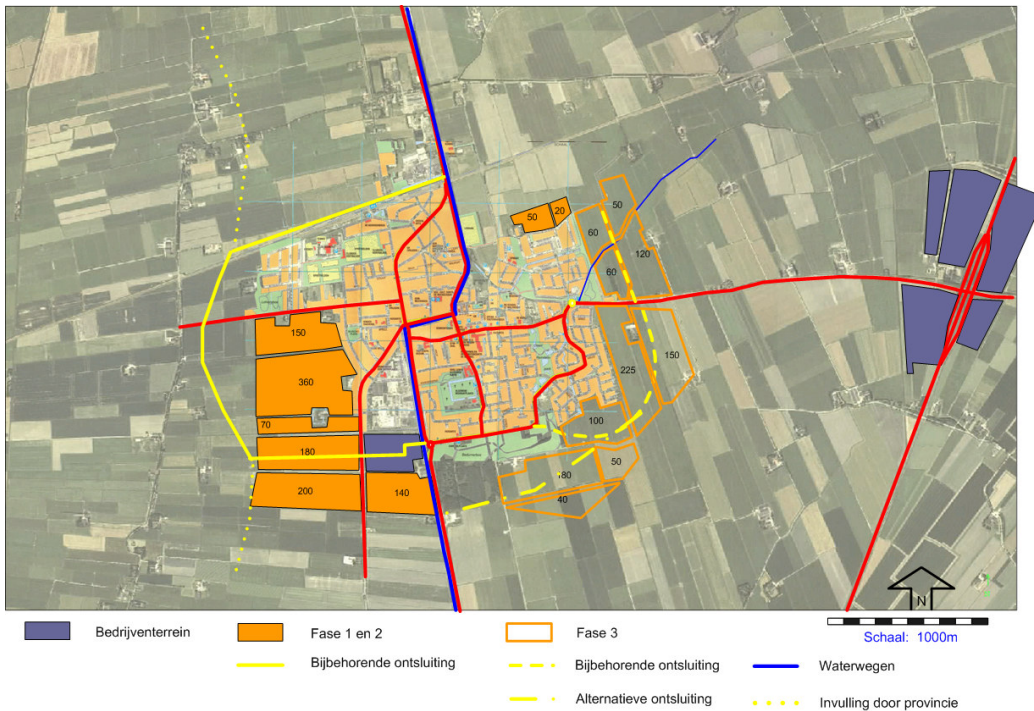
Figuur 2 maximale bebouwing binnen begrenzingen (vergroete versie in bijlage 8.4)

Overal waar belemmeringen zijn voor bebouwing, is in bovenstaand schema daarmee rekening gehouden. Het schema geeft aan waar de *grens* ligt voor uitbreidingen van Bedum. De werkgroep is van mening dat deze grens niet moet worden overschreden. Dat is ook in het geheel niet noodzakelijk, aangezien de mogelijke uitbreidingsruimte in dit geval bijna 2200 woningen omvat; veel meer dan de 1200 woningen die op termijn van 15 jaren wordt voorzien in het plan van Gemeente Bedum.

In Figuur 3 is de eindsituatie met ca. 1200 woningen extra ten opzichte van het huidige aantal woningen in Bedum weergegeven.

De aantallen in de vlakken geven het (standaard) aantal woningen aan in de gegeven ruimte.

Gezien de forse uitbreidingsruimte die er in Bedum is, is er geen noodzaak om af te wijken van de dorpsbenadering die deze werkgroep heeft gekozen. Ruime opzet behoort daarom ook het uitgangspunt te blijven.



Figuur 3 Eindsituatie 2019

Zoals in bovenstaande is aangegeven is de totale ruimte voldoende voor bijna 2200 woningen. De verschillende delen van de totale uitbreidingsruimte hebben elk hun eigen voor- en nadelen. Aan de hand van criteria kunnen we de voor- en nadelen tegen elkaar afwegen en ontstaat daarmee een fasering in de aanleg.

Belangrijke criteria zijn:

- ontsluitingsmogelijkheden
- aansluiting op wensen van burgers
- effect op de omgeving
- haalbaarheid m.b.t. de aankoop van gronden

Deze werkgroep komt op basis hiervan tot de conclusie dat de eerste fase bestaat uit de realisatie van de uitbreiding in Zuid-West Bedum. In dit deel kunnen (ook weer gefaseerd) ca. 1100 woningen worden gerealiseerd.

Met de uitbreiding in Zuid-West Bedum kan overigens direct worden gestart. Na omzetting van de nu geplande uitbreiding naar het zuiden van het bedrijventerrein naar woningbouw, kan direct met die woningbouw worden begonnen. Dit wordt in dit plan fase 1; goed voor 140 woningen.

Voor de details van dit eerste deel wordt verwezen naar het onderdeel "werken" verderop in dit structuurplan.

Fase 2a, 2b en 2c omvatten elk ca 300 woningen in het gebied Zuid-West Bedum. Dit deel kan worden gerealiseerd naar gelang de bijbehorende ontsluiting beschikbaar komt.

Ten aanzien van Ter Laan 4 voorziet deze werkgroep een beperkte uitbreiding van ca. 70 woningen en niet de beoogde 300 woningen. Dit heeft te maken met de begrenzing aan het noorden (de geluidszone van het spoor) en de beperkte mogelijkheden tot vergroting van de verkeersbewegingen over de ontsluitingsweg Reiger. Dit deel van de uitbreiding kan op elk moment plaatsvinden.

Voor de fases 1 en 2 is een extra ontsluiting voorzien waarbij gebruik wordt gemaakt van het tracévariant 4 NW van de Provinciale weg Noord-Zuid (zie volgende paragraaf).

4.3. *Gevolgen van de uitbreiding op de Verkeerssituatie*

In Bijlage 8.2 is een model weergegeven voor berekeningen van de consequenties voor het woon-werk verkeer en voor het centrum verkeer. De conclusies van de uitwerking van dit model zijn in dit hoofdstuk weergegeven. Voor de details wordt verwezen naar de Bijlage 8.2.

Uit de berekening van de gevolgen van de uitbreiding van Bedum met 1100 woningen in de zuidwesthoek ten opzichte van de huidige verkeerssituatie in Bedum blijkt het volgende voor de verkeersbelasting op een aantal drukke wegen:

- Boterdiep OZ neemt af met ca. 15%
- Waldradrift Oost neemt toe met ca. 10%
- Waldadrift zuid neemt toe met ca. 5%
- Groningerweg neemt toe met ca. 40%

In dit plan is een aansluiting voorzien van Friesland Foods op de westelijke ringweg; dit verkeer hoeft niet meer door het dorp.

Indien de Provinciale Weg Noord-Zuid ten westen van Bedum volledig wordt gerealiseerd (Tracévariant 4 NW) zal de druk op de Groningerweg aanzienlijk verminderen en naar verwachting van een zeer drukke weg veranderen in een rustige weg.

De werkgroep is daarom een voorstander van de aanleg van deze weg aan de westkant van Bedum.

Uit Bijlage 8.2 blijkt dat het verkeer op de Vlijt zal toenemen met ca. 35%.

Indien onze plannen m.b.t. het nieuwe centrum worden gerealiseerd zal er een belangrijke impact zijn op bovenstaande cijfers met een egaliserend effect op de verschillende drukke wegen. Met name De Vlijt zal minder druk worden.

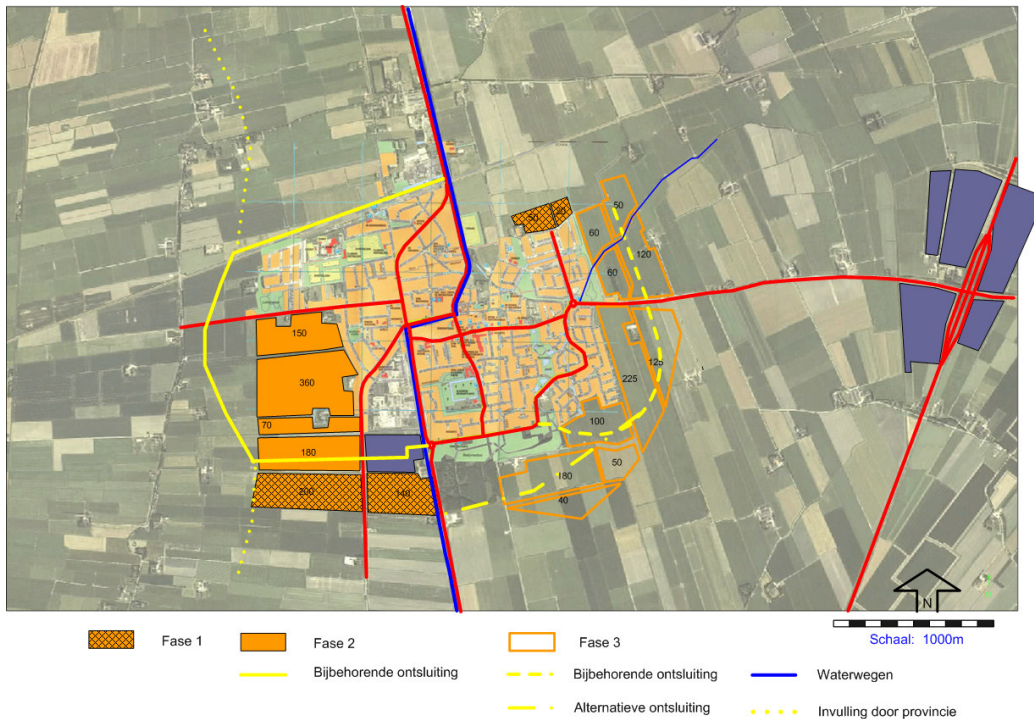
Op grond van bovenstaande berekeningen, voor woon-werk verkeer en centrum verkeer, kunnen wij een aantal conclusies trekken:

- de toename met ca. 1200 woningen (ca. 40%!) leidt in dit structuurplan tot een alleszins aanvaardbare verkeersbelasting op de verschillende wegen in het dorp en op de Groningerweg
- het verdient aanbeveling om de Provinciale Weg aan de westkant van Bedum te realiseren ter ontlasting van de Groninger Weg
- het verdient aanbeveling de ideeën van deze werkgroep m.b.t. het centrum uit te voeren; dit zal De Vlijt ontlasten van veel verkeer
- de noord-westelijke aansluiting op Friesland Foods zorgt ervoor dat vrachtverkeer van en naar Friesland Foods niet meer door het dorp hoeft.

4.4. *Fasering*

4.4.1. *Wonen*

Zoals in vorenstaande reeds toegelicht is de werkgroep van mening dat in de uitbreiding ruimschoots kan worden voorzien door middel van de invulling binnen de begrenzing van 1,5 km zoals in het schema in Figuur weergegeven.



Figuur 4 Fasering (vergrote versie in bijlage 8.4)

Deze uitbreiding kan maximaal leiden tot 2180 woningen bovenop de huidige ca. 3000 in het dorp Bedum.

Aan de hand van de criteria, zoals beschikbaarheid van grond, inpassing in de visie, belasting van het wegennet, komt de werkgroep tot de volgende fasering:

Fase 1:

Omzetting van het bestemmingsplan van de huidige, nog niet verkochte, dan wel in optie uitgegeven, delen van het bedrijventerrein in Zuid-West Bedum van bedrijfsfunctie naar woonfunctie en vervolgens woningbouw volgens een uitgewerkt concept van het voorbeeld zoals bovenstaand weergegeven.

Deze uitbreiding geeft direct de mogelijkheid van ca. 140 woningen.

Tevens kan in fase 1 Ter Laan 4, met een beperkt aantal van 70 woningen, worden uitgebreid.

In totaal omvat Fase 1 daarmee ca. 210 woningen.

Fase 2:

Verdere uitbreiding van Zuid-West Bedum met in totaal 960 woningen, te realiseren in bijvoorbeeld drie deelfases van elk ca. 300 woningen. In deze fase kan een extra ontsluiting aan de westkant van Bedum (het tracé 4 NW van de provinciale Noord-Zuid verbinding) gebruikt worden voor directe ontsluiting en ontlasting van het dorpscentrum. Indien het tracé volledig wordt doorgetrokken naar het zuiden richting Groningen zal hiermee tevens de Groningerweg worden ontlast.

Fase 3:

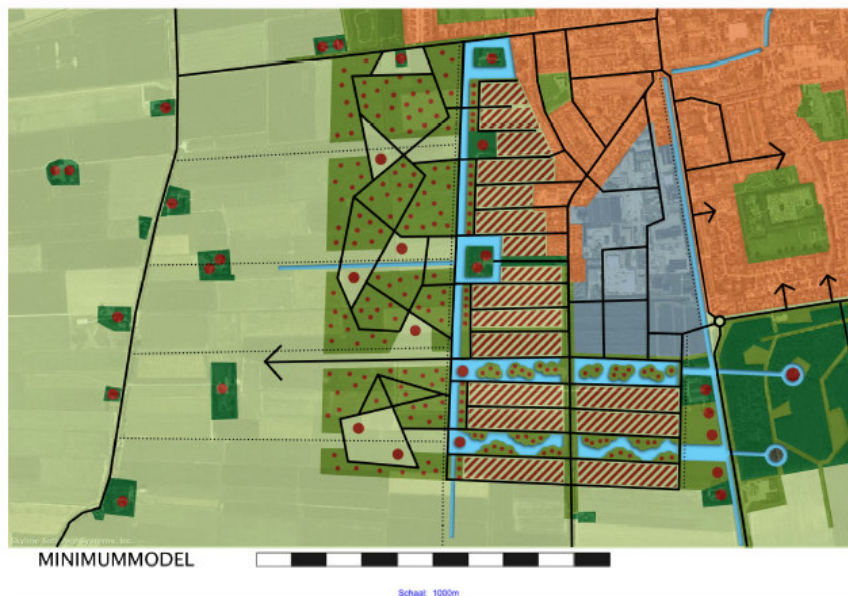
Uitbreiding tot de volledige ring van 1,5 km om het centrum is benut. De totale uitbreiding bereikt dan een aantal van 2180 woningen, ruim voldoende voor de eerstkomende 20 tot 30 jaar, en ten opzichte van het huidige aantal woningen ruim 70% meer!

Voor fase 3 is de realisatie van een extra ontsluiting oostelijk van de Waldadriest noodzakelijk (weg W24).

4.5. *Ideeën m.b.t. realisatie van Zuid-West hoek*

In Bijlage 8.1 zijn onze ideeën weergegeven van de wijze waarop de nieuwe wijk in Zuid-West Bedum kan worden gerealiseerd. In deze paragraaf geven wij de belangrijkste kenmerken weer.

Teneinde inzichtelijk te maken op welke wijze de werkgroep de uitbreiding wil realiseren, zijn in onderstaand overzicht onze ideeën weergegeven. In eerste instantie wordt rekening gehouden met de bestaande bedrijven die in Zuid-West Bedum hun plek hebben gevonden en wordt de uitbreiding daarbuiten gerealiseerd.



Figuur 5 Invulling Zuid-West Bedum

De werkgroep laat in bovenstaande uitbreidingsplan zien dat een mooie inpassing in aan de bestaande landschappelijke kenmerken kan worden verkregen door gebruik te maken van:

- het Boterdiep, met landhuizen op grote kavels van 2000m² langs het Boterdiep, aansluitend aan de huidige grote woonboerderijen
- de eigenschappen van wonen langs het water ook verder naar binnen door te trekken in de nieuwe wijk en meer mensen te laten profiteren van dit belangrijke kenmerk van Bedum
- de bestaande zichtlijnen te behouden middels de open stroken van oost naar west
- de Noordwolderweg en de Wolddijk te behouden
- de nieuwe wijk in te passen in de verdere omgeving door naar het westen de bebouwing te laten aansluiten op de huidige boerderijen omgeving, middels aftakkingen van de Wolddijk
- de overgang naar de Wolddijk vindt verder plaats middels wonen in een bosrijke omgeving

In het plan zijn diverse woonvormen opgenomen, zoals

- wonen aan het water
- wonen op een eiland
- wonen in het bos
- kasteelwonen, waarin appartementen een plek kunnen krijgen

Onderstaand zijn diverse voorbeelden weergegeven van de wijze waarop wonen langs het water kan worden ingevuld.

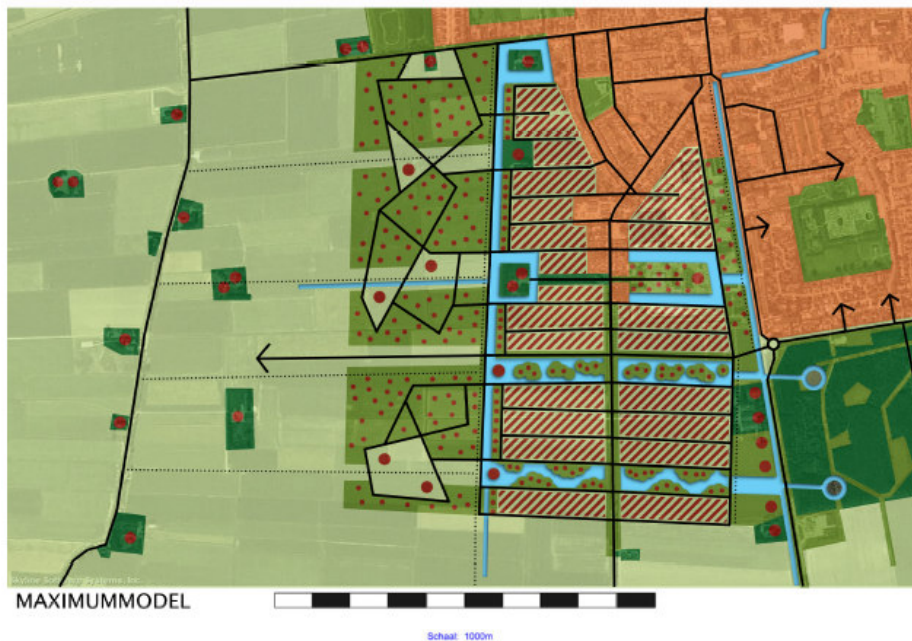


Figuur 6 Interpretatie van wonen in/op/aan het water

Op deze wijze wordt in plan Zuid-West Bedum een Top Locatie voor wonen gerealiseerd.

Uiteraard is de exacte invulling mede afhankelijk van het resultaat van een marktonderzoek dat zal moeten aangeven hoe groot de belangstelling zal zijn voor de diverse woonvormen.

Het plan van de gemeente Bedum gaat ervan uit dat op langere termijn het bestaande bedrijven terrein wordt omgezet in wonen. De werkgroep heeft dit idee overgenomen; onderstaand is dit in het lange termijn plan weergegeven.



Figuur 7 Invulling Zuid-West Bedum (inclusief huidig bedrijventerrein)

In bovenstaande opzet zijn onze ideeën verder doorgetrokken naar het centrum van Bedum.

Realisatie van dit deel is alleen op langere termijn mogelijk, aangezien de terreinen pas beschikbaar komen nadat de bedrijven daar ter plaatse zijn verdwenen. De werkgroep gaat er van uit dat dit deel geleidelijk kan worden gerealiseerd, op natuurlijke momenten, bij bedrijfsbeëindiging dan wel bij verandering van locatie.

In de bijlage wordt bovenstaand plan verder toegelicht.

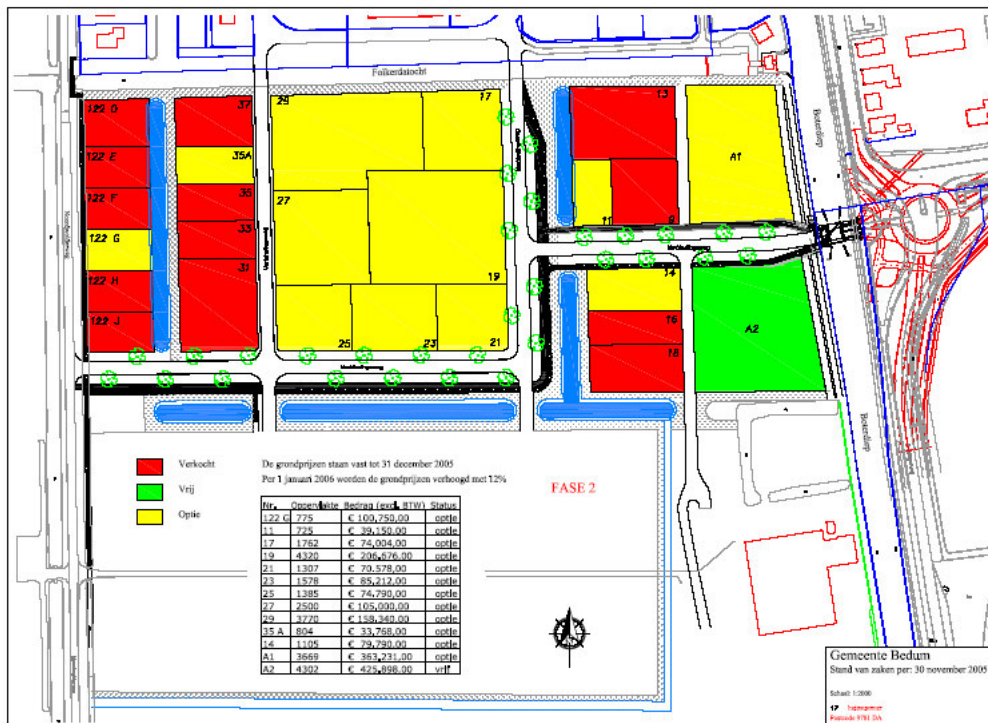
4.6. Werken

Ter oriëntatie is in Figuur 8 schematisch weergegeven welk oppervlak de huidige uitbreiding van het bedrijventerrein inneemt in het grote geheel. Het betreft het deel dat in het vorige overzicht in paars was weergegeven en geeft nu in rood de verkochte delen, in geel de delen in optie en in groen de nog geheel vrije delen.



Figuur 8 huidige uitbreiding bedrijventerrein

De huidige situatie m.b.t. de uitgifte van locaties aan bedrijven op het terrein aan het Boterdiep is in de schets in figuur 9 in detail weergegeven.



Figuur 9 Gemeenteschets van verkaveling nieuw bedrijventerrein

Uit de schets blijkt dat fase 2 nog helemaal vrij is.

Zoals uit de eerder gegeven argumentatie blijkt, pleit deze werkgroep ervoor de uitgifte zoveel mogelijk te beperken, in afwachting van het beschikbaar komen van een nieuw bedrijventerrein langs de Eemshavenweg. Uiteraard wordt geen afbreuk gedaan aan reeds gedane toezeggingen naar bedrijven, noch worden aankopen ongedaan gemaakt.

In onze optiek is het mogelijk de delen langs het Boterdiep per direct een andere bestemming te geven om de overgang naar wonen zoveel mogelijk te effectueren. Tevens is de bestemming van fase 2 per direct te wijzigen naar wonen. Voor beide delen hebben nog geen verkopen plaatsgevonden.

De beschikbare gronden lijken voornamelijk toereikend om de Bedumer bedrijven, die een locatie wensen, voldoende te faciliteren.

Het verdient aanbeveling geen actieve werving buiten de gemeente Bedum te doen naar bedrijven uit andere delen van Provincie Groningen of andere delen van het land.

De verdere uitbreiding naar het zuiden is nog geheel vrij van opties, laat staan verkopen. Ook dit deel dient de bestemming wonen te krijgen.

Op deze wijze kan een beleid worden gerealiseerd, waarbij de bestaande vraag naar bedrijventerreinen nog kan worden gerealiseerd, maar tevens de bestemming van de vrije delen naar een woonbestemming kan worden omgezet.

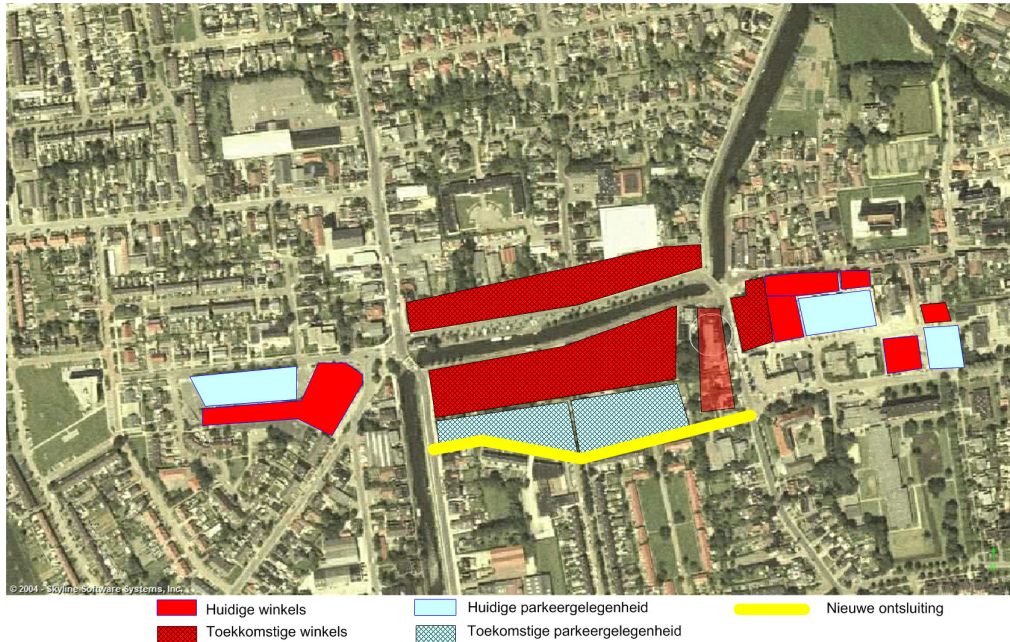
Uiteraard moet er daarnaast gestart worden met de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein langs de Eemshavenweg, om zodoende ook voor de lange termijn te kunnen voldoen aan de vraag naar dit soort faciliteiten. Voor bedrijven, die op het bestaande terrein uit hun ruimte groeien, en bij noodzakelijke vernieuwingen dient het beleid er op gericht te worden deze een locatie op het nieuwe terrein te geven. Bij een

meer actief beleid zouden daarnaast bestaande bedrijven gestimuleerd kunnen worden om op termijn ook te verhuizen naar het terrein aan de Eemshavenweg.

4.7. Winkelen

Teneinde maximale invulling te geven aan de visie van de werkgroep (zie vorenstaande) dient één centraal gebied, langs het Boterdiep, te worden aangewezen voor winkels en horeca.

In het schema in Figuur 10 is het centrum, zoals deze werkgroep voorziet, weergegeven. Winkels en horeca zijn in rood aangegeven, parkeerruimte in lichtblauw.



Figuur 10 Detailinvulling dorpscentrum

In de schets zijn de bestaande centra bij Super De Boer en de Plus supermarkt weergegeven. De Aldi-supermarkt is in dit schema opzettelijk niet ingekleurd omdat dit centrum o.i. op termijn naar de nieuwe locatie zou moeten verhuizen.

De gebieden van Super de Boer en Plus supermarkt worden met elkaar verbonden door het nieuw aan te wijzen gebied langs het Boterdiep.

De Zuidzijde komt het eerst in aanmerking voor ontwikkeling. Het betreft de strook tussen Boterdiep ZZ en de Prof. Ridderbosstraat. Door verbreding van de Prof. Ridderbosstraat komt, naast de 2 wegen langs het Boterdiep een derde dwarsverbinding tot stand. Hier dient voldoende parkeerruimte te worden gecreëerd. De weg aan de ZZ van het Boterdiep kan daarmee komen te vervallen voor doorgaand verkeer en worden heringericht als voetgangersgebied.

Uiteraard is dit deel van het plan ambitieus; het gebied zal hierdoor grote veranderingen ondergaan. De werkgroep is evenwel van mening dat het op termijn heel goed realiseerbaar is en hiermee een enorme versterking van het dorpskarakter van Bedum kan worden gerealiseerd.

In een latere fase kan ook de Noordzijde van het Boterdiep onderdeel worden van het Centrum Bedum, al naar gelang de noodzaak tot verdere uitbreiding zich voordoet.

5. FINANCIËLE OVERWEGINGEN

M.b.t. de aankoopprijs van de gronden gaan wij uit van gelijke bedragen voor alle gronden op de verschillende locaties. Wij realiseren ons dat dit in de praktijk niet zo zal zijn, maar beschikken enerzijds niet over die gegevens en vinden anderzijds hierover ook niets terug in de plannen van Gemeente Bedum.

Indien hierover gedetailleerde gegevens beschikbaar komen is de werkgroep bereid dit plan verder op dit onderdeel uit te werken.

Dure faciliteiten zijn:

- ontsluitingswegen
- bruggen over het Boterdiep
- verplaatsingen van bestaande, gerealiseerde bedrijven of panden
- afbraak van bestaande gebouwen

5.1. Grondaankoop

De situatie m.b.t. de aankoop van gronden in de Zuid-West hoek is voor de Gemeente Bedum eenvoudiger dan in de Noord-Oost hoek. In de Noord-Oost hoek zijn de gronden reeds in bezit van projektontwikkelaars. Als gevolg hiervan zal het voor Gemeente Bedum hier veel moeilijker zijn om greep te houden op de invulling van de nieuwe wijk.

In de Zuid-West hoek heeft Gemeente Bedum een deel van de grond in bezit. Hier is invloed op de ontwikkeling van de wijk veel groter en kan bovendien rendement gemaakt worden op de beschikbare grond.

5.2. Ontsluitingswegen

De ontsluitingswegen in dit plan kunnen volledig gefinancierd worden uit de ontwikkelingskosten voor de nieuwe wijk Zuid-West Bedum.

Een uitzondering hierop betreft de ontsluitingsweg naar Friesland Foods. Deze weg is onderdeel van de ring rond Bedum en vormt het noordwestelijke kwart van de ringweg. Deze weg is veel korter dan de weg die in het gemeentelijke rapport wordt voorzien tussen Friesland Foods, middels een brug over het Boterdiep, en de Eemshavenweg. Er hoeft hier geen dure grond te worden aangekocht; naast de spoorbaan mogen geen huizen worden gebouwd.

Voor de financiering dient Gemeente Bedum samen met Friesland Foods en/of de provincie een oplossing te vinden.

De delen van de ringweg aan de zuid-oost en oostkant van Bedum kunnen volledig gefinancierd worden uit de ontwikkelingskosten van de delen aan betreffende kant van Bedum en zijn pas op veel langere termijn noodzakelijk.

5.3. Bruggen over het Boterdiep

In het voor u liggende plan zijn geen extra bruggen over het Boterdiep noodzakelijk.

5.4. Verplaatsingen van bestaande, gerealiseerde bedrijven of andere panden

Voor het bedrijventerrein worden geen gedwongen verplaatsingen voorzien. Geleidelijke afbouw vindt plaats op natuurlijke momenten, dus slechts wanneer

bedrijven zelf kiezen voor de locatie bij de Eemshavenweg bij bijvoorbeeld grote uitbreidingen of vernieuwingen.

Uiteraard zal de creatie van het nieuwe centrum wel een uitdaging voor de Gemeente Bedum opleveren. Gezien het feit dat er al gedacht wordt aan vernieuwing van het betreffende gebied, houdt dit plan een wijziging van de bestaande plannen in en zal een detail-uitwerking nodig zijn met een langere tijdschaal, teneinde de veranderingen op een verantwoorde wijze tot stand te brengen.

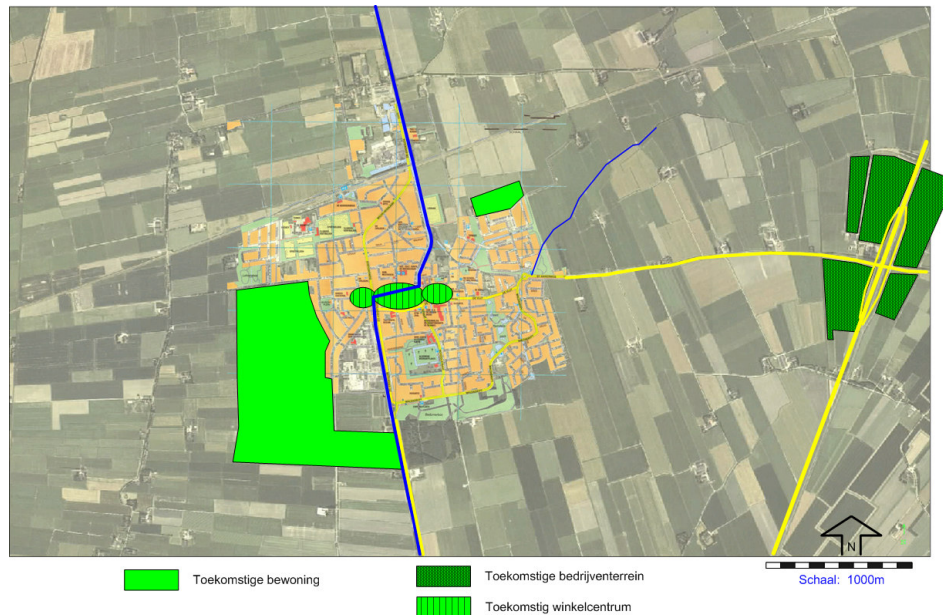
5.5. Vergelijking

In de plannen van Gemeente Bedum vinden wij omtrent financiële gevolgen niets terug; wij zijn echter van mening dat ons plan goedkoper gerealiseerd kan worden dan dat van Gemeente Bedum.

6. VERSCHILLEN TUSSEN DIT STRUCTUURPLAN EN DAT VAN GEMEENTE BEDUM

6.1. Wonen

Het structuurplan van Gemeente Bedum gaat tot 2019 uit van een grote uitbreiding aan de Noord-Oostkant van Bedum, terwijl het voor u liggende plan uitgaat van vooral uitbreiding aan de Zuid-Westkant van Bedum. Zie daarvoor Figuren 11 (dit plan) en 12 (Gemeente).



Figuur 11 globale invulling tot 2019 volgens dit structuurplan



Figuur 12 Invulling volgens het door de Zwarte Hond gemaakte structuurplan

De grote uitbreiding aan de Noord-Oostkant in het plan van Gemeente Bedum gaat ruim over de grens van 1,5 km vanaf het centrum gemeten en zullen dus eigen voorzieningen in de vorm van een winkelcentrum vereisen. Naast de al bestaande drie centra komt er dus nog een vierde bij. Dit leidt ertoe dat in het plan van Gemeente Bedum het dorpskarakter van Bedum geweld wordt aangedaan.

Het plan van deze werkgroep stelt het dorpskarakter van Bedum juist centraal en wil dat karakter ook op lange termijn behouden.

Tevens ontstaat door het plan van Gemeente Bedum verkeersdruk op Walddrift en de Vlijt. Het zal duidelijk zijn dat een deel van het verkeer uit de Noord-Oost hoek door Bedum zal gaan van en naar Groningen, alsmede ontstaat meer verkeer richting centrum, vooral via de Vlijt. Een deel van de verkeersdruk kan worden verminderd door in de wijk Noord-Oost een nieuw winkelcentrum te creëren. Dit heeft echter grote nadelige gevolgen voor het dorpskarakter van Bedum en is strijdig met de ontwikkeling van een aantrekkelijk dorpscentrum.

De werkgroep stelt voor gezamenlijk de verkeerssituatie voor de twee structuurplannen verder uit te werken, zonodig door een externe deskundige.

Het structuurplan van deze werkgroep is, in tegenstelling tot het structuurplan van Gemeente Bedum, een integraal plan en houdt zodanig rekening met de extra verkeersbelasting dat een veilige en rustige omgeving kan worden gewaarborgd.

6.2. Werken

In het plan van deze werkgroep wordt een bedrijventerrein voorzien langs de Eemshavenweg en wordt het bestaande bedrijventerrein grotendeels omgezet naar wonen.

Het resultaat is dat een veel betere integratie van bebouwing met de landschappelijke kenmerken van Bedum wordt verkregen. Het plan van Gemeente Bedum leidt naar de overtuiging van de werkgroep tot desintegratie van het dorp en zijn omgeving.

In het plan van Gemeente Bedum is een dure brug en een dure weg nodig voor de ontsluiting van Friesland Foods.

Deze nieuwe weg met brug bij het Boterdiep ter hoogte van Friesland Foods en aansluiting op de Eemshavenweg is wel effectief voor het vrachtverkeer van Friesland Foods, maar niet voor de verkeerstoename van wegen in Bedum. De nieuwe weg zal niet of nauwelijks bijdragen aan de ontsluiting van bestaande of toekomstige woonwijken.

Daarnaast is het aan te leggen tracé veel langer en is er een dure brug nodig hetgeen ertoe leidt dat deze weg een negatief rendement oplevert.

In het plan van deze werkgroep zijn de kosten aanzienlijk lager, aangezien geen brug over het Boterdiep nodig is, en de verbindingsweg met Friesland Foods veel korter is.

6.3. Winkels en horeca

Het plan van de Gemeente Bedum meldt nauwelijks iets over winkels en winkelcentra. De uitbreiding met woningen grotendeels aan de Oostkant van het dorp resulteert noodgedwongen in de realisatie van een vierde winkelcentrum vanwege de relatief grote afstand tot de huidige centra. Dit leidt uiteindelijk tot vier centra, waardoor het dorpskarakter geheel verloren gaat.

In het plan van deze werkgroep wordt voor winkels en horeca een centrum geboden dat goed geïntegreerd is met het Boterdiep en daardoor een stimulans geeft aan detailhandel en horeca. Tevens wordt het dorpskarakter verder versterkt.

7. CONCLUSIES

Het voor u liggende plan is een integraalplan.

Naar de mening van de werkgroep is de beoogde uitbreiding dusdanig groot (40%-70%), dat alle aspecten van wonen, werken en winkelen in de verschillende fasen van uitbreiding in samenhang bekeken moeten worden. Dat is in dit plan gedaan door in elke fase de vier onderdelen, in samenhang, uit te werken:

- woningbouw
- centrum
- bedrijven
- verkeersbelasting

Dit plan beschrijft verschillende fasen van de uitbreiding; fase 1 is direct uitvoerbaar en realiseert 210 woningen. Fase 2 maakt uitbreidingen met ca. 1000 woningen mogelijk en dit plan geeft een lange termijn perspectief naar 2180 woningen (fase 3), een uitbreiding van ruim 70%!

Met betrekking tot de verkeerssituatie is het structuurplan van deze werkgroep verre te verkiezen is boven het structuurplan van Gemeente Bedum. Daarnaast is dit plan voor wat betreft wegen-infrastructuur veel goedkoper dan het plan van Gemeente Bedum.

Het plan van Gemeente Bedum leidt tot de omvorming van het dorp Bedum naar een situatie waarbij het dorpskarakter verloren gaat. Wij voorzien dat een woonomgeving ontstaat, vergelijkbaar met een wijk zoals Vinkhuizen in de stad Groningen.

Het voor u liggende plan leidt ertoe dat het dorpskarakter van Bedum behouden blijft en een optimale aanpassing ontstaat van het dorp aan de landschappelijke kenmerken van Bedum. Het plan voorziet in de creatie van een Top Locatie voor wonen langs het Boterdiep, hetgeen het aanzien van Bedum enorm zal verbeteren, alsmede een centrum doet ontstaan, dat volop mogelijkheden biedt aan winkelbedrijven en horeca, terwijl het dorpskarakter wordt versterkt.

Het voor u liggende plan is een volwaardig alternatief voor het structuurplan van Gemeente Bedum; het geeft, in tegenstelling tot het plan van Gemeente Bedum, een volledige en harmonieuze oplossing voor de enorme groei, die wordt voorzien. De inhoud van het voor u liggende plan is voorgelegd aan stedenbouwkundigen en verkeersdeskundigen, teneinde de betrouwbaarheid van de verschillende onderdelen op een hoog niveau te brengen.

Onze conclusie: "Bedum verdient Beter" dan hetgeen momenteel door bureau De Zwarte Hond is voorgesteld.

8. Bijlagen bij Bedum verdient Beter

8.1. Zuid-West Bedum als Top Locatie voor Wonen

In deze bijlage een stedenbouwkundige studie van de ontwikkeling van de Zuid-West hoek van Bedum, te noemen woongebied Folkerda.

Inleiding

In het Structuurplan "Bedum en Onderdendam 11.04.2005" wordt de bedrijvenontwikkeling ten westen van het Boterdiep verder naar het zuiden doorgezet en wordt het gebied ten westen van het bedrijventerrein als woongebied aangegeven. Onderhavige studie bevat een onderzoek naar de mogelijkheid om de woonontwikkeling van dit zogeheten Folkerda gebied sterker aan het Boterdiep te koppelen.

De studie richt zich vooral op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied om het als de meest voor de hand liggende woonuitbreiding van het dorp aan te wijzen en de bedrijfsuitbreiding elders te situeren. In het structuurplan is aangegeven om het bestaande bedrijventerrein ten westen van het Boterdiep in de toekomst te transformeren naar wonen.

In de lijn daarvan worden drie modellen onderzocht:

1. Een maximaal model, dat als referentie dient voor een ideale woonontwikkeling langs het Boterdiep. In dit model wordt de bedrijvenontwikkeling gestopt en het bestaande terrein geheel getransformeerd naar wonen.
2. Een minimaal model, waarin de bedrijvenontwikkeling wordt gestopt met de huidige infrastructuur.
3. Een tussenmodel, waarbij een deel van de huidige infrastructuur wordt omgevormd naar wonen.

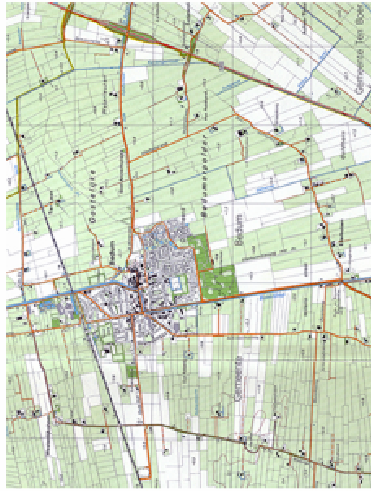
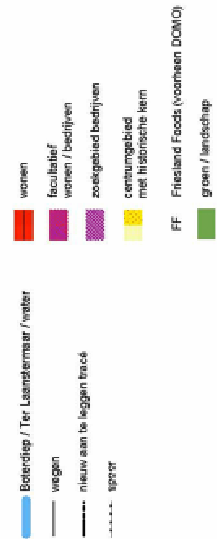
Uitgangspunten

Bij het minimummodel wordt uitgegaan van ca 1100 woningen.

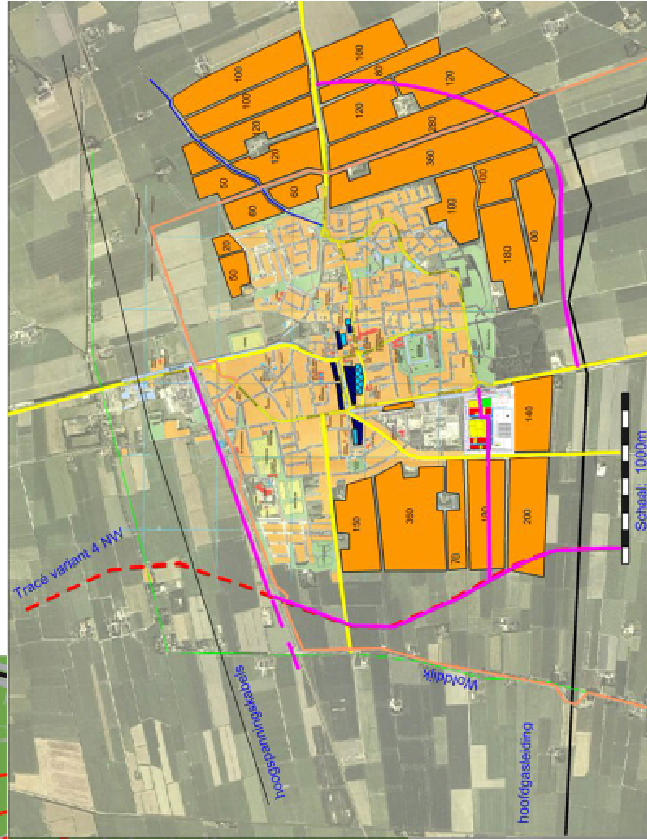
Alle modellen houden verder rekening met:

- een aansluiting op het voorkeustracé NWG (Noord West Groningen), vanaf de nieuwe brug over het Boterdiep;
- de hoofdgasleiding en
- de landschappelijke beperking van o.a. de Wolddijk.

- 1. Structuurplan Bedum 11-04-2005
- 2. structuurvisie "Folderda"
- 3. topografische situatie (ca 1995)



1.



2.



Modellen

Voor alle drie modellen is de topografische onderlegger richtingbepalend. Het Boterdiep, de Noordwolderweg en (verder naar het westen) de Wolddijk zijn lijnen die het landschap in noord-zuid richting structureren, terwijl de verkaveling van de landerijen overtuigend oost-west gericht is.

Zeer karakteristiek zijn de verspreid in het open landschap liggende en aan deze noord-zuid lijnen gekoppelde boerderijen op begroeide erven.

In het studieontwerp wordt de koppeling met het Boterdiep gelegd door het water op een aantal plaatsen naar binnen te halen en te verbinden met een eveneens noord-zuid gerichte singelstructuur, die een aantal bestaande boerderijen verbindt en waaraan een aantal nieuwe (urban)villa's kunnen worden toegevoegd. Het water is bevaarbaar tot aan de Noordwolderdijk.

Het gebied wordt op deze wijze in een aantal zones verdeeld:

Een zone met het Boterdiep als centrale as, waarin een aantal villa's in een landschappelijke setting zijn gesitueerd in aansluiting op de bestaande boerderijvilla's. De dichtheid neemt toe in de richting van het centrum. Aan de overzijde wordt het bos opgenomen in de structuur van het Boterdiep, beter toegankelijk gemaakt.

Een zone met de Noordwolderweg als centrale as. Hierin wordt de hoofdmoot van het woongebied opgenomen en (als rekenuitgangspunt) ingevuld met twee-onder-een-kap woningen. Door o.a. de brede waterrijke dwarsverbindingen (met verschillende vormen van 'waterwonen') wordt de zone opgedeeld in verschillende woonbuurten.

In de derde zone wordt ten westen van de Singel een bos aangelegd met open plekken en stroken, die de overgang naar het landschap aan weerszijden van de Wolddijk verzorgen. Aan een informeel statenpatroon in het bos worden kavels uitgegeven. Op de open plaatsen in het bos kunnen 'urbanvilla's' worden opgericht, die boven de bomen uitkomen als indicatoren van de boswijk.

De hoofdontsluiting vindt plaats via de nieuwe brug over het Boterdiep en het huidige nieuwe bedrijventerrein in westelijke richting naar het voorkeustracé (NWG) en via de Singel, die aansluit op de Oude Dijk.

Model 1

In dit model - dat gezien moet worden als referentie van de meest wenselijke toekomstige situatie - worden drie doorkoppelingen gemaakt naar het Boterdiep. Het bedrijventerrein wordt geheel getransformeerd naar het wonen.

Model 2

In model 2 is de huidige bedrijfsontwikkeling uitgangspunt. De overgang naar het woongebied wordt gemaakt door de waterstrook iets zuidelijker te leggen. Het nadeel t.o.v. het ideaalmodel is een entree via een bedrijventerrein en een minder evenwichtige verdeling van de woonbuurten.

Model 3

Dit model is een echte tussenoplossing: je komt de wijk rechtstreeks via de waterstrook binnen, ten nadele van het bedrijventerrein dat een (overigens nog niet bebouwde) strook moet inleveren.

Woningen

De woningaantallen (tussenmodel) zijn als volgt:

Boterdiepzone

villa's aan het water: 8

Noordwolderwegzone

straatwoningen (2/1kap): 628

waterwoningen: 38

singelwoningen: 30

Boszone

boswoningen (vrije kavels): 260

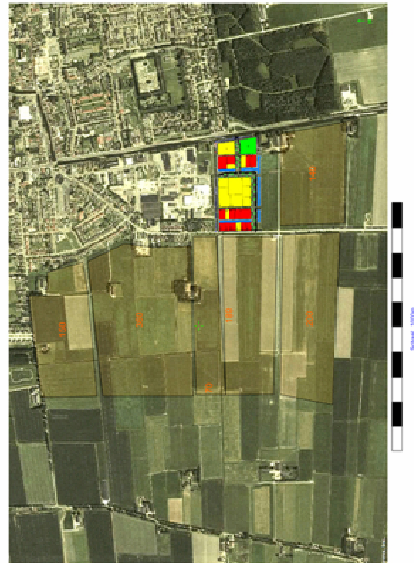
urbanvilla's (appartementen): 152

Totaal: 1116

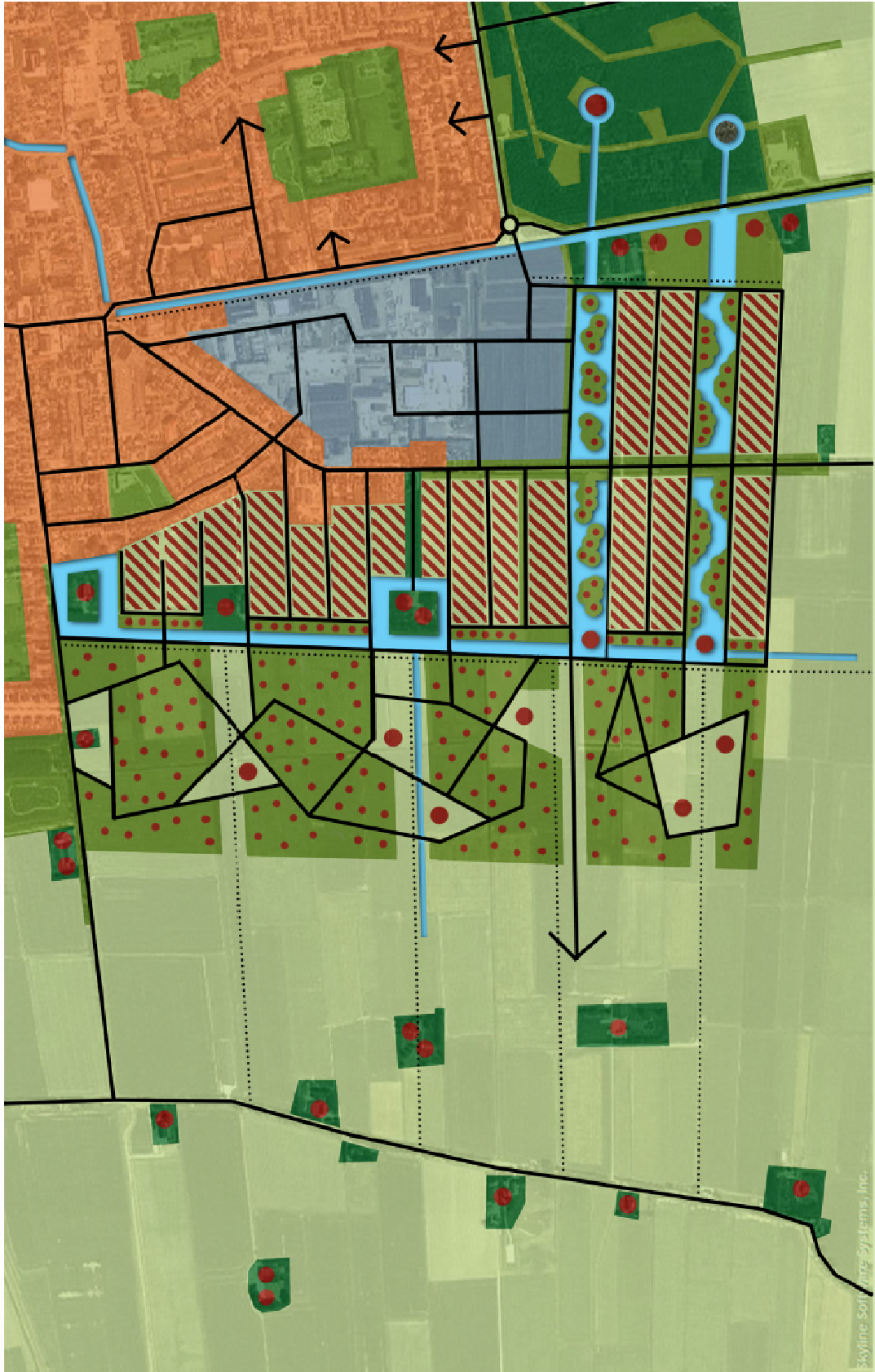
De woningtypen zijn – afhankelijk van de marktvraag inwisselbaar.



LANDSCHAPPELIJKE ELEMENTEN

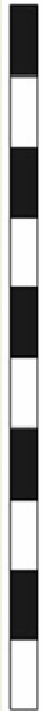
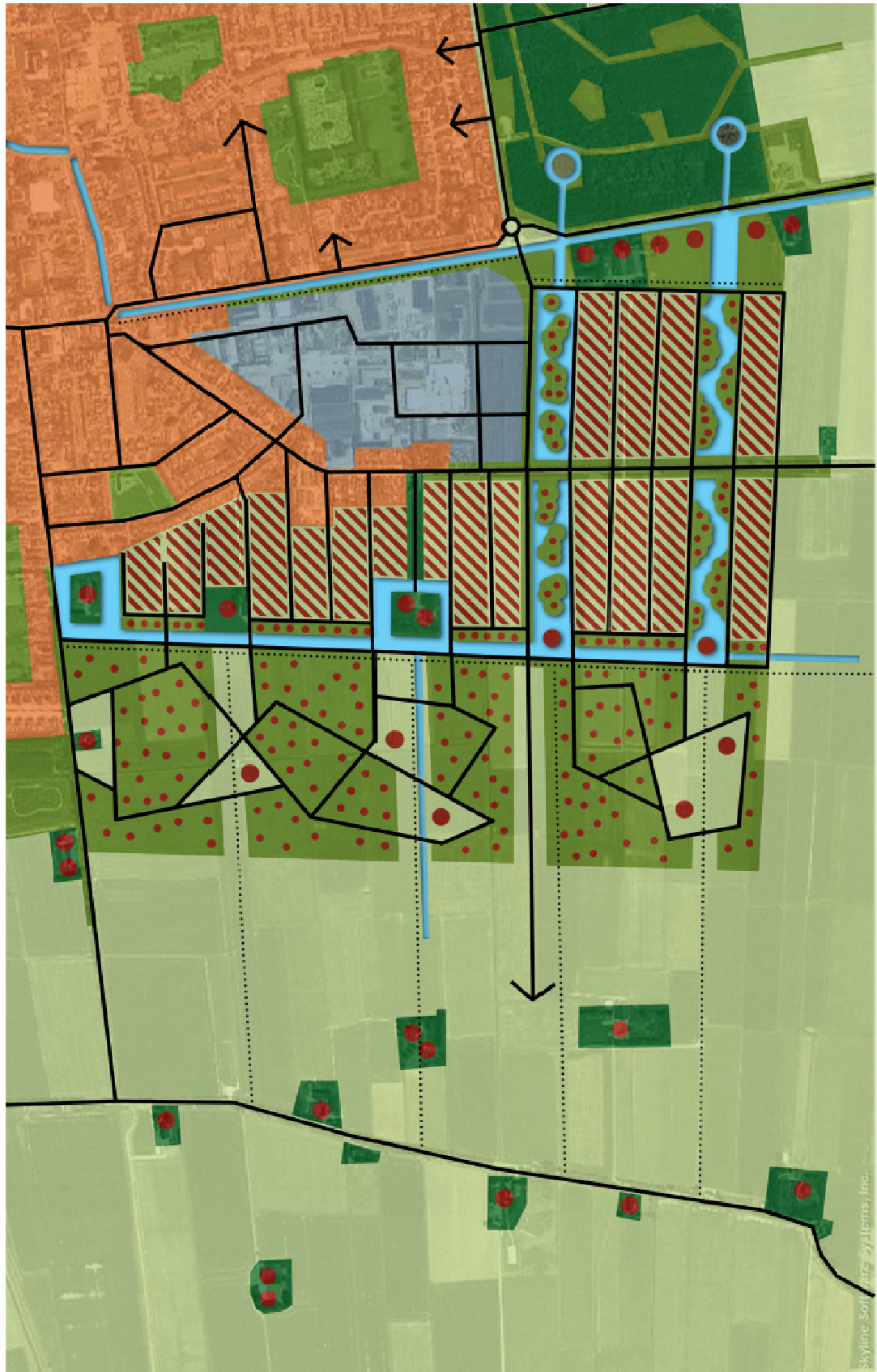






MINIMUMMODEL

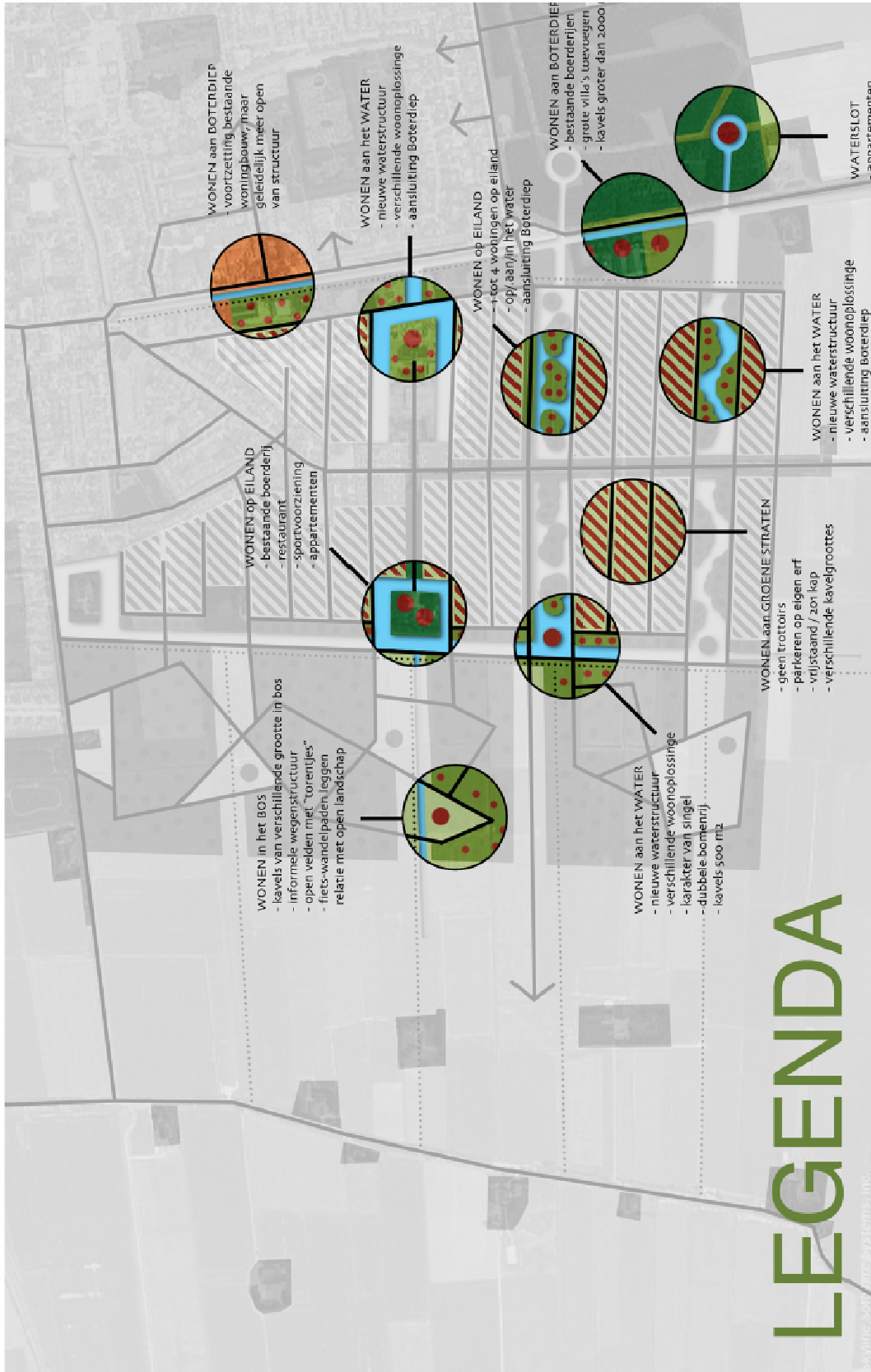
Schaal: 1000m



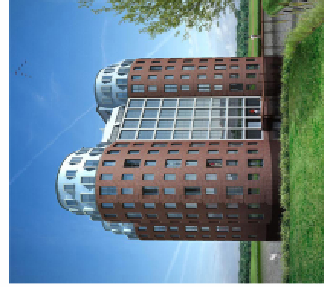
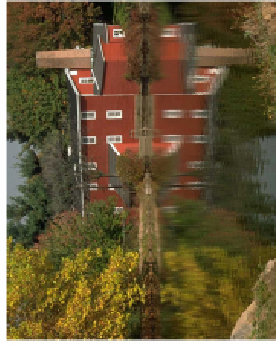
Schaal: 1000m

TUSSENMODEL

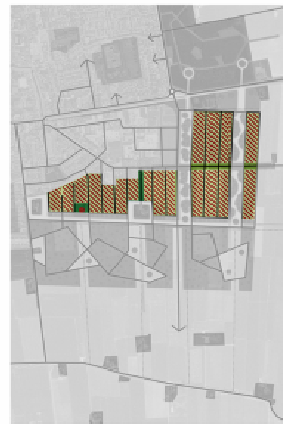
Esyline Software Systems, Inc.



WONEN in het aan het op het WATER



**WONEN
aan
GROENE
STRATEN**





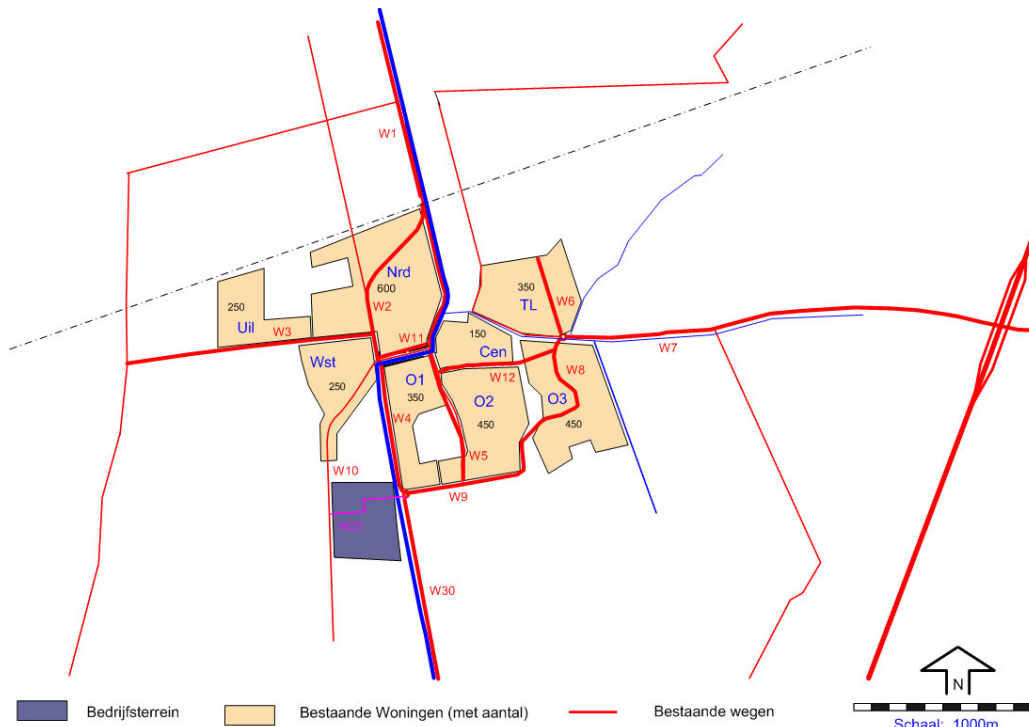
**WONEN
in het
BOS**

8.2. Verkeers Analyse: Verkeerssituatie in dit Structuurplan

8.2.1. Huidige situatie

In onderstaande tabellen wordt, middels een model, de huidige verkeerssituatie voor het woon-werkverkeer in het dorp Bedum weergegeven alsmede de toename in verkeersintensiteit bij realisatie van de in dit plan geschetste uitbreidingen.

In de tabel is in de bovenste rij het dorp Bedum opgedeeld in verschillende wijken met aantallen woningen per wijk. Aangenomen is dat er per woning 5 verkeersbewegingen per dag zijn, waarvan 3 woon-werkverkeer en 2 intern verkeer in het dorp. De opdeling in wijken en de verwijzingen naar de verschillende ontsluitingwegen zijn in Figuur 13 aangegeven.



Figuur 13 wijk- en weg-indeling en -nummering

In de tabellen zijn in de linkerkolom de verschillende belangrijke wegen in Bedum weergegeven.

De verkeersstromen zijn vervolgens ingeschat middels aannames omtrent de wijze waarop bewoners naar hun werk gaan, resp. naar winkels en scholen in Bedum.

"Wijk"	O'dam	Uil	Nrd	Wst	TL	Cen	O1	O2	O3	Totaal
Woningen	100	250	600	250	350	150	350	450	450	2950
Verkeersbewegingen	500	1250	3000	1250	1750	750	1750	2250	2250	14750
Woon / Werk verkeer	300	750	1800	750	1050	450	1050	1350	1350	8850
W1 Boterdiep WZ (O'dam)	150									150
W2 Stationsstraat (noord)	150		1260							1410
W3 Thedemastraat		675	180							855
W4 Boterdiep OZ	120	600	1620	600			945			3885
W5 Schoolstraat	30	75	180	75	105	405	105	135	135	1245
W6 Reiger					945					945
W7 St Annerweg					105					105
W8 Waldadrift (oost)					840				1215	2055
W9 Waldadrift (zuid)			180	75	945	405	105	1350	1350	4410
W10 Noordwolderweg / ZW				150						150
W11 Molenweg			180			45				225
W12 De Vlijt	30	75	180	75	105	45	105	135	135	885
W30 Groningerweg	150	600	1800	750	945	450	1050	1350	1350	8445

In het schema zijn de belangrijkste verkeersbewegingen (in aantallen per dag) bij het betreffende wegsegment gezet.

Uit de tabel valt op te maken dat een aantal wegen fors belast worden door woon-werk verkeer:

- Boterdiep OZ
- Waldadrift Oost
- Waldadrift zuid
- Groningerweg

Tevens moet het vrachtverkeer van en naar Friesland Foods dwars door het dorp Bedum.

De Groningerweg heeft uiteraard het meeste verkeer te verwerken, aangezien het meeste woon-werkverkeer langs die weg Bedum verlaat c.q. inrijdt.

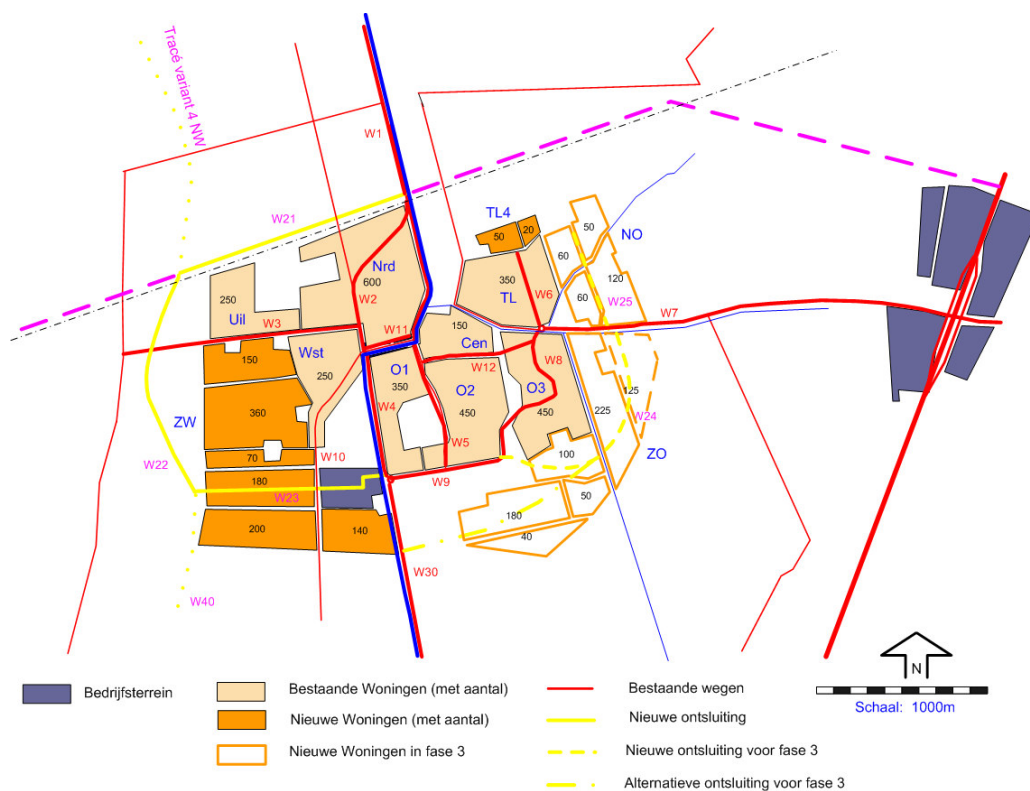
Eenzelfde opzet is in onderstaande tabel weergegeven voor het centrum verkeer.

"Wijk"	O'dam	Uil	Nrd	Wst	TL	Cen	O1	O2	O3	Totaal
Woningen	100	250	600	250	350	150	350	450	450	2950
Verkeersbewegingen	500	1250	3000	1250	1750	750	1750	2250	2250	14750
Centrum verkeer	200	500	1200	500	700	300	700	900	900	5900
W1 Boterdiep WZ (O'dam)	100									100
W2 Stationsstraat (noord)	50	50	900	50	70	30	70	90	90	1400
W3 Thedemastraat		500								500
W4 Boterdiep OZ							350			350
W5 Schoolstraat							350	225		575
W6 Reiger					700					700
W7 St Annerweg										
W8 Waldadrift (oost)								225		225
W9 Waldadrift (zuid)										
W10 Noordwolderweg / ZW										
W11 Molenweg		250	300	125	140	60	175	180	180	1410
W12 De Vlijt	50				700	300	175	450	720	2395
W30 Groningerweg										

Uit deze tabel blijkt dat De Vlijt een zeer drukke weg is, met ca. 2000 verkeersbewegingen per dag.

8.2.2. Situatie na uitbreiding met 1200 woningen

Bovenstaande berekening is door de werkgroep ook uitgevoerd voor de situatie van ca. 1200 woningen uitbreiding in Bedum Zuid-West alsmede Ter Laan 4 (zie Figuur 14).



Figuur 14 wijk- en wegen eindsituatie 2019

In dit schema wordt uitgegaan van realisatie van woningbouw in het ZuidWesten en het deel Ter Laan 4. Na 2019 kan verder worden uitgebreid in het oosten (in Figuur 14 aangegeven als NO en ZO). Ingeval van deze uitbreiding voorziet de werkgroep in een te grote belasting van vooral de Waldadrift. Voor een goede ontsluiting van NO en ZO is daarom een extra ontsluitingsweg gedacht (in het schema aangegeven als W24 voor ZO en W25 voor NO). W24 sluit aan op het zuidelijke deel van de Waldadrift. Het zuidelijke stuk van de Waldadrift wordt hierdoor drukker maar door de aanleg van een fietspad ten zuiden van deze weg kan de veiligheid worden gegarandeerd. Weg W24 kan ook verder zuidelijk van het Bedumer Bos worden doorgetrokken waarmee de gehele Waldadrift kan worden ontlast.

De berekeningen bij realisatie van ZW en TL4 leidt tot de volgende verkeersbelastingen:

"Wijk"	O'dam	Uil	Nrd	Wst	TL	Cen	O1	O2	O3	ZW	TL4	Totaal
Woningen	100	250	600	250	350	150	350	450	450	1100	70	4120
Verkeersbewegingen	500	1250	3000	1250	1750	750	1750	2250	2250	5500	350	20600
Woon / Werk verkeer	300	750	1800	750	1050	450	1050	1350	1350	3300	210	12360
W1 Boterdiep WZ (O'dam)	150											150
W2 Stationsstraat (noord)	75		1260									1335
W3 Thedemastraat		75	180									255
W4 Boterdiep OZ	75	75	1620	600			945					3315
W5 Schoolstraat	30	75	180	75	105	405	105	135	135		21	1266
W6 Reiger					945						189	1134
W7 St Annerweg					105						21	126
W8 Waldadrift (oost)					840				1215		168	2223
W9 Waldadrift (zuid)			180	75	945	405	105	1350	1350		189	4599
W10 Noordwolderweg / ZW				150								150
W11 Molenweg			180			45						225
W12 De Vlijt	30	75	180	75	105	45	105	135	135	330	21	1236
W21 Ring NW	75											75
W22 Ring W	75	675										750
W23 Ring ZW	75	675		150						3300		4200
W30 Groningerweg	150	600	1800	750	945	450	1050	1350	1350	3300	189	11934

Uit een vergelijking met de vorige tabel (huidige situatie woon-werkverkeer), blijkt dat het verkeer op

- Boterdiep OZ afneemt met ca. 15%
- Waldadrift Oost toeneemt met ca. 10%
- Waldadrift zuid toeneemt met ca. 5%
- Groningerweg toeneemt met ca. 40%

In dit plan is een aansluiting voorzien van Friesland Foods op de westelijke ringweg; dit verkeer hoeft niet meer door het dorp.

Indien de Provinciale Weg Noord-Zuid ten westen van Bedum wordt gerealiseerd (Trace Variant 4 NW) zal de druk op de Groningerweg aanzienlijk verminderen en naar verwachting van een zeer drukke weg veranderen in een rustige weg.

De werkgroep is daarom een voorstander van de aanleg van deze weg aan de westkant van Bedum.

De verkeerssituatie in Bedum als gevolg van centrumverkeer wordt als volgt:

"Wijk"	O'dam	Uil	Nrd	Wst	TL	Cen	O1	O2	O3	ZW	TL4	Totaal
Woningen	100	250	600	250	350	150	350	450	450	1100	70	4120
Verkeersbewegingen	500	1250	3000	1250	1750	750	1750	2250	2250	5500	350	20600
Centrum verkeer	200	500	1200	500	700	300	700	900	900	2200	140	8240
W1 Boterdiep WZ (O'dam)	100											100
W2 Stationsstraat (noord)	50	50	900	50	70	30	70	90	90	220	14	1634
W3 Thedemastraat		500								440		940
W4 Boterdiep OZ							350			550		900
W5 Schoolstraat							350	225		550		1125
W6 Reiger					700						140	840
W7 St Annerweg												
W8 Waldadrift (oost)								225				225
W9 Waldadrift (zuid)										660		660
W10 Noordwolderweg / ZW										660		660
W11 Molenweg		250	300	125	140	60	175	180	180	275	28	1713
W12 De Vlijt	50				700	300	175	450	720	770	140	3305
W21 Ring NW												
W22 Ring W												
W23 Ring ZW										1100		1100
W30 Groningerweg												

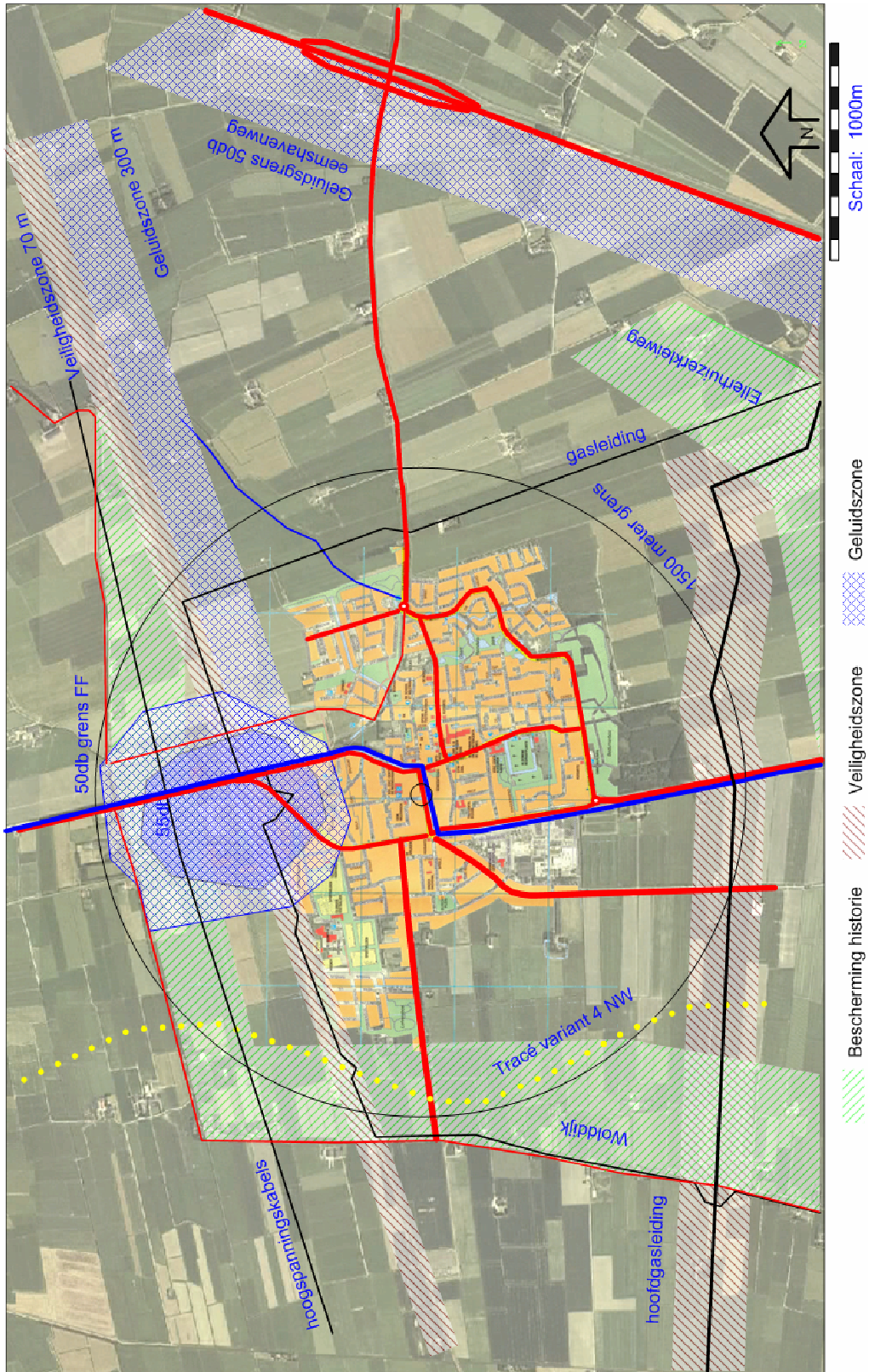
Uit dit overzicht blijkt dat het verkeer op de Vlijt zal toenemen met ca. 35%.

Indien onze plannen m.b.t. het nieuwe centrum worden gerealiseerd zal er een belangrijke impact zijn op bovenstaande cijfers met een egaliserend effect op de verschillende drukke wegen. Met name De Vlijt zal minder druk worden.

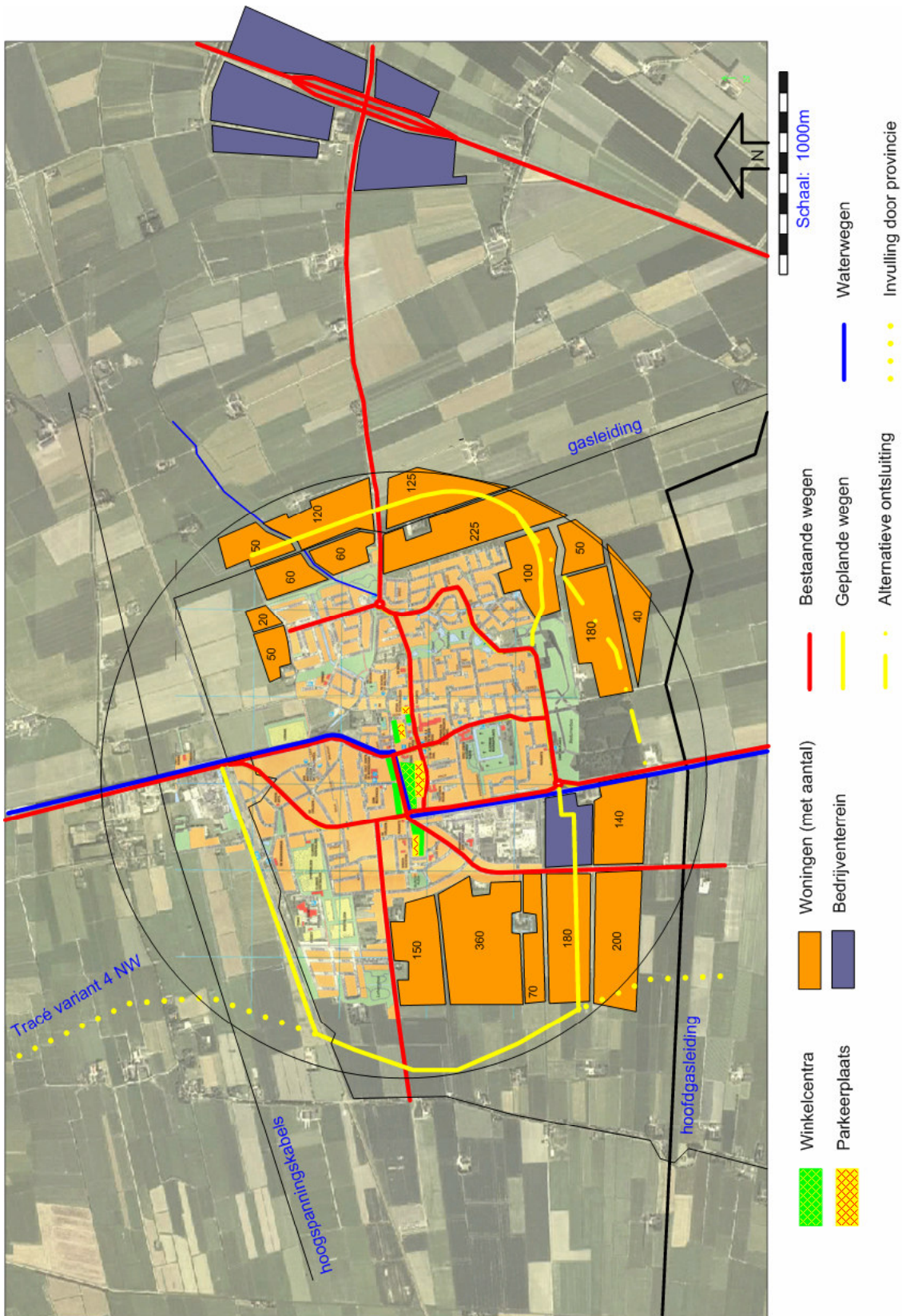
Op grond van bovenstaande berekeningen, voor woon-werk verkeer en centrum verkeer, kunnen wij een aantal conclusies trekken:

- de toename met ca. 1200 woningen (ca. 40%!) leidt in dit structuurplan tot een aanvaardbare verkeersbelasting op de verschillende wegen in het dorp en op de Groningerweg
- het verdient aanbeveling om de Provinciale Weg aan de westkant van Bedum te realiseren ter ontlasting van de Groninger Weg
- het verdient aanbeveling de ideeën van deze werkgroep m.b.t. het centrum uit te voeren; dit zal De Vlijt ontlasten van veel verkeer
- de noord-oostelijke aansluiting op Friesland Foods zorgt ervoor dat vrachtverkeer van en naar Friesland Foods niet meer door het dorp hoeft.

8.3. Schematisch Overzicht Begrenzingen



8.4. Bebouwing en verkeerssituatie binnen de Begrenzings



8.5. Fasering van de uitbreiding

