

aanpak Ringweg Zuid ontwerp inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen

Maaslaan

Vondellaan

Helpman

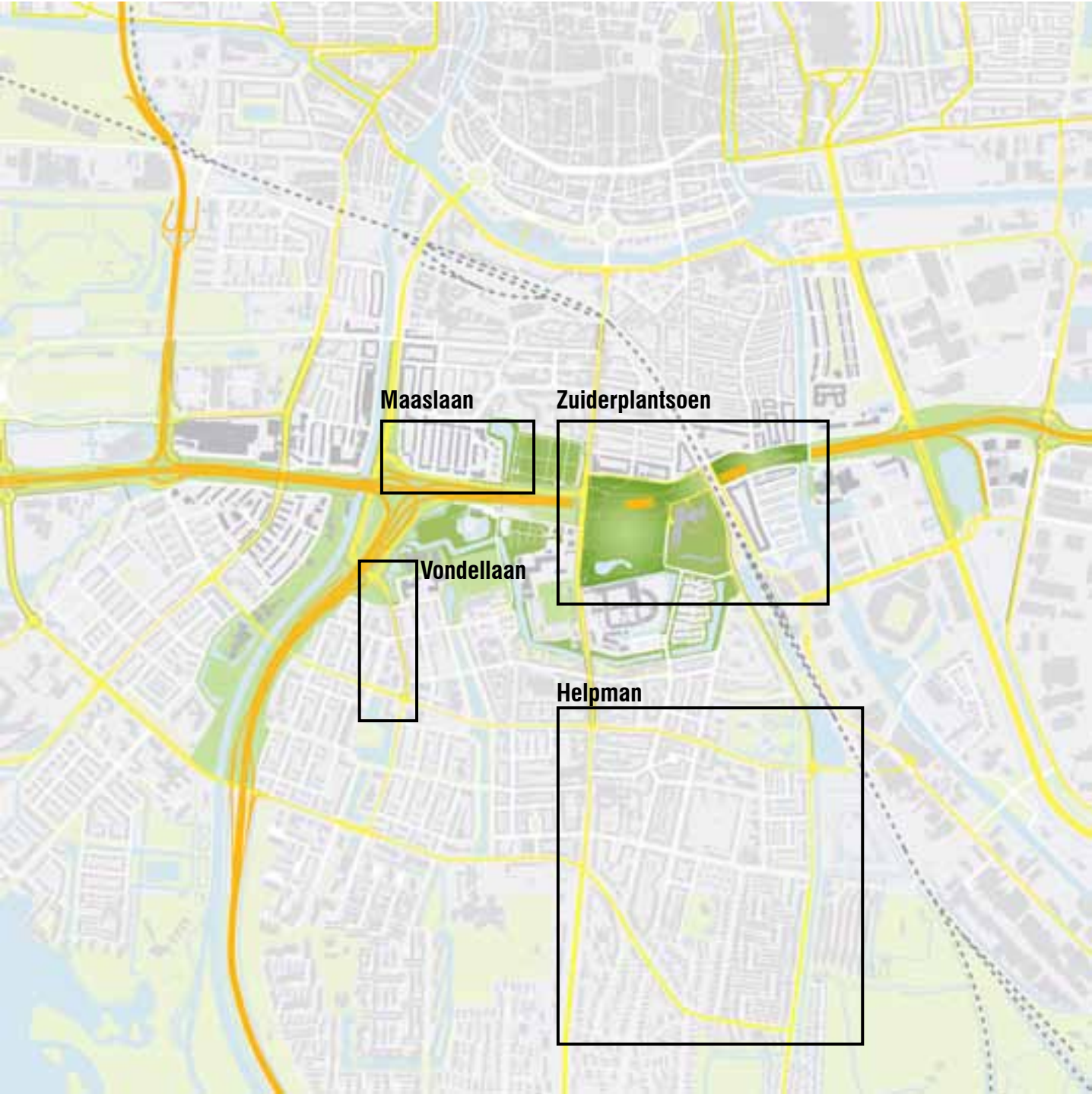
juli 2013

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	5
	AANLEIDING PROJECT	7
	DOEL VAN HET DOCUMENT	7
	LEESWIJZER	7
2.	ZUIDERPLANTSOEN	9
	CONTEXT VAN HET ZUIDERPLANTSOEN	11
	HISTORIE VAN HET ZUIDERPLANTSOEN	13
	HET GROENE POTENTIAAL	15
	HET ZUIDERPLANTSOEN IS TERUG!	17
	BOSRAND EN OPEN VELD	23
	NIEUW GEBRUIK VAN HET ZUIDERPLANTSOEN	25
	ECOLOGISCHE ZONES	27
	WATERLOOLAAN	29
	VERKEERSSYSTEEM	31
	FIETS- EN WANDELROUTES	33
	POORTEN NAAR HET ZUIDERPLANTSOEN	35
	STERREN IN HET BOS	37
	HEREWEG IN ERE HERSTELD	39
	BUURTPARK DE LINIE/ OOSTERPOORT	41
	OPTIMALISATIE VERBINDING	45
3.	MAASLAAN	49
	TOELICHTING	51
	MATERIAAL EN BEPLANTING	57
4.	VONDELLAAN	59
	TOELICHTING	61
	VARIANT A BREDE FIETSPADEN MET GROENE MIDDENBERM	63
	VARIANT B VRIJLIGGENDE FIETSPADEN	69
	VARIANT B VRIJLIGGEND FIETSPAD IN TWEE RICHTINGEN	75
	MATERIAAL EN BEPLANTING	81
5.	HELPMAN	83
	INLEIDING	85
	NIEUWE VERKEERSSTRUCTUUR	85
	TOELICHTING VERKEERSMAATREGELEN	87
	 BRONVERMELDING	 91



1. INLEIDING



Positie inrichtingsplannen in het plangebied ZRGII

AANLEIDING PROJECT

De Zuidelijke Ringweg Groningen is een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegennet, het stedelijke netwerk in de centrale zone van de stad Groningen en in het regionale wegennet. De bereikbaarheid van stad en regio neemt af. Het wordt steeds drukker op de Zuidelijke Ringweg en er staan regelmatig files. De vermenging van het doorgaande verkeer met het lokale en regionale verkeer en de diverse toe- en afritten draagt hier aan bij.

De vormgeving van het knooppunt Rijksweg 7/ A28 (Julianaplein) als grotendeels gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten heeft tot gevolg dat in de spits het verkeer hier niet zonder vertraging kan passeren.

Ook ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid op en rond de Zuidelijke Ringweg staan onder druk, onder andere doordat de weg een barrière in de stad vormt, een bron is van visuele hinder en de verkeersveiligheid niet optimaal is.

VIER ONTWERP-INRICHTINGSPANNEN

Voor de ombouw van de Zuidelijke Ringweg heeft het rijk een Ontwerp-Tracébesluit opgesteld (OTB Zuidelijke Ringweg, fase 2). Daarin wordt het tracé van de ringweg en de inpassing daarvan beschreven.

Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het OTB ontwerp-inrichtingsplannen opgesteld. Het gaat om het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman.

Deze gebieden vallen weliswaar buiten het OTB-gebied, maar als gevolg van het project Aanpak Ring Zuid verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Daarom heeft de gemeente hiervoor ontwerp-inrichtingsplannen opgesteld waarin wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer(auto's, fietsers, voetgangers) worden ingepast en hoe de openbare ruimte wordt ingericht (groen, bomen, parkeren etc.).

De ontwerp-inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen. De vaststelling van de inrichtingsplannen is- anders dan bij het OTB- een bevoegdheid van de gemeente. Het college van B. en W. stelt de inrichtingsplannen na de inspraakprocedure vast. De ontwerp-inrichtingsplannen wordt tegelijkertijd met het OTB/MER gepubliceerd voor inspraak. Daarmee wordt de samenhang met het OTB/MER zichtbaar gemaakt.

Met de publicatie van de ontwerp-inrichtingsplannen worden bewoners en andere belanghebbenden uitgenodigd om op de ontwerp-inrichtingsplannen zoals die tot op dit moment zijn uitgewerkt te reageren. Het college gebruikt die reacties om de plannen daarna verder uit te werken tot definitieve inrichtingsplannen.

In dit document wordt op een aantal plaatsen vermeld “= optimalisatie”. Het gaat in dat geval om een uitwerking die alleen gerealiseerd kan worden als er extra budget beschikbaar komt (bijvoorbeeld door een gunstige aanbesteding).

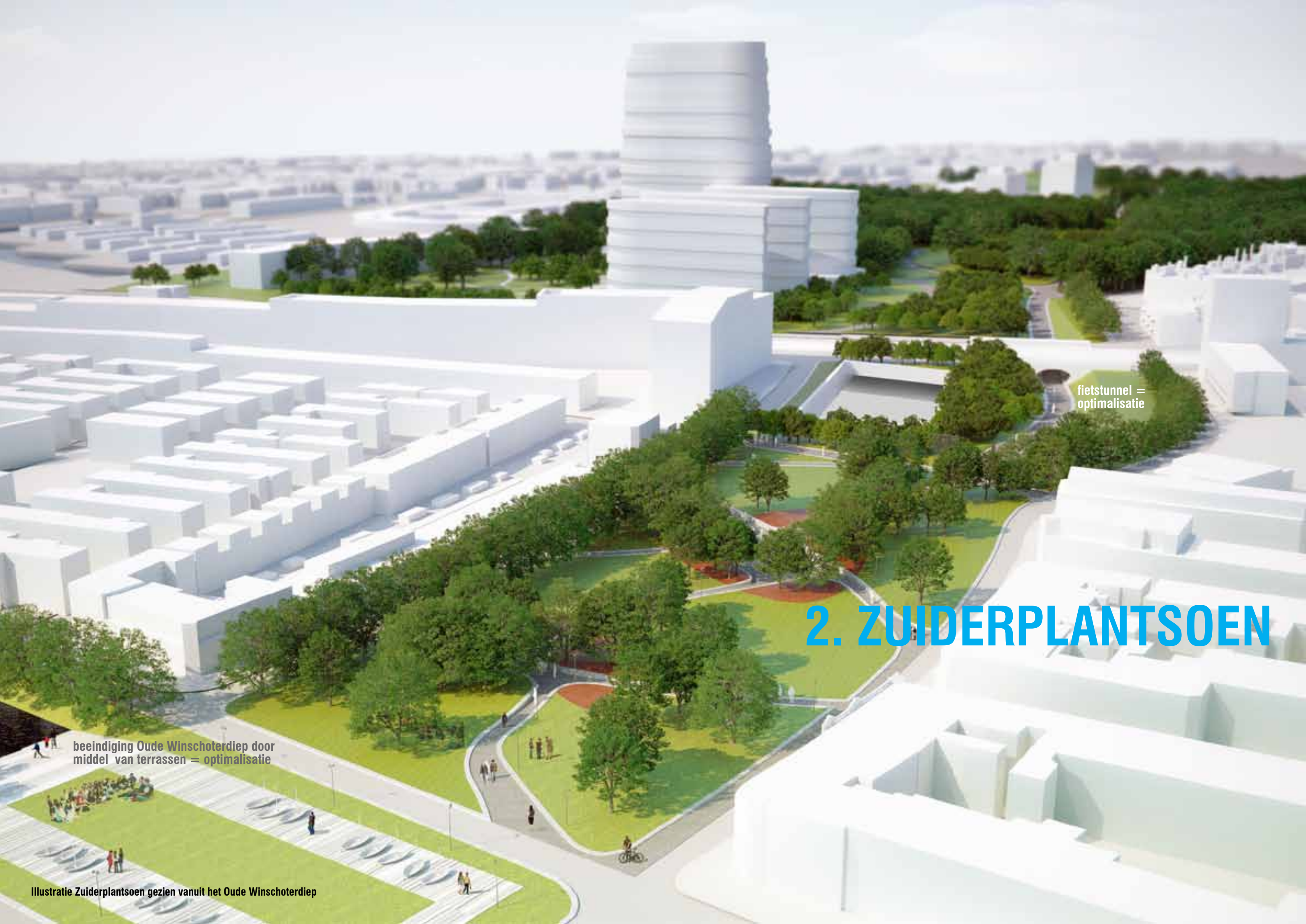
LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt de inrichting van het “**Zuiderplantsoen**” toegelicht. Hiermee wordt het gebied van het Sterrebos, de kantoortuin van DUO/ Belastingdienst en het plantsoen tussen de Oosterpoortwijk en de Linie bedoeld. Ook de inrichting van de Waterlolaan en de inpassing van de (optionele) Esperanto fiets- en voegangerstunnel zijn hierin meegenomen.

Hoofdstuk 3 laat het inrichtingsplan voor de **Maaslaan** zien.

Voor de **Vondellaan** tot en met de kruising Van Iddekingeweg zijn in hoofdstuk 4 drie Varianten opgenomen en verbeeld. Op basis van de inspraak zal een keuze uit de varianten worden gemaakt en zullen de plannen verder worden uitgewerkt.

Tot slot geeft hoofdstuk 5 een verkeersplan voor **Helpman** weer. De verkeersmaatregelen in dit plan zijn nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na de inspraakreacties op het totale maatregelenpakket.



fietstunnel =
optimalisatie

2. ZUIDERPLANTSOEN

beeindiging Oude Winschoterdiep door
middel van terrassen = optimalisatie

Illustratie Zuiderplantsoen gezien vanuit het Oude Winschoterdiep



Verdiepte ligging in het centrum van het plangebied ZRGII



Vrijkomende ruimte bij de verdiepte ligging

CONTEXT VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Eén van de doelstellingen van het project Aanpak Ring Zuid is het beter inpassen van de ‘snelweg in de stad’. Het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede, toekomstvastе bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid zijn daarbij uitgangspunt. Stadswijken langs de Zuidelijke Ringweg worden sinds de aanleg ervan doorsneden, evenals het Sterrebos: de Zuidelijke Ringweg doorsnijdt de stad en vormt een barrière in de stad. Bij aanleg van de huidige Zuidelijke Ringweg is tevens een aantal oude waardevolle bestaande routes doorbroken en het Sterrebos is verknipt. De omgeving van de Zuidelijke Ringweg wordt verder gekenmerkt door achterkanten (van woonblokken), doorbroken structuren en een beperkte woonkwaliteit. Verder zorgt de Zuidelijke Ringweg voor visuele hinder. Daar waar direct zicht is op de Zuidelijke Ringweg bestaat het aanzicht uit geluidschermen, taluds, parkeren onder viaduct en (dam)wanden.

Het project is erop gericht hiervoor een oplossing te bieden. Dit door de barrière werking tussen noord en zuid te verkleinen, lange (historische) lijnen te verbinden en te versterken, de leefbaarheid direct langs de weg zo groot mogelijk te maken en de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte in het zuidelijke stadsdeel te vergroten.

Door de ringweg verdiept aan te leggen met daar bovenop drie “deksels” ontstaat de kans het ‘Zuiderplantsoen’ terug te geven aan de stad.

Het beleid van de gemeente Groningen is erop gericht een zo divers mogelijk aanbod aan stadsparken in de stad te bieden: Noorderplantsoen, Stadspark, Kardingse, Hoornsemeer, Westpark. Thematisering van de parken is vastgelegd in de gemeentelijke structuurvisie Groene Pepers, een ruime keuze in parkmilieu's.

Het Zuiderplantsoen wordt het nieuwe grote park in het zuiden van de stad.

Zuiderplantsoen in relatie tot andere groengebieden van de stad

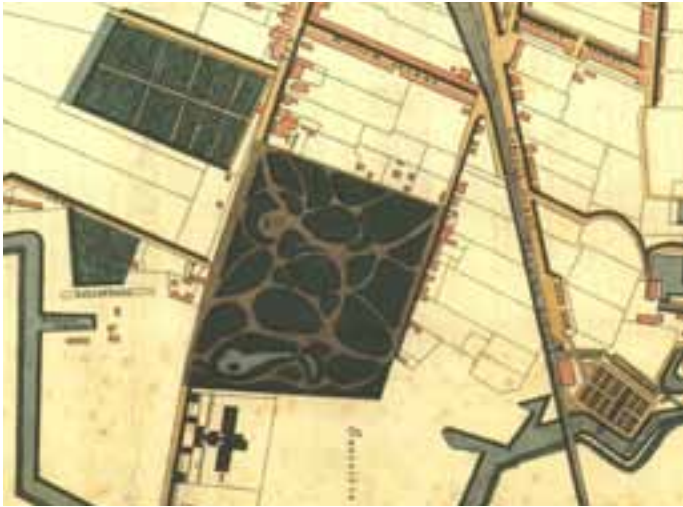




Sterrebos - Zeuner 1785



Sterrebos 1765 - 1882 - formele aanleg;
topografische militaire kaart 1853



Zuiderplantsoen 1887 - landschappelijke aanleg door Zocher

HISTORIE VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Begin vorige eeuw lag hier de tegenhanger van het Noorderplantsoen, waar nu alleen nog een klein deel van het Sterrebos resteert.

Het Sterrebos was het eerste openbare wandelpark van de stad Groningen. Het stamt uit 1765 en is door de stadshovenier Becker in de toen modieuze formele stijl ontworpen. Met de Vestingwet van 1874 verloren de verdedigingswallen hun functie. Met grote gevolgen voor de besloten stad Groningen. De noordelijke dwingers werden vanaf 1877 heringericht tot het Noorderplantsoen, en aan de zuidzijde werd rond 1882 het Sterrebos aan de zuidkant in landschappelijke stijl uitgebreid door landschapsarchitect Zocher. Dat er verband werd gelegd met het nieuwe Noorderplantsoen, blijkt onder andere uit de nieuwe naam waaronder het Sterrebos bekend werd: na de herinrichting wordt het vergrote park ook wel Zuiderplantsoen genoemd.

Kenmerkend voor de landschapsstijl is de inpassing van bouwwerken als ontwerpmiddel. Priëlen, bruggen, monumenten worden in een optimale zichtlijn geplaatst. Ook Zocher voorzag zijn ontwerp van verschillende bouwwerken.

In de jaren 30 van de vorige eeuw wordt aan architect Berlage gevraagd een uitbreidingsplan voor de stad op te stellen. In dit plan wordt een Zuidelijke Ringweg opgenomen om de voorspelde verkeerstoename in goede banen te leiden. De Zuidelijke Ringweg wordt hierin dwars door het Sterrebos gepland, en deze wordt in de jaren 60 daadwerkelijk aangelegd. Ruimer en veel breder dan Berlage in de jaren 30 had voorzien.

Met de geplande aanpak voor de Zuidelijke Ringweg, waarbij een groot deel van de ringweg verdiept wordt aangelegd, kan het park zijn allure terug krijgen.

Een 'Zuiderplantsoen', met daarin opnieuw een weer samenhangend Sterrebos, samen met de tuin van DUO/ Belastingdienst, en een nieuw plantsoen tussen Oosterpoortbuurt en De Linie. Een "Zuiderplantsoen" dat alle omliggende buurten met elkaar verbindt en nieuwe verblijf en recreatie mogelijkheden biedt voor het gehele zuidelijke stadsdeel. Met een vergelijkbare kwaliteit en impact als het Noorderplantsoen nu.



Historische foto Zuiderplantsoen



Historische foto Zuiderplantsoen



NU: Onderdelen van “het park” doorsneden door infrastructuur



Luchtfoto huidige situatie: Begraafplaats en Sterrebos doorsnedendoor A7; bron: Dronemedia



Op- en afrit A7 in het Sterrebos



Spoorkruising Esperantostraat



Hereweg



Oosterpoort - Oude Winschoterdiep



De Linie - Oude Winschoterdiep

HET GROENE GEBIED - DOORSNEDEN DOOR INFRASTRUCTUUR

Het gebied wordt nu sterk gedomineerd door de Zuidelijke Ringweg. Ruimtelijk, door zijn enorme impact, die versterkt wordt door de hoge ligging grotendeels gebouwd op een dijklichaam. Hierdoor ligt woonwijk De Linie vanuit de stad gezien letterlijk ‘aan de andere kant’ van de Zuidelijke Ringweg. En het stuk bos langs de Waterloolaan ligt geamputeerd van het Sterrebos aan de stadszijde van de ringweg.

Ook in gebruik wordt het gebied gedomineerd door de Zuidelijke Ringweg doordat de ringweg hier een barrière vormt in de noord- zuid relaties. Alleen waar een viaduct in de ring opgenomen is, kan deze barrière genomen worden. En ook daar is duidelijk sprake van discontinuïteit. Zoals bij de Hereweg, met zijn brede op en afritten van de ringweg. Deze weg is hier amper als historische structuurlijn te herkennen.

Wat betreft milieu is de ringweg vooral door het geluidsniveau dominant. Juist ook op die plaatsen, die vanuit de wetgeving geen geluidsgevoelige objecten kent, maar waar het verkeerslawaai wel als storend ervaren wordt: zoals het Sterrebos, de begraafplaatsen, en de oevers van het Winschoterdiep.

Ruimtelijk, functioneel en wat betreft milieu wordt het gebied door de ringweg gevoelig doorsneden, waardoor de potentie die met name de groene buitenruimte hier zou kunnen hebben voor de stad, onvoldoende kan worden benut.



Zuiderplantsoen: één groot park voor Groningen Zuid



Illustratie nieuwe situatie, gezien vanuit het Zuiderbegraafplaats

HET ZUIDERPLANTSOEN IS WEER TERUG!

Door het verdiept aanleggen van de Zuidelijke Ringweg kan de Hereweg zijn historische allure als invalsroutte vanuit het zuiden van de stad weer terug krijgen. Immers, het viaduct dat er nu overheen ligt komt te vervallen. En het Sterrebos wordt weer één geheel, doordat het noordelijk en zuidelijk deel van het bos opnieuw met elkaar verbonden worden. Een Hereweg met statige panden en groene plekken. Op de plek waar nu de ringweg tussen de bomen ligt ontstaat straks een ruimte die samen met de dichte delen van het Sterrebos zowel een kwaliteitsslag voor de ecologie als het gebruik oplevert.

Door de nieuwe kantoortuin van DUO en Belastingdienst aan de Kempkensberg in samenhang met het herstel van het Sterrebos op te nemen in het plan, ontstaat een nog veel groter aaneengesloten plantsoen bovenop de ringweg. Ook het plantsoen tussen Oosterpoortbuurt en De Linie vormt onderdeel van het nieuwe Zuiderplantsoen.

Het Zuiderplantsoen staat daarmee opnieuw op de kaart.



Onderdeel van het Zuiderplantsoen: Tuin DUO; Lodewijk Baljon landschapsarchitecten



Onderdel van het Zuiderplantsoen: bestaand gedeelte Sterrebos



OOSTERPOORT

beeindiging Oude Winschoterdiep door
middel van terrassen = optimalisatie

DE LINIE

EUROPAPARK

HEREWEGBUURT

fietstunnel =
optimalisatie

RIVIERENBUURT

KEMPKENSBERG

HELPMAN



HELPMAN

DE LINIE

fietstunnel =
optimalisatie

HEREWEGBUURT

OOSTERPOORT

beeindiging Oude
Winschoterdiep door
middel van terrassen
= optimalisatie

Het Zuiderplantsoen gezien vanuit Oosterpoort



Illustratie van het open veld in het centrum van het Zuidplantsoen



Uit zicht halen van de opening door middel van bossages rond de openingen



Schema open veld - vallei tussen Hereweg en Oosterpoort



Het open veld gezien vanuit de Zuidbegravingplaats



Illustratie bosrand

BOSRAND EN OPEN VELD

Is het in een bos mooi, bij velen wordt vooral de bosrand het meest gewaardeerd. Zo ook het Sterrebos; het gedeelte dat hier na aanleg van de Zuidelijke Ringweg in de jaren 60 van de vorige eeuw resteert. Ook dit bos heeft nu al grote waarde voor de stad en wordt dan ook gerekend tot de groene 'Kroonjuwelen van Stad'.

En toch, ook wordt onderkend dat het bos een sombere uitstraling heeft. Om die reden kiezen we niet voor het volledig bebossen van het deel bovenop de verdiepte ligging. We zijn op zoek naar aanvulling, diversiteit met juist een open veld in contrast met het bestaande bos. Dit biedt extra gebruiksmogelijkheden, afwisseling in zonneweide en donker bos. De opening in de verdiepte ligging wordt om veiligheidsredenen afgeschermd, en omgeven door bossages. Zo kan een aantrekkelijke afwisseling ontstaan van meer open en gesloten parkdelen.





Open lucht concert



Spelen



Uitspanning - referentie Noorderplantsoen



Picknick - referentie Noorderplantsoen



Sportveld



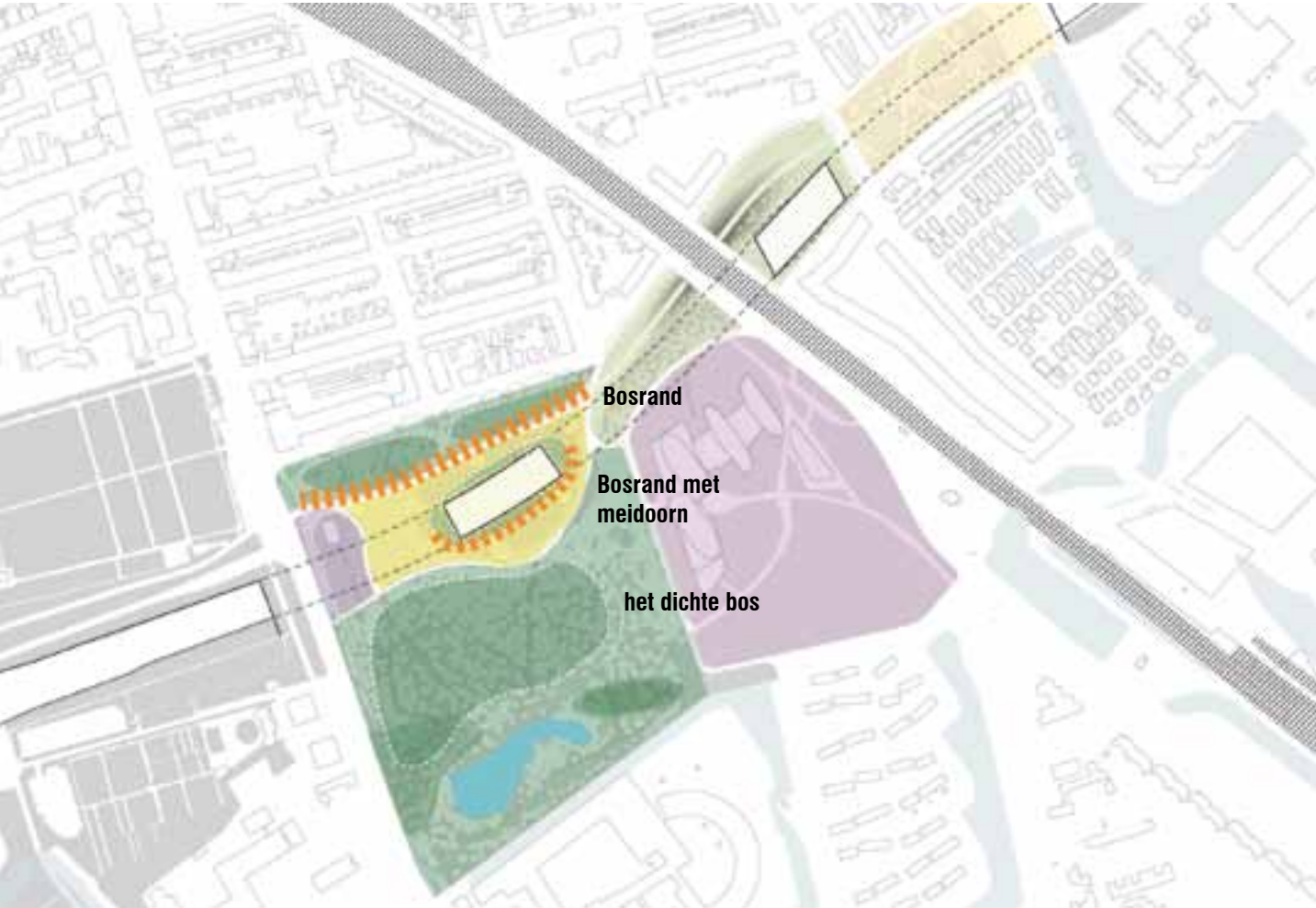
Kiosk

NIEUW GEBRUIK VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Het beleid van de gemeente is erop gericht een zo divers mogelijk aanbod aan stadsparken in de stad te bieden: Noorderplantsoen, Stadspark, Kardingse, Hoornsemeer, Westpark. Thematisering van de parken is vastgelegd in de structuurvisie Groene Pepers, een ruime keuze in parkmilieu's.

Thematisering kan hier ook inzet zijn voor een zorgvuldige afstemming met vooral het Noorderplantsoen. Met het Zuiderplantsoen en daarin het oude Sterrebos 'terug van weggeweest', kan hier de tegenhanger van het Noorderplantsoen ontwikkeld worden.

Beide parken danken hun ontstaan uit het wegvallen van hun functie als verdedigingswerk. Beide liggen op loopafstand van de binnenstad. Het Noorderplantsoen is nu zó succesvol, dat het sleets raakt door zijn populariteit. Het Zuiderplantsoen zou daarom aanvullend en juist ook als opvang voor programma uit het Noorderplantsoen aan stedelijke betekenis kunnen winnen. Zo zou de open weide ruimte kunnen bieden aan een picknick in de zon, sport en spel, wellicht een openlucht concert. Met ruimte voor een kiosk en een paviljoen.



Ecologische zones straks - Biodiversiteit



Bestaande flora en fauna in het gebied



Het dichte bos



Ecologische zones nu
(in rood invloedszone snelweg)



Bosrand met meidoorn rond de opening

ECOLOGISCHE ZONES

Het Sterrebos zoals we het kennen heeft een zeer grote ecologische waarde, vooral te danken aan de rust in ruimte en tijd. Stinzenflora heeft zich hier kunnen ontwikkelen en ook bijzondere fauna vinden we hier terug. Een nieuw gebruik van het Zuiderplantsoen moet goed afgestemd worden met die bestaande ecologische betekenis en zal dan ook in hoofdzaak gevonden worden in de nieuwe delen op de verdiepte ligging. Dat is de zone die nu in de grootste invloedsfeer ligt van de A7.

Niet alleen voor het gebruik, maar juist ook vanuit de ecologie is een afwisseling tussen open en gesloten parkdelen gewenst. Open weides met een kruidenvegetatie en bosranden met een zoombeplanting zijn welkom voor een afwisseling in, en aanvulling op de flora en fauna. Ook hierin tekent zich duidelijk een parallel af met het Noorderplantsoen, zoeken naar een eigentijdse betekenis met respect naar de historisch gegroeide ecologische waarden



Illustratie nieuwe situatie Waterloolaan



Historische foto Waterloolaan



Huidige situatie Waterloolaan

WATERLOOLAAN

De Waterloolaan ligt aan een klein, maar imposant relict van het vroeger aaneengesloten Sterrebos. Doordat de ringweg hier op een hoog beplant dijklichaam ligt oogt dit stukje Sterrebos somber en donker. Een ander kenmerk zijn de zeer monumentale bomen en een onderbeplanting met zeldzame stinzeplanten. Alleen al door het verdiept leggen van de A7 ontstaat een veel opener zicht naar het Sterrebos vanuit de Waterloolaan. Geen gesloten bosrand, maar een bosrand met subtiel doorzicht naar een open weide op de verdiepte ligging. Aangevuld met een bescheiden voetpad opent het Sterrebos zich zo naar de Herewegbuurt.

De Waterloolaan blijft een 30 km/uur woonstraat. Nu is het zo dat op de Waterloolaan tussen Sterrebosstraat en Verlengde Oosterweg eenrichtingsverkeer geldt. Straks wordt de Waterloolaan over de gehele lengte tweerichtingsverkeer. Daarom is een beperkte herinrichting van deze straat nodig, nadrukkelijk binnen het bestaande wegprofiel. Qua sfeer (materialisatie, verlichting, etc.) wordt daarbij aangesloten op de sfeer van het Zuiderplantsoen. Dit wordt verder ingevuld en uitgewerkt bij de latere planuitwerking van het ontwerp-inrichtingsplan. Ook is er bij die uitwerking een verkeersbesluit nodig om deze wijziging te effectueren.



Schematische doorsnede Waterloolaan en aansluitend bos



Verkeerssysteem huidige situatie, met op- en afritten in het Sterrebos



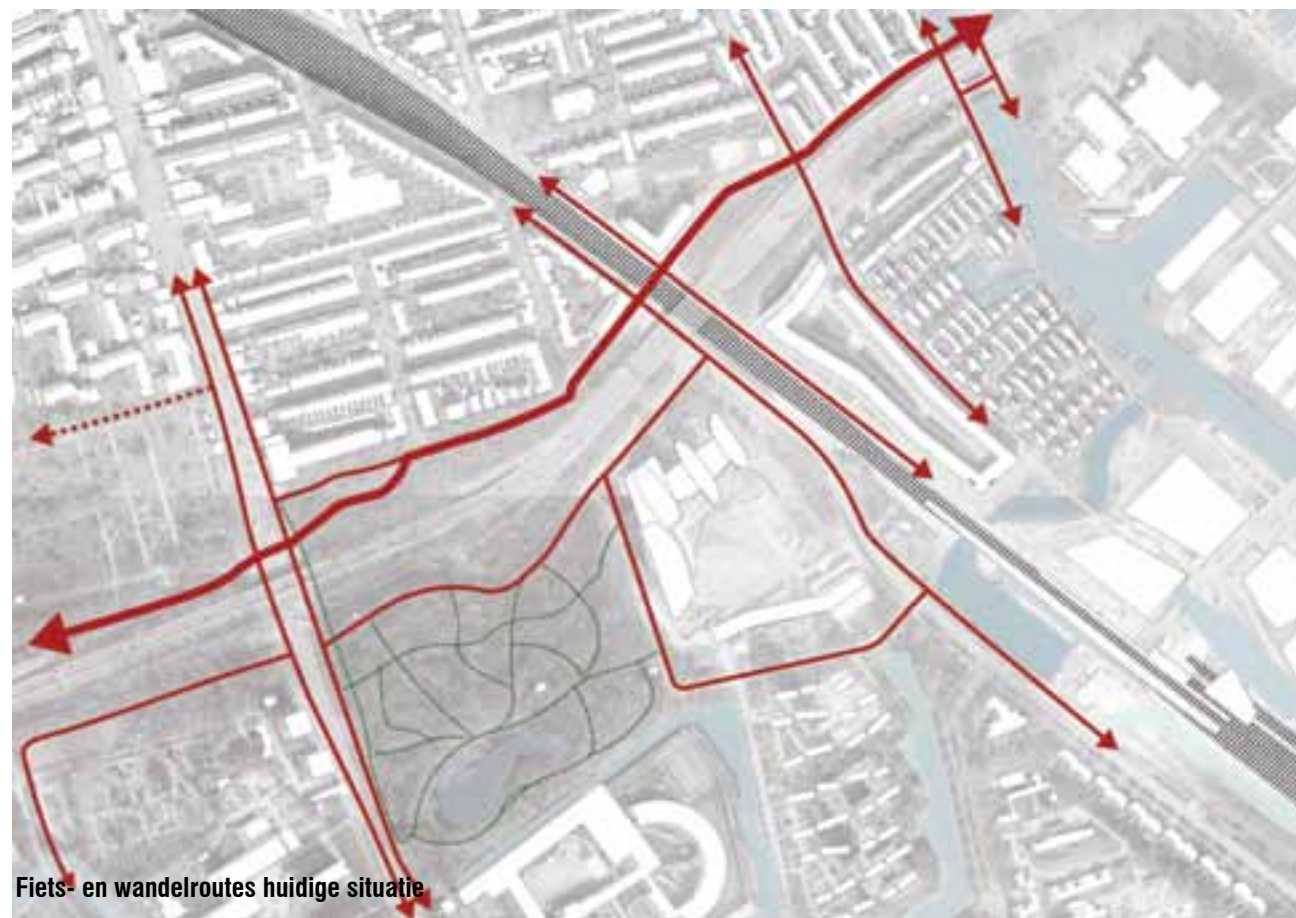
Verkeerssysteem nieuwe situatie, met verbindingsweg richting ringweg (naast de Maaslaan)

- Snelweg
- Hoofdroute
- Woonstraat

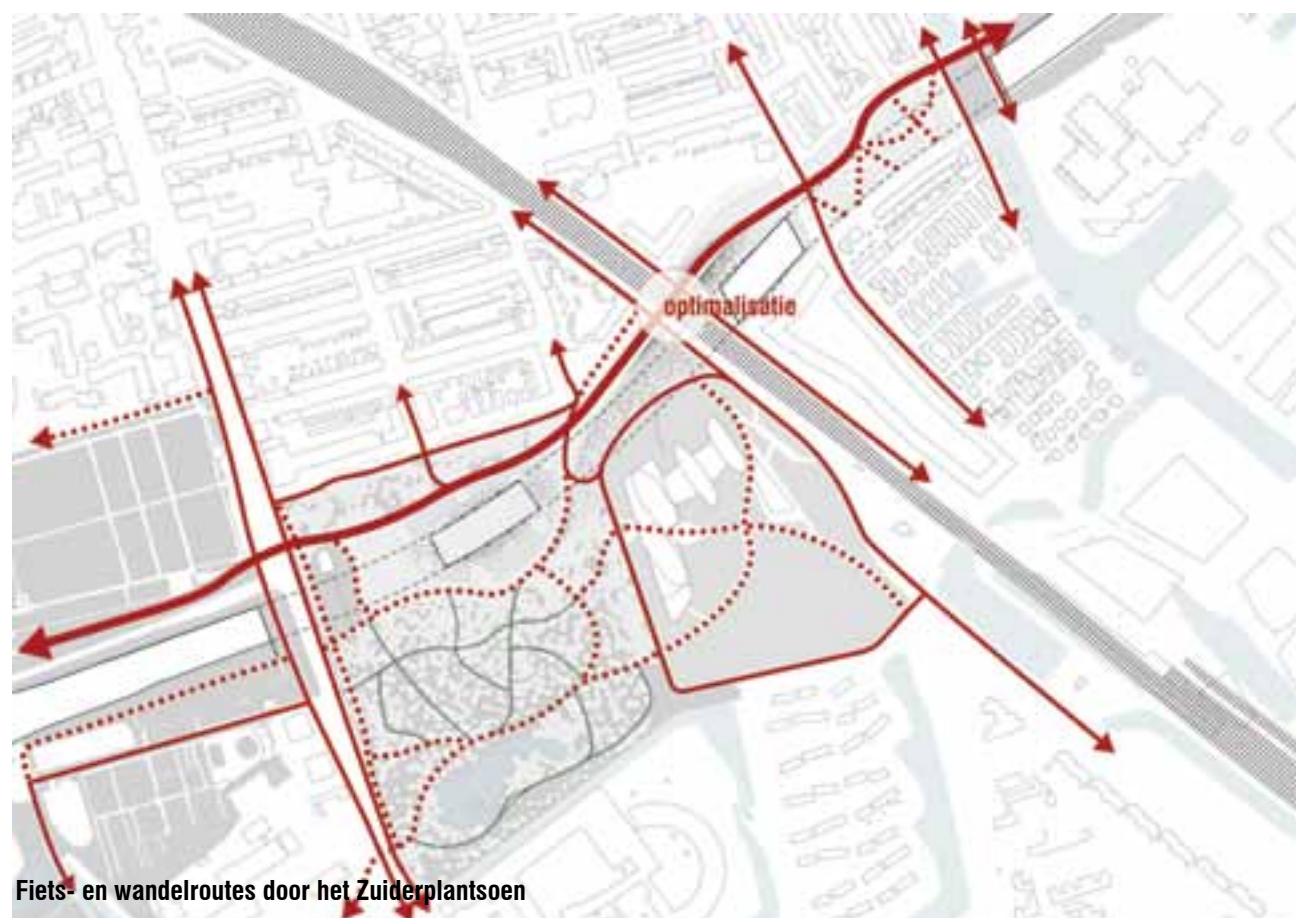
VERKEERSSYSTEEM

Het Sterrebos wordt nu doorsneden door de Zuidelijke Ringweg met zijn op- en afritten. Ook ligt hier een hoofdroute van de stad naar de Helperzoom.

Het belangrijkste verschil met nu is de verdiept en grotendeels afgedekte ringweg. Waar nu het autoverkeer op de ring visueel en qua geluid dominant is, hebben we in de nieuwe situatie een Zuiderplantsoen omgeven door woonstraten. De Hereweg vormt hierop de enige uitzondering als hoofdonthutingsweg voor de zuidelijke stadswijken. Aan deze historische hoofdweg presenteert het Zuiderplantsoen zich straks weer hernieuwd aan de stad.



Fiets- en wandelroutes huidige situatie



Fiets- en wandelroutes door het Zuidplantsoen

- (Hoofd-) fietsroute oost west
- Fiets- en Wandelpad
- Wandelpad
- Bospad

FIETS- EN WANDELROUTES DOOR HET ZUIDERPLANTSOEN

Het Zuidplantsoen zelf wordt ontsloten met alleen fiets- en wandelpaden. Fietsen waar het kan, en wandelen waar het (in verband met de natuurwaarde) moet. Ook dit is een prachtig middel om diversiteit in het grote park te realiseren. Wandelen in het oude deel van het Sterrebos. Fietsen en wandelen in de tuin bij DUO En met een doorgaande hoofdfietsroute in oost- west richting in het nieuwe deel bovenop de verdiepte ligging.

Het park wordt nog groter als de optionele fietsvallei, een landschappelijk ingerichte route voor langzaam verkeer, onder het spoor door de verbinding maakt met de Oosterpoortbuurt en De Linie.

NB. Deze optimalisatie is in het OTB niet voorzien.



Referentie Poort Parc L.B. Lebas, Lille (West8)

Referentie Poort Parc L.B. Lebas, Lille (West8)



Referentie Poort Vondelpark, Amsterdam



Poorten naar het park

Referentie Poort Noorderpark, Amsterdam (West8)



POORTEN NAAR HET ZUIDERPLANTSOEN

Klassiek treed je een park binnen via een poort. Het is de markering van het park met zijn omgeving. Het kan een extra dimensie geven aan de eenheid van het uit meerdere parkdelen opgebouwde Zuiderplantsoen. De samenhang tussen Sterrebos, tuin van de DUO/ Belastingdienst en het plantsoen bij de Oosterpoortbuurt en De Linie kan hiermee letterlijk zichtbaar gemaakt worden, terwijl elk parkonderdeel juist heel divers ingericht en geprogrammeerd kan worden. Een poort naar het Zuiderplantsoen van deze tijd, met een vergelijkbare betekenis als toen. Op bijgaand kaartje is met sterren een eerste duiding gegeven waar die ‘poorten’ of markeringen voorgesteld worden. Dit wordt verder ingevuld en uitgewerkt bij de latere planuitwerking van het ontwerp-inrichtingsplan.



Historische foto van het “Boschhuis” - de oude uitspanning aan de Hereweg



Illustratie nieuw entree bij Joods monument uit de jaren 70



“Sterren in het bos”

OUDE EN NIEUWE MONUMENTEN IN HET ZUIDERPLANTSOEN

Het Boschhuis aan het Sterrebos was lang een begrip voor de Groninger; dé uitspanning aan de Hereweg voor een wandeling op zondag. In een ver verleden.

Met de realisatie – opnieuw – van het Zuiderplantsoen, ontstaat ook de mogelijkheid voor een vergelijkbaar paviljoen – opnieuw – aan de Hereweg ‘in het bos’ bij de verdiepte ligging. En ook het Joods monument kan met een bescheiden voetstuk een meer respectvolle plaats aan de Hereweg krijgen. Met eenvoudige middelen kan dit gedenkteken subtiel een meer gepaste uitstraling aan de Hereweg krijgen. Ook de Theekoepel kan een meer betekenisvolle plaats krijgen bij de overkluizing. Het plantsoen tussen Oosterpoortbuurt en De Linie leent zich voor een eigentijdse programmering. Dat wordt samen met de buurten verder uitgewerkt.

Muziekoepel, Siebe Jan Bouma, 1928



Theekoepel (Rijksmonument) 1818



Bestaande situatie Hereweg

DE HEREWEG IN ERE HERSTELD

De Hereweg bij het Sterrebos wordt nu gedomineerd door veel en vooral heel breed asfalt. Met het herstel van het Zuiderplantsoen kan het plantsoen zich hier opnieuw presenteren aan de historische radiaal Hereweg. Met het verdiepen van de ringweg is juist hier een groen laanprofiel mogelijk. Een laanprofiel passend bij deze historische hoofdentree van de stad.

Hoe de Hereweg er hier precies uit gaan zien wordt nog nader uitgewerkt in de fase tussen OTB en TB, het uiteindelijke Tracébesluit..



Illustratie nieuwe situatie Hereweg



Historische foto Hereweg; bron: Groninger Archieven



Historische foto Meeuwderbaan; bron: Groninger Archieven

Illustratie buurtplantsoen tussen De Linie en Oosterpoort



Huidige situatie Meeuwderbaan

Gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden buurtpark



PLANTSOEN DE LINIE/ OOSTERPOORT

Op de plek waar nu het ringwegviaduct tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie ligt komt straks een openbare ruimte vrij met afmetingen vergelijkbaar met de Vismarkt in Groningen.

Op de overkluizing van de verdiepte ringweg kan een nieuw plantsoen gerealiseerd worden. Hoe? Dat doen we samen met de buurten. Zo'n nieuw plantsoen vormt een welkome aanvulling in deze dichtbebouwde wijken met weinig openbare pleinen en parken.

Binnen dit uitgangspunt van een plantsoen zijn vele gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden naast elkaar denkbaar.

Het voorstel voor een groene invulling, een plantsoen is vooral ingegeven door de betekenis die dit deel kan gaan krijgen in een uitgestrekt nieuw Zuiderplantsoen en vanwege de beperkte groene openbare ruimte in dit stadsdeel.

Complicerend is hier de opening in de verdiepte ligging tussen Verlengde Meeuwderweg en Verlengde Lodewijkstraat. Langs de randen van dit open gedeelte is een geluidsscherm voorzien. Voor de hoogte van dit scherm wordt op stedenbouwkundige gronden een scherm voorgesteld dat niet hoger is dan 3 meter.

De argumentatie hiervoor is gebaseerd op de visie die we voorstaan voor het Zuiderplantsoen.

Net ten oosten van het open gedeelte ter hoogte van de H.L. Wichersstraat is een overkluizing opgenomen die een nieuwe, groene en samenhangende publieke ruimte mogelijk maakt. In zo'n nieuwe verblijfsruimte is een te hoog scherm (hoger dan 3 meter) onwenselijk. Een scherm van 3 meter is, onder andere door goede vormgeving en beplanting, nog inpasbaar en te verenigen met de ambities voor het gebied:

- Een geluidsscherm van maximaal 3 meter direct voor de bebouwing van de H.L. Wichersstraat / Frontier sluit aan bij het plan om de woonwijken Oosterpoort en de Linie weer met elkaar te verbinden. Zo vormt een geluidsscherm geen grote nieuwe barrière in de publieke ruimte die ontstaat. Bij een hoger scherm wordt de H.L.Wichersstraat (erftoegangsweg) bovendien 'ingeklemd' tussen een hoog scherm en de bebouwing van 'de Frontier' zelf;
- Het gebouw 'de Frontier': de woningen en kantoren in het gebouw 'de Frontier' zijn in de nieuwe situatie gelegen naast een open, toegankelijke en integraal ontworpen publieke ruimte, met uitzicht op de Oosterpoortbuurt en de stad. Een scherm direct voor dit gebouw zou deze beoogde relatie teniet doen.

Met een geluidsscherm van maximaal 3 meter wordt aan de Wet milieubeheer voldaan. Daarnaast is dit een voldoende hoge voorziening om gevaarlijke situatie en vandalisme (mogelijke 'stenengooiers') bij het open gedeelte van de verdiepte ligging te voorkomen. Wel is het zo dat als gevolg van de afweging voor een maximaal 3 meter geluidsscherm er meer woningen in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek.



Wandelen, fietsen, uitspannen in het Zuiderplantsoen tussen Oosterpoort en De Linie



Illustratie optimalisatie fietsvallei



optimalisatie: verbinding tussen De Linie/ Oosterpoort en Sterrebos/ Kempkensberg/ Hereweg



Referentie Central Park, New York



Illustratie optimalisatie fietsvallei

OPTIMALISATIE VERBINDING TUSSEN DE LINIE/ OOSTERPOORT EN STERREBOS/ KEMPKENSBURG/ HEREWEG

Deze fietstunnel bij de Esperanto kruising is méér dan een fietsverbinding. Het is vooral ook een gevoelsmatige relatie die kan ontstaan tussen oost- en westzijde van het spoor. Door de verbinding als vallei landschappelijk uit te voeren komen de Oosterpoortbuurt en De Linie aan het Zuiderplantsoen te liggen, dat zich uitstrekt tot aan het huidige Sterrebos. En omgekeerd kan de Herewegbuurt profiteren van het plantsoen op de ringweg tussen De Linie en de Oosterpoort, maar de buurt ligt straks vooral aan een aaneengesloten plantsoen tussen Helpman en Herewegbuurt zelf.

Het maken van een fietsverbinding onder het spoor door is een van de optimalisaties in het project ARZ. Deze verbinding kan alleen worden gerealiseerd als er extra budget beschikbaar komt.

De uitvoering als vallei doet het meest recht aan het Zuiderplantsoen, als éénheid Sterrebos, tuin DUO, en plantsoen tussen Oosterpoort en De Linie. En aan de sociale veiligheid; zien en gezien worden in de vallei. Op het type vallei zijn varianten mogelijk, die wellicht een optimalisatie vormen tussen doelstelling en kosten.



Variant voor uitvoering fietsvallei



Referentie optimalisatie fietsvallei



fietstunnel =
optimalisatie

beëindiging Oude Winschoterdiep door
middel van terrassen = optimalisatie

Illustratie Zuiderplantsoen gezien vanuit het Oude Winschoterdiep

3. MAASLAAN



Foto bestaande situatie Maaslaan



Illustratie nieuwe situatie Maaslaan

TOELICHTING

De Maaslaan is in de huidige situatie een 30km/uur woonstraat grenzend aan het talud van de N7. In de nieuwe situatie met Aanpak Ring Zuid wordt een verbindingsweg aangelegd die gelegen is tussen de huidige Maaslaan en de nieuwe N7. Deze verbindingsweg vormt de verbinding voor het gemotoriseerde verkeer tussen de Hereweg en het Julianaplein en heeft nadrukkelijk geen uitwisseling met de Maaslaan.

De verbindingsweg is opgenomen in het OTB. De Maaslaan en de verbindingsweg zijn van elkaar gescheiden d.m.v. een groenstrook. Bij de verdere uitwerking van het OTB in het TB wordt onderzocht of de verbindingsweg verder kan worden opgeschoven richting rijksweg 7, zodat de groenstrook kan worden verbreed.

Tussen de Maaslaan en de verbindingsweg komen geluidschermen. Deze geluidsschermen zijn opgenomen in het OTB. Hierop kunnen bewoners hun zienswijze indienen. Op basis daarvan willen we in overleg met de bewoners de precieze hoogte en detaillering bepalen, binnen de marges van de Wet Geluid Hinder (daaraan moet immers altijd voldaan worden).

De Maaslaan blijft een 30km/uur woonstraat en krijgt een nieuw profiel, waarbij de huidige (haakse) parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Maaslaan worden vervangen door langspaarkeerplaatsen aan beide zijden van de weg aan te brengen. Dit principe-profiel met aan beide zijden van de weg langspaarkeerplaatsen wordt over de gehele lengte van de Maaslaan en langs het Hoornsediep voorgesteld.

De parkeerbalans voor de huidige en de nieuwe situatie is in onderstaande tabel aangegeven.

Straatnaam	Huidige situatie	Totaal	Situatie ARZ	Totaal
Hoornsediep	24	105	59	120
Maaslaan	81		61	

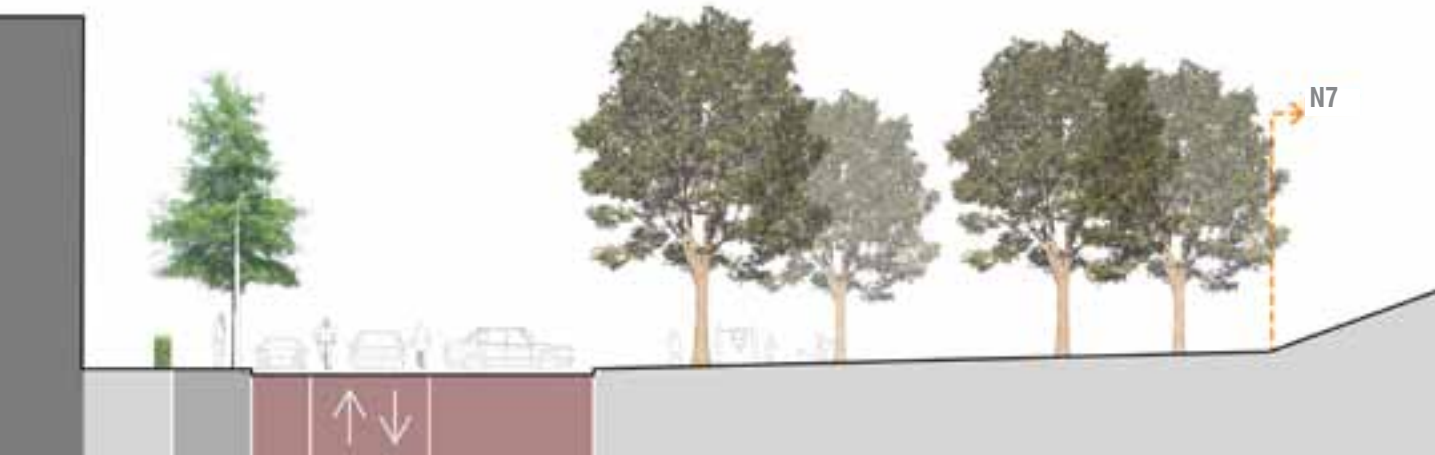
parkeerbalans Hoornsediep en Maaslaan huidige situatie en situatie ARZ

In totaal worden 15 extra parkeerplaatsen gerealiseerd, waarbij een evenwichtige verdeling van het aantal parkeerplaatsen voor het Hoornsediep en de Maaslaan wordt voorgesteld.

De Maaslaan en het Hoornsediep zijn in twee richtingen berijdbaar op een 4,7 meter brede rijloper met fietsers op de rijbaan. Dit is binnen een 30 km/uur gebied een algemeen voorkomend profiel dat een verkeersveilige oplossing biedt voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. De straten die uitkomen op de Maaslaan (Lauwerstraat, Amstelstraat, Scheldestraat en Merwedestraat) worden niet heringericht, omdat de situatie daar niet verandert.



Parkeerbalans huidige situatie



Principeprofiel bestaande situatie Maaslaan



Parkeerbalans toekomstige situatie



Principeprofiel nieuwe situatie Maaslaan



nader te onderzoeken:
verbreden groenstrook door opschuiven verbindingsweg
richting N7

	Fietspad, aandacht voor inrichting als stedelijke route		Rijbaan in klinker		bestaande boom
	Stoep in klinker		gras		nieuw boom
	Parkeerplaats		speelplek		



Fraxinus excelsior

hoogte: 25-30 m

breedte: 15-20 m



Fraxinus angustifolia <Raywood>

hoogte: 15-25 m

breedte: 10-15 m



Crataegus monogyna

hoogte: 1.5 - 3 m



MATERIAAL

Maaslaan en Hoornsediep vormen de zoom van de Rivierenbuurt. Door de gekozen verhardingstypes van gebakken klinkers op rijbaan, stoep en parkeerplaats wordt deze zone opgewaardeerd.

BEPLANTING

Voor de berm tussen de Maaslaan en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan is gekozen voor bomen met een wijde, ronde kroon. Waar het kan worden uiteraard bestaande bomen in de berm gehandhaafd en vormen samen met de nieuwe beplanting een geheel.

Een meidoornhaag markeert de bregrenzing tussen de Maaslaan en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan.

4. VONDELLAAN



Foto bestaande situatie t.h.v. Werumeus Buningstraat

Luchtfoto bestaande situatie met voorzieningen



TOELICHTING

Aanleiding

In het kader van de Aanpak Ring Zuid (ARZ) wijzigt de situatie bij het Julianaplein en dat heeft ook consequenties voor de Vondellaan.

In de huidige situatie eindigt de A28 met verkeerslichten (VRI's) op het Julianaplein. De uitwisseling van verkeer tussen N7 en A28 verloopt via deze VRI's. Het centrum van Groningen sluit via het Emmaviaduct eveneens aan op deze VRI's. De verkeersbeweging A28-Centrum en Vondellaan – Centrum wordt door middel van viaducten/tunnels ongelijkvloers ten opzichte van het Julianaplein geregeld. De Vondellaan heeft in de huidige situatie geen aansluiting op de hoofdstructuur (N7/A28).

Met de ARZ worden de verkeersbewegingen tussen de N7 en A28 ongelijkvloers/conflictvrij geregeld zonder VRI's. De Vondellaan krijgt een aansluiting op de N7 door middel van toe- en afritten. De beweging A28-centrum wordt eveneens met toe- en afritten geregeld. De beweging Vondellaan-A28 ter plaatse van het Julianaplein is niet mogelijk. De aansluitingen van het hoofdwegenet (HWN) op het onderliggend wegennet (OWN) worden door middel van VRI's vormgegeven.

Met de nieuwe aansluiting van de Vondellaan op het hoofdwegenet ter plaatse van het Julianaplein komt er meer verkeer op de Vondellaan. Op de Vondellaan tussen de aansluiting Julianaplein en Van Iddekingeweg bedraagt de hoeveelheid verkeer met ARZ in 2030 circa 11.500 voertuigbewegingen per etmaal. Gezien deze hoeveelheid verkeer worden een aantal maatregelen voorgesteld. Maatregelen die enerzijds zorg dragen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel fiets- als autoverkeer) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garandeert. De maatregelen voorzien in een nieuwe weginrichting op dit gedeelte van de Vondellaan.

Hiervoor zijn drie varianten in beeld:

- A Variant extra brede fietsstroken met groene middenberm
- B Variant vrijliggende fietspaden
- C Variant vrijliggend tweerichtingen fietspad westzijde Vondellaan

Aan de hand van de inspraakreacties wordt een keuze gemaakt uit een van de drie varianten en worden de plannen verder uitgewerkt.

Voor alle varianten geldt dat de voetgangersoversteekplaatsen (zebra's) worden gehandhaafd. Thv de HR Rolstraat wordt een verkeerslicht voor voetgangers toegevoegd om met name tijdens de drukke schoolspits overstekende scholieren (die met de bus komen) veilig over te laten steken.

Voor alle varianten geldt dat de locatie van bushaltes zal wijzigen.

Ten zuiden van de Van Iddekingeweg worden op de Vondellaan een beperkt aantal aanpassingen voorgesteld die de veiligheid en oversteekbaarheid verbeteren: vrij liggende fietspaden bij de bushalte en een oversteek met vluchtheuvel bij de PC Hooftlaan.



Maatregelen Vondellaan ten zuiden van de Van Iddekingeweg



Illustratie Middenberm t.h.v. Werumeus Buningstraat



Foto bestaande situatie t.h.v. Werumeus Buningstraat

VARIANT A **EXTRA BREDE FIETSSTROKEN MET** **GROENE MIDDENBERM**

In deze variant wordt een brede groene middenberm met bomen voorgesteld. De middenberm zorgt ervoor dat gemotoriseerd verkeer fysiek per rijrichting over de gehele lengte van de Vondellaan gescheiden wordt. De huidige grote bomen aan de oostzijde van de Vondellaan kunnen grotendeels blijven staan. Voor 8 parkeerplaatsen geldt dat deze gecompenseerd moeten worden. Fietzers blijven op een extra brede fietsstrook gescheiden van het gemotoriseerde verkeer.



hoofdwegenet
zie OTB tekening

Plankaart Variant A

64 Aanpak Ring Zuid

BALANS

Balans o.b.v. trace H.R. Holststraat tot aan Iddekingeweg

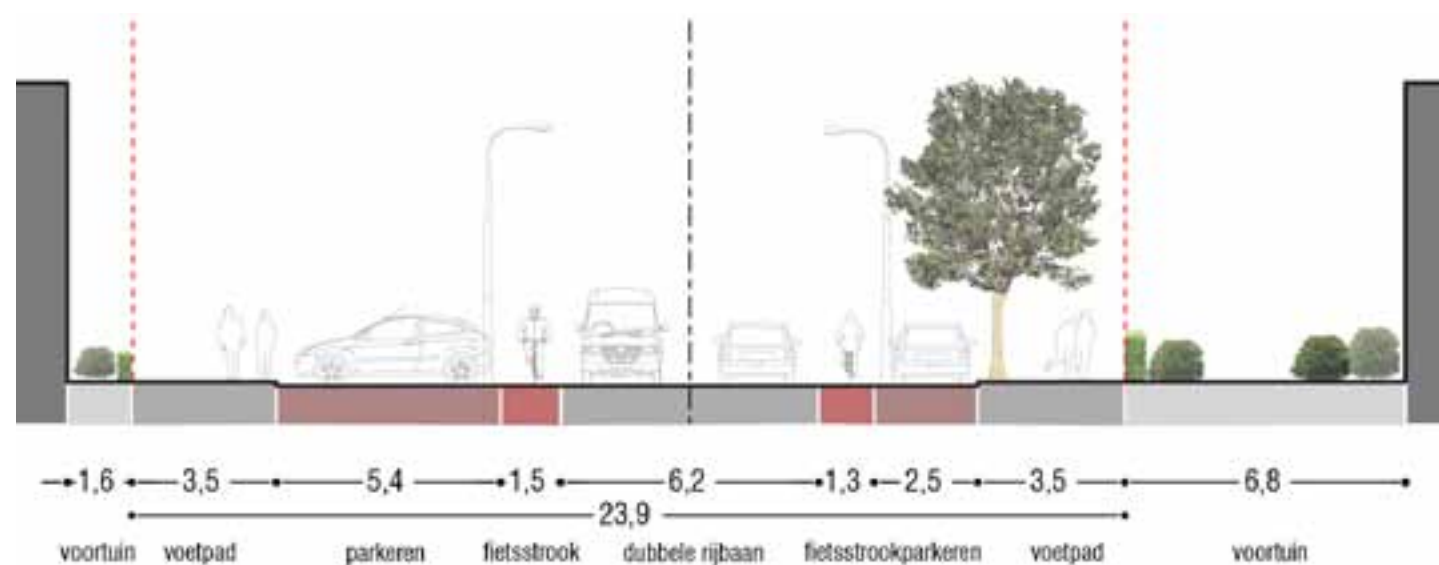
PARKEREN	HUDIG AANTAL	67
	NIEUW AANTAL	49

Compensatie parkeren (verschil huidig en nieuwe aantal) naast nabijgelegen onderwijsinstelling in de H.R. Holststraat

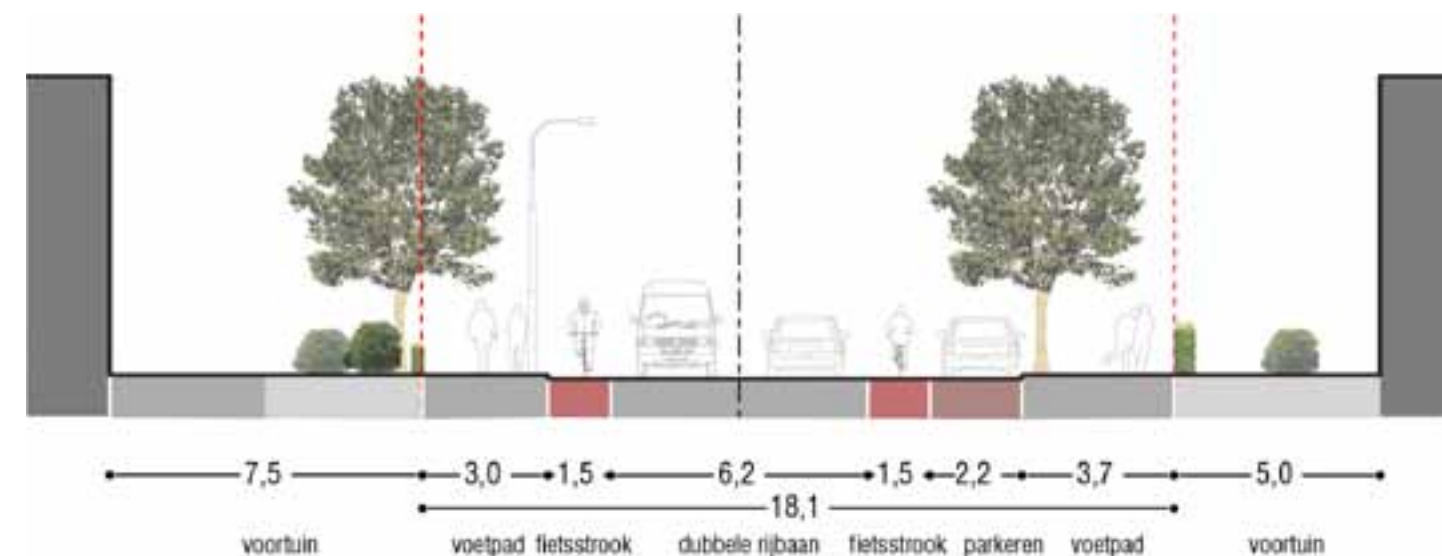
BOMEN	HUDIG AANTAL	36
	TE KAPPEN	14
	NIEUW PLANTEN	47
	TOTAAL NIEUW	69

NB:
Voor de Henriëtte Roland Holstlaan geldt dat er niets verandert aan de straat zelf. Wel wordt er naast het bestaande voetpad een twee richtingen fietspad voorgesteld, die een betere afwikkeling van het fietsverkeer vanuit De Wijert naar de Brailleweg – centrum Groningen mogelijk maakt. De groenstrook langs de weg wordt zoveel mogelijk gespaard.

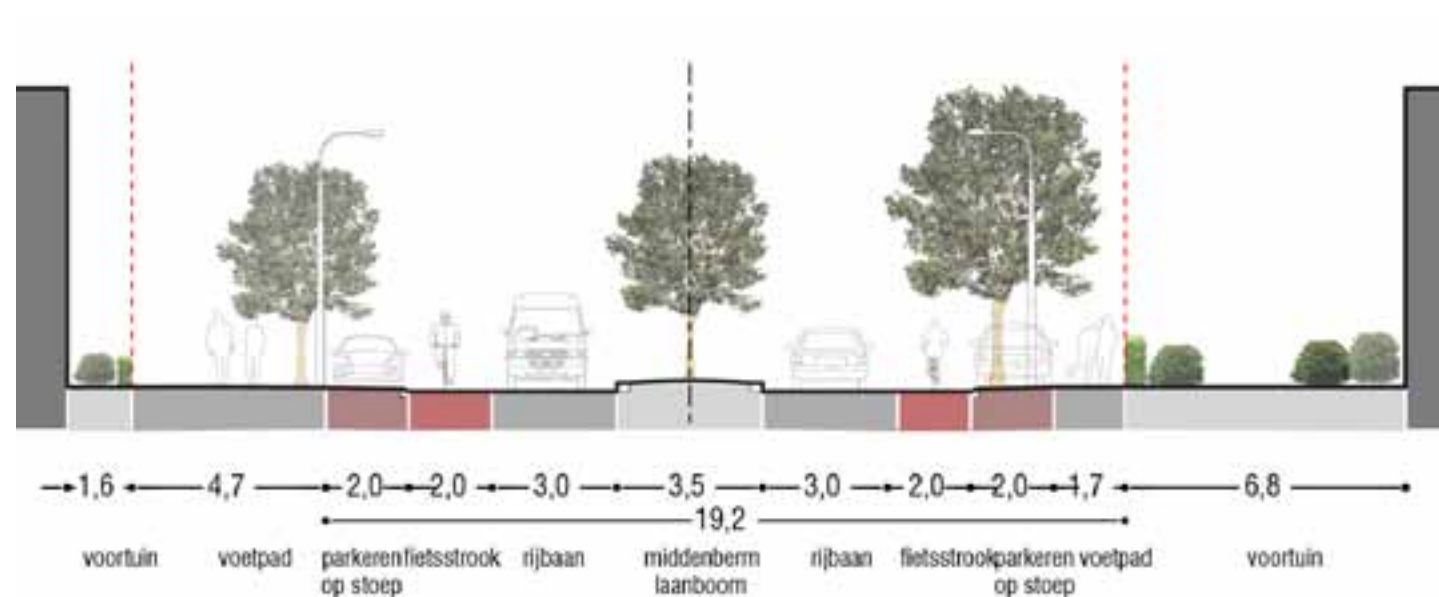
Locatie Profielen
Variant A



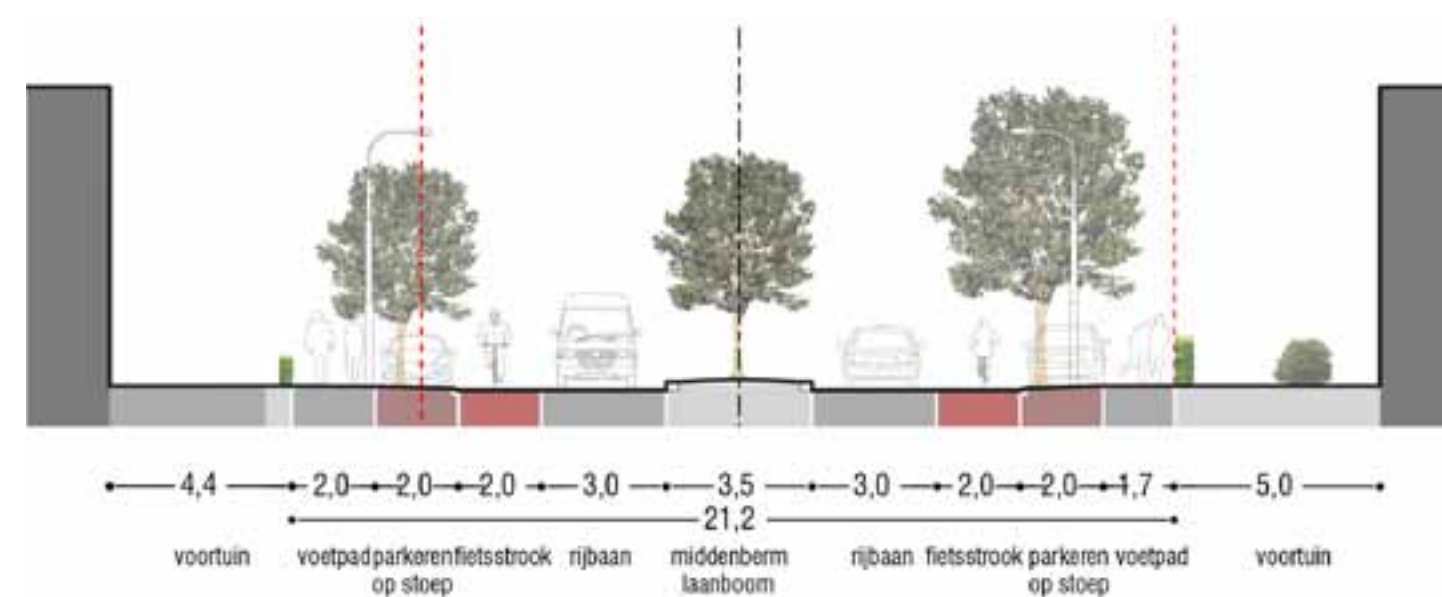
Profiel A huidige situatie



Profiel B huidige situatie



Profiel A middenberm



Profiel B middenberm



Illustratie vrijliggende fietspaden t.h.v. Werumeus Buningstraat



Foto bestaande situatie t.h.v. Werumeus Buningstraat

VARIANT B VRIJLIGGENDE FIETSPADEN

In deze variant komen vrijliggende fietspaden te liggen aan beide zijden van de weg, gescheiden door een parkeerstrook en een uitstapstrook. Consequentie van deze variant is dat 21 parkeerplaatsen komen te vervallen en moeten worden gecompenseerd en dat een groot deel van de huidige (grote) bomen gekapt moeten worden en door nieuwe moeten worden vervangen.



hoofdwegenet
zie OTB tekening

Plankaart Variant B

-  **Fietspad in rood asfalt**
-  **Stoep in betontegels**
-  **Parkeerplaats**
-  **Rijbaan in asfalt**
-  **te verwijderen boom**
-  **bestaande boom**
-  **nieuwe boom**

BALANS

Balans o.b.v. trace H.R. Holststraat tot aan Iddekingeweg

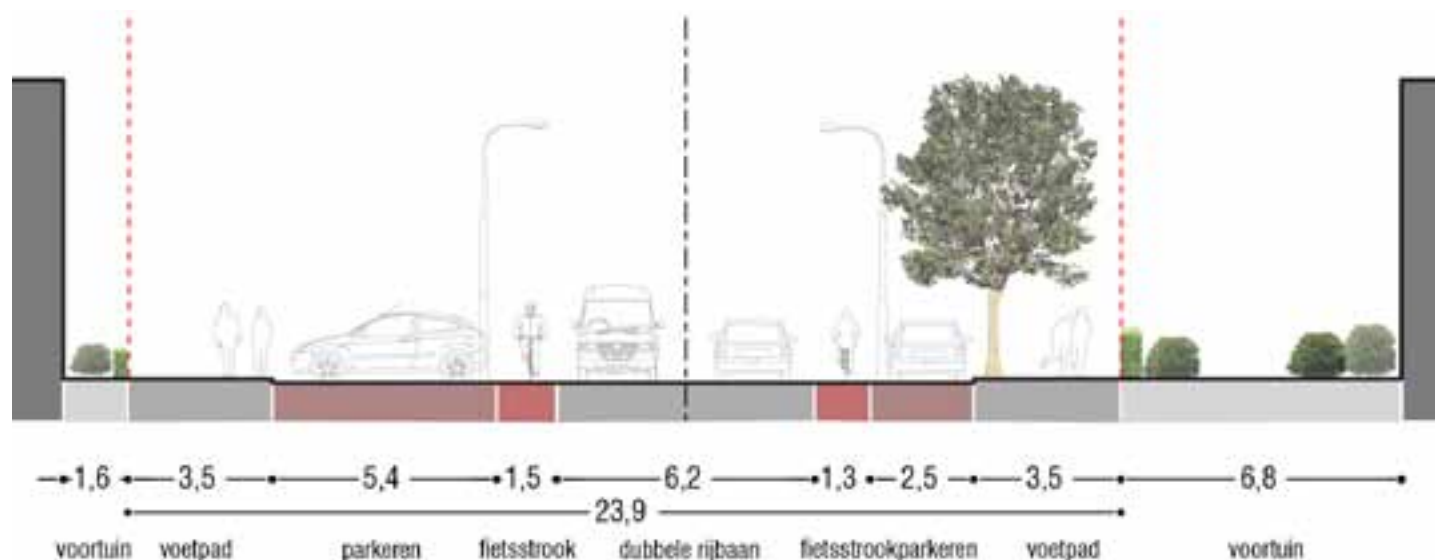
PARKEREN	HUDIG AANTAL	67
	NIEUW AANTAL	40

Compensatie parkeren (verschil huidig en nieuwe aantal) naast nabijgelegen onderwijsinstelling in de H.R. Holststraat

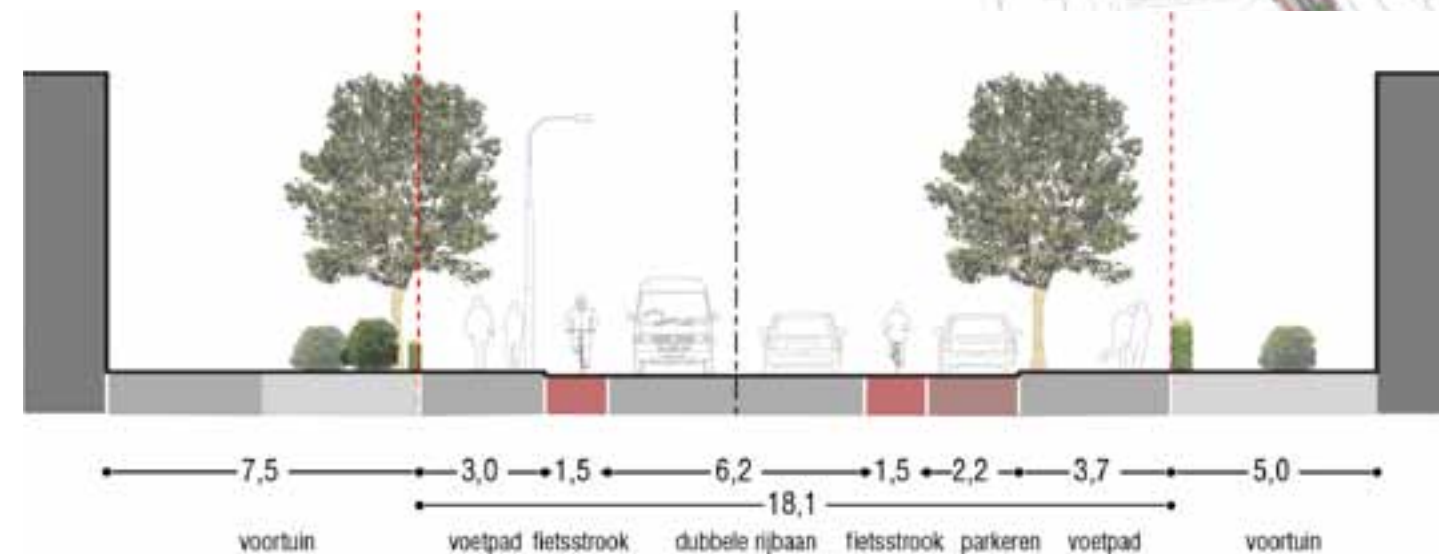
BOMEN	HUDIG AANTAL	36
	TE KAPPEN	30
	NIEUW PLANTEN	34
	TOTAAL NIEUW	40

NB:
Voor de Henriëtte Roland Holstlaan geldt dat er niets verandert aan de straat zelf. Wel wordt er naast het bestaande voetpad een twee richtingen fietspad voorgesteld, die een betere afwikkeling van het fietsverkeer vanuit De Wijert naar de Brailleweg – centrum Groningen mogelijk maakt. De groenstrook langs de weg wordt zoveel mogelijk gespaard.

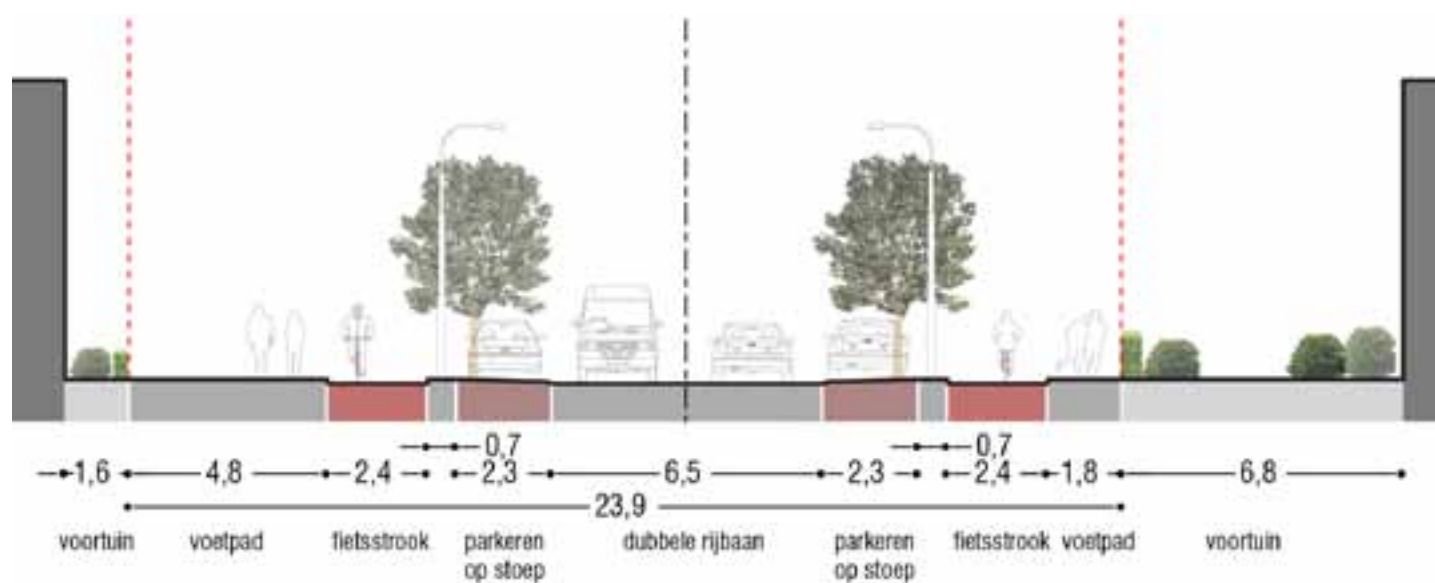
Locatie Profielen
Variant B



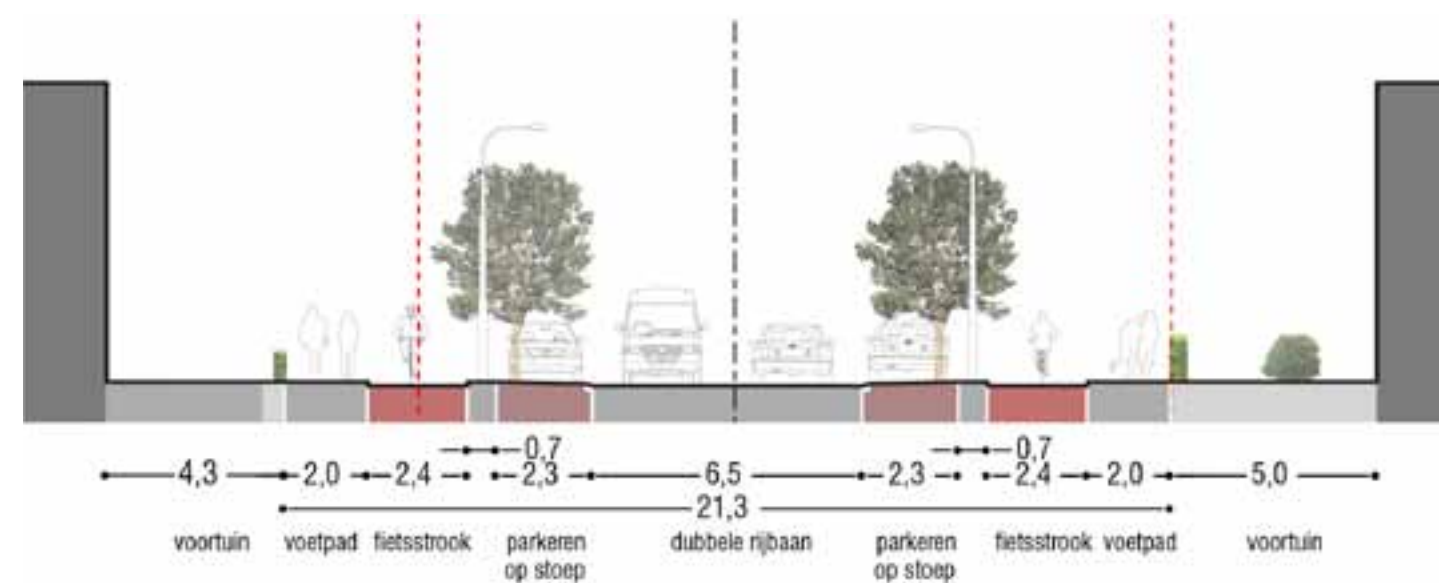
Profiel A huidige situatie



Profiel B huidige situatie



Profiel A vrijliggende fietspaden



Profiel B vrijliggende fietspaden



Illustratie vrijliggend fietspad in twee richtingen t.h.v. Werumeus Buningstraat



Foto bestaande situatie t.h.v. Werumeus Buningstraat

VARIANT C VRIJLIGGEND TWEERICHTINGEN FIETSPAD WESTZIJDE VONDELLAAN

In deze variant wordt de oostzijde van de Vondellaan (huidige kant verharding) zoveel mogelijk gehandhaafd. Hiermee blijven de waardevolle en grote bomen gespaard. 16 parkeerplaatsen dienen te worden gecompenseerd. Aan de westzijde wordt een tweerichtingen fietspad voorgesteld dat aan de noordzijde aansluit op het fietspad bij het knooppunt Julianaplein en aan de zuidzijde aansluit op de rotonde met de Van Iddekingeweg.



hoofdwegenet
zie OTB tekening

Plankaart Variant C

-  **Fietspad in rood asfalt**
-  **Stoep in betontegels**
-  **Parkeerplaats**
-  **Rijbaan in asfalt**
-  **te verwijderen boom**
-  **bestaande boom**
-  **nieuwe boom**

BALANS

Balans o.b.v. trace H.R. Holststraat tot aan Iddekingeweg

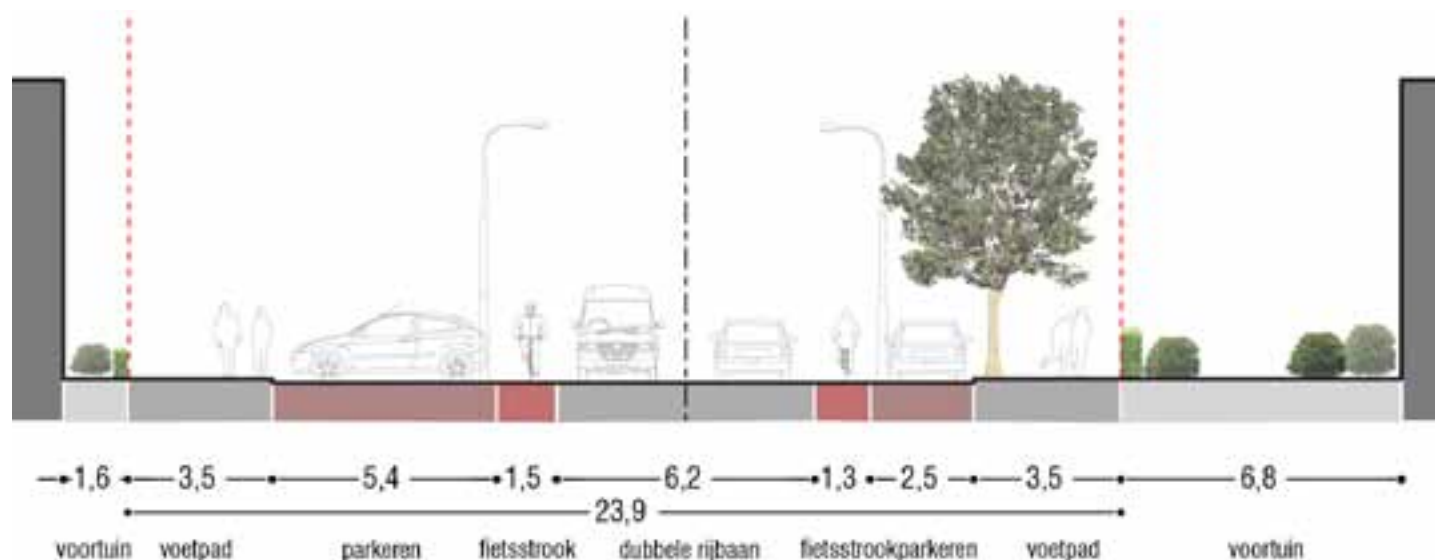
PARKEREN	HUDIG AANTAL	67
	NIEUW AANTAL	40

Compensatie parkeren (verschil huidig en nieuwe aantal) naast nabijgelegen onderwijsinstelling in de H.R. Holststraat

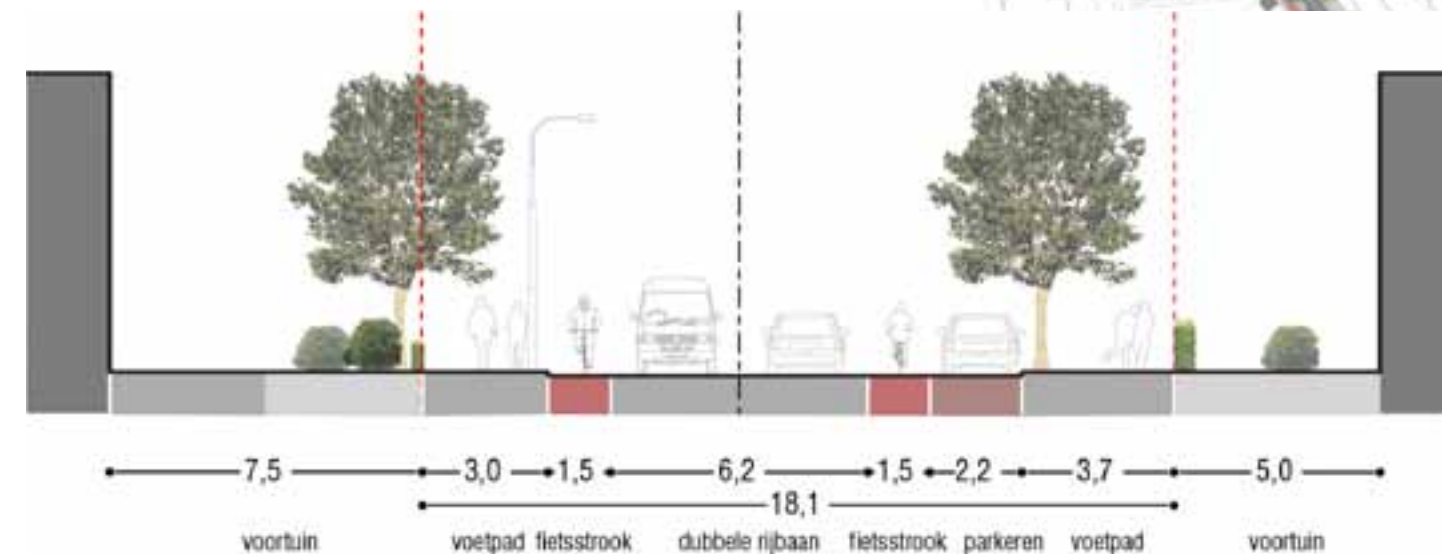
BOMEN	HUDIG AANTAL	36
	TE KAPPEN	30
	NIEUW PLANTEN	34
	TOTAAL NIEUW	40

NB:
Voor de Henriëtte Roland Holstlaan geldt dat er niets verandert aan de straat zelf. Wel wordt er naast het bestaande voetpad een twee richtingen fietspad voorgesteld, die een betere afwikkeling van het fietsverkeer vanuit De Wijert naar de Brailleweg – centrum Groningen mogelijk maakt. De groenstrook langs de weg wordt zoveel mogelijk gespaard.

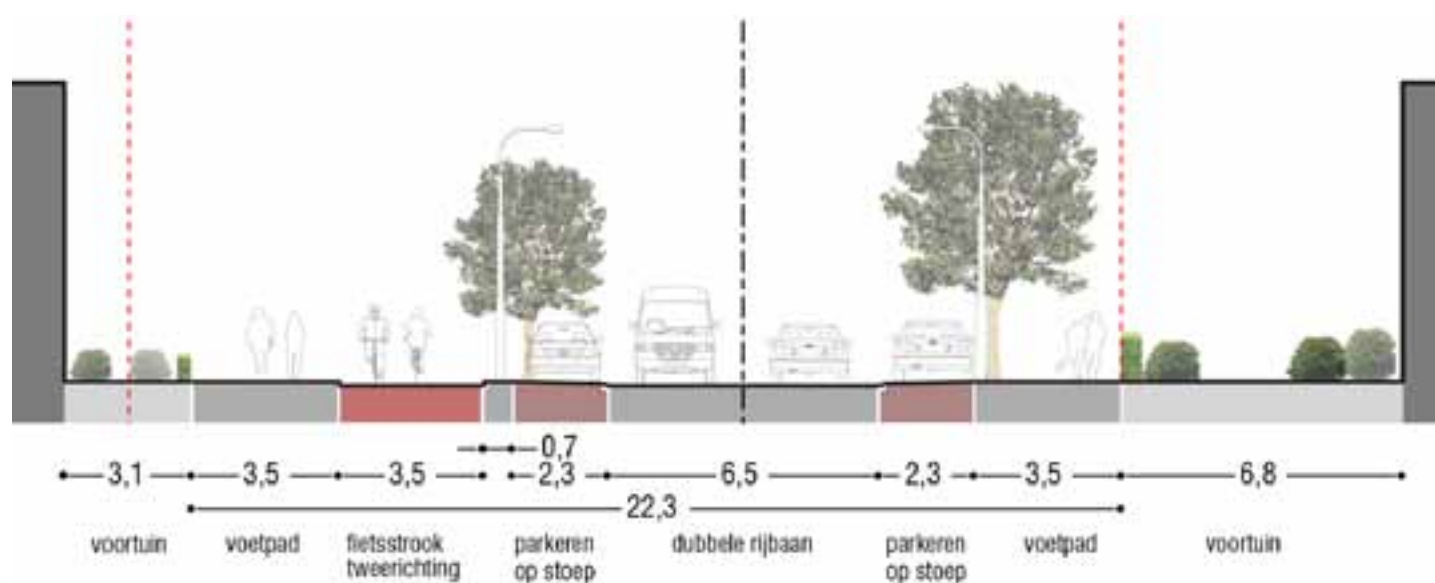
Locatie Profielen
Variant C



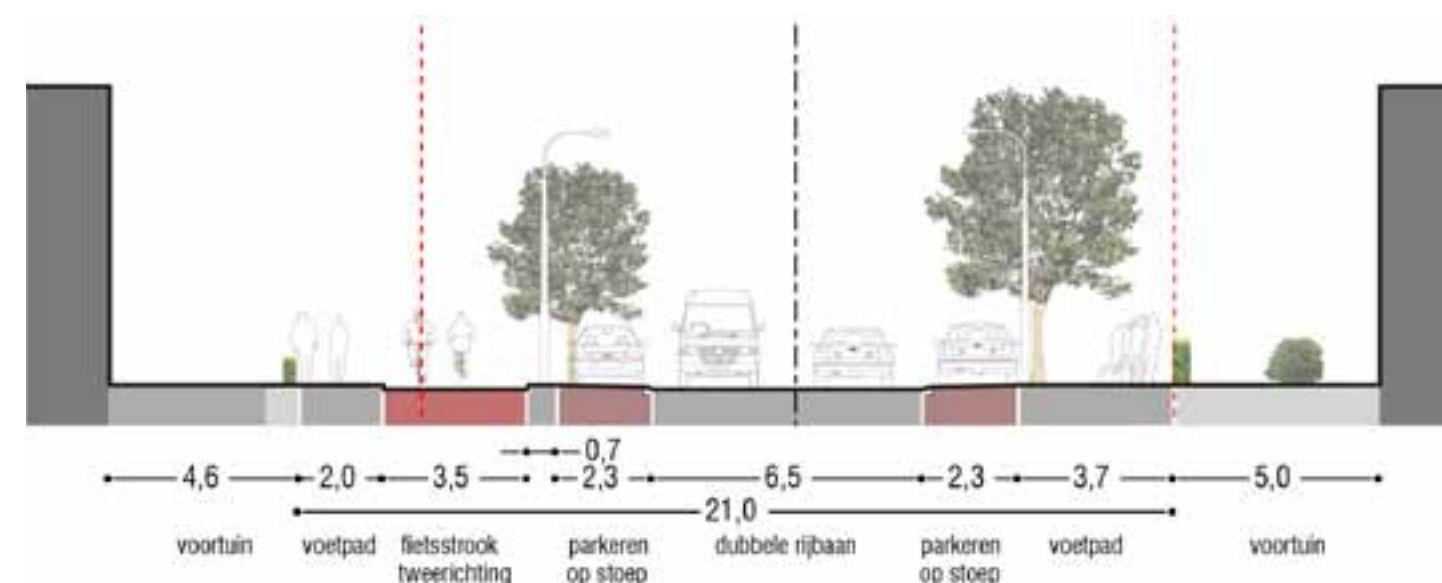
Profiel A huidige situatie



Profiel B huidige situatie



Profiel A vrijliggend fietspad in twee richtingen



Profiel B vrijliggend fietspad in twee richtingen



Tilia tomentosa ‹Brabant›

hoogte: 20-25 m

breedte: 10-15 m



Tilia x flavescens ‹Glenleven›

hoogte: 18-25 m

breedte: 10-15 m



Tilia cordata ‹Rancho›

hoogte: 10-15 m

breedte: 6-10 m

BEPLANTING

Doel is het een zo groot mogelijk laanffect te bereiken. Daarom stellen wij voor om de nieuw aan te planten bomen in een mix van Lindebomen te planten.

5. HELPMAN



Huidige situatie verkeersstructuur



Nieuwe situatie verkeersstructuur

INLEIDING

Gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel- die onderdeel is van het project Aanpak Ring Zuid- is een verkeersplan opgesteld voor Helpman/Coendersborg. Dit verkeersplan bevat een pakket verkeersmaatregelen dat de leefbaarheid en veiligheid in de wijk waarborgt. Het is een maatregelen pakket dat na de inspraakprocedure verder op straatniveau wordt uitgewerkt. Voor de aanleg van de Helperzoomtunnel wordt een aparte procedure gevolgd. Hiervoor wordt volgens de daarvoor gebruikelijke procedure een omgevingsvergunning verleend.

NIEUWE VERKEERSSTRUCTUUR

De wijk Helpman/Coendersborg wordt in de huidige situatie ontsloten via de Helperbrink, de Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. Deze wegen hebben een aansluiting op de Hereweg aan de westzijde en de Helperzoom aan de oostzijde. Vanaf de Hereweg zijn er aansluitingen op de A7 en (via de Van Ketwich Verschuurlaan) op de A28. Vanaf de Helperzoom is er via Kempensberg een aansluiting op de N7.

In de nieuwe situatie krijgen de zuidelijke stadswijken bij de Hereweg een andere aansluiting op de N7 (namelijk via de verbindingsweg naast de Maaslaan). Deze verbindingsweg verbindt de Hereweg met het Julianaplein. Vanaf het Julianaplein kan het verkeer vervolgens in alle richtingen de N7 en de A28 op. Daarnaast komt er voor de zuidelijke stadswijken een aansluiting van de Vondellaan op de N7; die aansluiting is er nu niet. De aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 blijft ongewijzigd.

Een belangrijke wijziging is de aanleg van de Helperzoomtunnel. De nieuwe Helperzoomtunnel- in het verlengde van de Helperbrink- zorgt voor een verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie. Deze tunnel vervangt de Esperanto-spoorwegovergang, die wordt gesloten.

Door de aanleg van de tunnel zullen de verkeersstromen in de wijk verschuiven. Deze verschuivingen mogen echter niet leiden tot onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefmilieu in de wijk. De wijk Helpman / Coendersborg bestaat voornamelijk uit woningen. Echter juist rond de Helperbrink met name vinden we een belangrijke concentratie van scholen; een gevoelige bestemming. Een doorgaande route is hier dan ook ongewenst, een goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer staat hier voorop. De wijk als geheel moet vooral voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn en dat betekent dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk voorop staan.

De maatregelen zijn erop gericht de hoeveelheid verkeer in de meest kwetsbare straten te beperken en het verkeer zodanig te sturen dat ze door de straten worden geleid die daar qua functie en wegprofiel het meest geschikt voor zijn. Ook voor die straten worden overigens waar nodig maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen.

Hieronder wordt de nieuwe verkeersstructuur in de wijk en het verkeersplan toegelicht.



Verkeersplan Helpman / Coendersborg

TOELICHTING VERKEERSPLAN

Inleiding

Gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel is een verkeersplan opgesteld voor Helpman/ Coendersborg. Dit plan moet de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk waarborgen.

1. Uitbreiden 30 km/uur-gebied

De Helperbrink en De Savornin Lohamanlaan vervullen binnen de wijk een functie voor het lokale bestemmingsverkeer naar en vanuit de wijk. De Helperbrink en De Savornin Lohamanlaan zijn het hart van een woon- en verblijfsgebied en met name rondom de Helperbrink is een groot aantal scholen geconcentreerd. Deze straten worden als gevolg daarvan veel gebruikt door kinderen die onderweg zijn naar de scholen.

Voorgesteld wordt om in zowel de Helperbrink als de SavorninLohmanlaan de maximum toegestane snelheid van 50 km/uur op te heffen en hier een 30 km/uur-regime in te stellen en de inrichting hier (daar waar nodig) op aan te passen. Ook het gedeelte van de Helperzoom ten noorden van de Helperbrink wordt volgens het verkeersplan onderdeel van een 30 km/ uur gebied. Door deze toevoegingen aan het 30km/ uur gebied wordt het overgrote deel van de wijk Helpman/ Coendersborg 30km/ uur gebied ('verblijfsgebied').

In de nieuwe verkeersstructuur van Helpman/ Coendersborg zijn de twee hoofdwegen aan de westzijde (Hereweg/ Verlengde Hereweg) en de oostzijde (Duinkerkenstraat) de 'gebiedsontsluitingswegen' van de wijk. De Goeman Borgesiuslaan en de Helperzoom (het gedeelte ten zuiden van de Helperbrink) zijn in het verkeersplan aangeduid als de 'verzamelwegen' in de wijk. Deze wegen 'verzamen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen aan de rand van de wijk (Hereweg/ Verlengde Hereweg en Duinkerkenstraat).

Voorgesteld wordt hier het snelheidsregime van 50 km/uur te handhaven, maar tegelijkertijd wel op een aantal cruciale punten maatregelen te treffen om de oversteekbaarheid (en daarmee de verkeersveiligheid) te waarborgen..

2. Aanbrengen kruispuntplateaus en uitritconstructies

Op de kruispunten waar veel wordt overgestoken door fietsers en/of voetgangers wordt voorgesteld kruispuntplateaus aan te leggen en de oversteeklengte te verkorten.

De kruispuntplateaus en uitritconstructies dragen bij aan een betere oversteekbaarheid en dwingen een lage snelheid van het autoverkeer af. De voorgestelde locaties van de kruispuntplateaus en uitritconstructies zijn weergegeven op de kaart van het verkeersplan.

3. Wijziging rijrichtingen Helperbrink

De Helperbrink is vervuut de kwetsbaarste straat binnen het gehele verblijfsgebied. De Helperbrink wordt in de huidige situatie veel gebruikt door schoolgaand verkeer en bewoners van het verzorgingstehuis Coendershof. In deze straat zijn verkeerstoenames als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur niet acceptabel.

Als aanvulling op het instellen van een 30 km/uur-regime en de aanleg van kruispuntplateaus wordt hier voorgesteld éénrichtingsverkeer in te stellen tussen de Haydnlaan en de Hereweg (richting Hereweg) en tussen de Beethovenlaan en Helperzoom (richting Helperzoom). Met deze maatregel wordt afgedwongen dat alleen lokaal verkeer dat een bestemming heeft aan of in de nabijheid van het Helperbrink hier zal rijden. Dit draagt ook in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid voor fietsers.

4. Wijziging rijrichtingen in het gebied tussen Helperink en De Savornin Lohmanlaan

Omdat het verkeer op de Helperbrink alleen maar het gebied 'uit' kan, zullen aansluitende straten zoals de Coendersweg en de Beethovenlaan gebruikt worden om de Helperbrink te bereiken. Om het verkeer in het gebied tussen Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan, met name tijdens de schoolspitsen, te reguleren wordt voorgesteld een aantal rijrichtingen te wijzigen.

Daarmee wordt voorkomen, dat in deze smalle straten met name tijdens de schoolspits problemen ontstaan, als hier tegelijkertijd veel auto's worden geparkeerd en de straten in twee richtingen worden bereden. Door de rijrichtingen voor autoverkeer te veranderen in de Coendersweg, Haydnlaan, Chopinlaan en Beethovenlaan ontstaan meerdere kleine verkeerscirculaties rondom de scholen gelegen aan de Sweelincklaan zonder dat het autoverkeer elkaar tegemoet rijdt.

Daarmee ontstaan de volgende verkeerscirculaties richting de scholen:

Naar scholen met ingang aan Sweelincklaan:
1. Vanaf Hereweg: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan – Coendersweg - Sweelincklaan – Chopinlaan - De Savornin Lohamanlaan – Hereweg.

2. Vanaf Helperzoom: De Savornin Lohamanlaan – Beethovenlaan – Helperbrink – Helperzoom.

Naar scholen met ingang aan Haydnlaan / Groenesteinlaan:

1. Vanaf Hereweg of Helperzoom: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan – Coendersweg – Haydnlaan – Helperbrink (en/of Groenesteinlaan) – Hereweg / Helperzoom.

Naar scholen met ingang Coendersweg:

2. Vanaf Hereweg: Helper Oostsingel – Coendersweg - Helperbrink

5. Parkeren tijdens schoolspits

In de huidige situatie is het parkeren tijdens de schoolspitsen al een groot probleem. De Gemeente Groningen streeft ernaar om het halen en brengen van kinderen per auto te ontmoedigen en parkeren voor de ingang van scholen zo veel mogelijk te weren om de ingang van de school en/of het schoolplein zo veilig mogelijk te houden. Zo is inmiddels een Kiss + Ride - strook aangelegd in de Beethovenlaan om het halen en brengen per auto zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen.

Voorstel is om ook in de Haydnlaan Kiss + Ride stroken aan te leggen (ten noorden en zuiden van de Helperbrink). Voor de Helperbrink zelf wordt voorgesteld juist geen Kiss + Ride stroken aan te leggen, zodat deze weg zo optimaal mogelijk kan functioneren als belangrijke en veilige fietsverbinding naar de verschillende scholen.

De plannen voor Kiss + ride worden samen met de scholen verder uitgewerkt.

6. Wijziging rijrichting Helperoostsingel

De Helperoostsingel heeft nu tweerichtingsverkeer. Dat leidt in deze straat tot veel verkeer. In de nieuwe situatie wordt voorgesteld hier eenrichtingsverkeer in te voeren (richting vanaf Verlengde Hereweg). Daarnaast wordt voorgesteld een ‘knip’ aan te brengen op het kruispunt bij de Helperoostsingel / Coendersweg. Daarmee wordt voorkomen dat verkeer vanuit DUO/ Belastingdienst door dit deel van de wijk rijdt. Voor dat verkeer is de route via de Helperzoom- noordzijde en de Helperzoomtunnel de aangewezen route.

Het aanbrengen van deze ‘knip’ betekent voor de bewoners in dit deel van de wijk dat bewoners ten westen van het kruispunt Helperoostsingel / Coendersweg vanaf de Verlengde Hereweg en Helperoostsingel de wijk inrijden en via de Helperbrink weer verlaten. Bewoners ten oosten van dit kruispunt hebben een aan- en afvoeroute vanaf de Helperzoom.

BRONVERMELDING

Volgende illustraties zijn gemaakt op basis van google maps en google streetview:
p. 7; p.10; p.15; p.38; p.40; p.41; p.50; p.52; p.62; p.64; p.70; p.76; p.84

Volgende illustraties zijn gemaakt op basis van luchtfotos van Aerophoto Eelde:
p.7; p.4; p.11; p.16

Volgende illustraties zijn gemaakt op basis van luchtfotos van Dronemedia
p.4/5; p.14

Volgende historische afbeeldingen komen voort uit de Groninger archieven:
p. 12/13; p.38; p.40; p.42

Illustratie TUIN DUO p.17: Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten

