

aanpak Ring Zuid inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen

Maaslaan

Vondellaan

Helpman

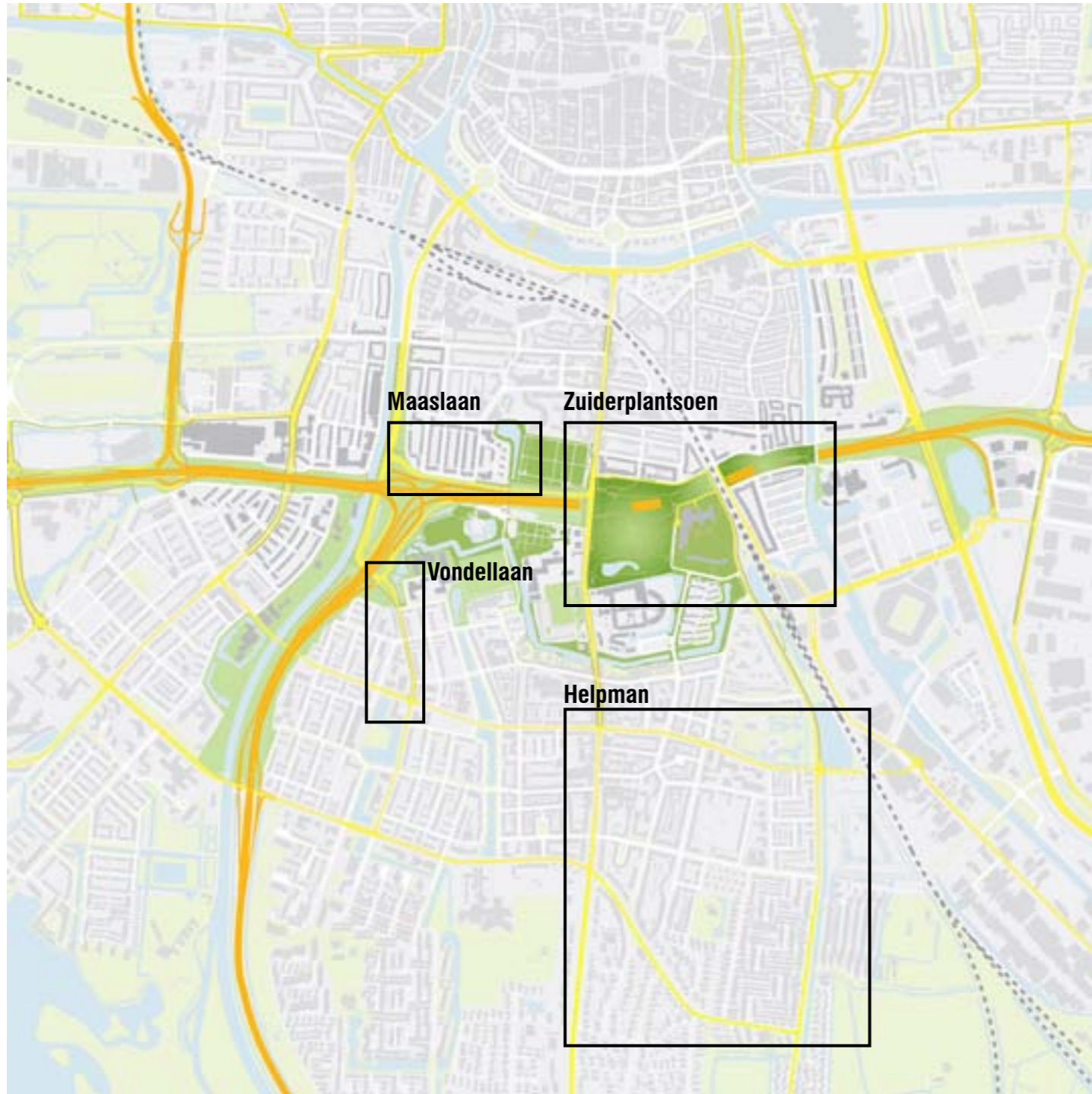
september 2014

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 GEBIED	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
BEPLANTING	57
4. VONDELLAAN	59
TOELICHTING	61
BEPLANTING	69
5. HELPMAN	73
INLEIDING	73
NIEUWE VERKEERSSTRUCTUUR	73
TOELICHTING VERKEERSMAATREGELEN	75
BRONVERMELDING	79



1. INLEIDING



Positie inrichtingsplannen in het plangebied Aankpak Ring Zuid

AANLEIDING PROJECT

De zuidelijke ringweg Groningen is een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegenet, 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 INRICHTINGSPLANNEN

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg heeft het rijk een Tracébesluit opgesteld (TB 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 TB inrichtingsplannen opgesteld. Het gaat om het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman.

Deze gebieden vallen weliswaar buiten het TB-gebied, maar als gevolg van het project Aankpak Ring Zuid verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Daarom heeft de gemeente hiervoor 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 inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen en worden na de vaststelling verder uitgewerkt in overleg met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven, etc.).

De vaststelling van de inrichtingsplannen is - anders dan bij het TB - een bevoegdheid van de gemeente. Het college van B en W stelt de inrichtingsplannen vast. Dat gebeurt parallel aan de vaststelling van het TB. Daarmee wordt de samenhang met het TB/MER zichtbaar gemaakt.

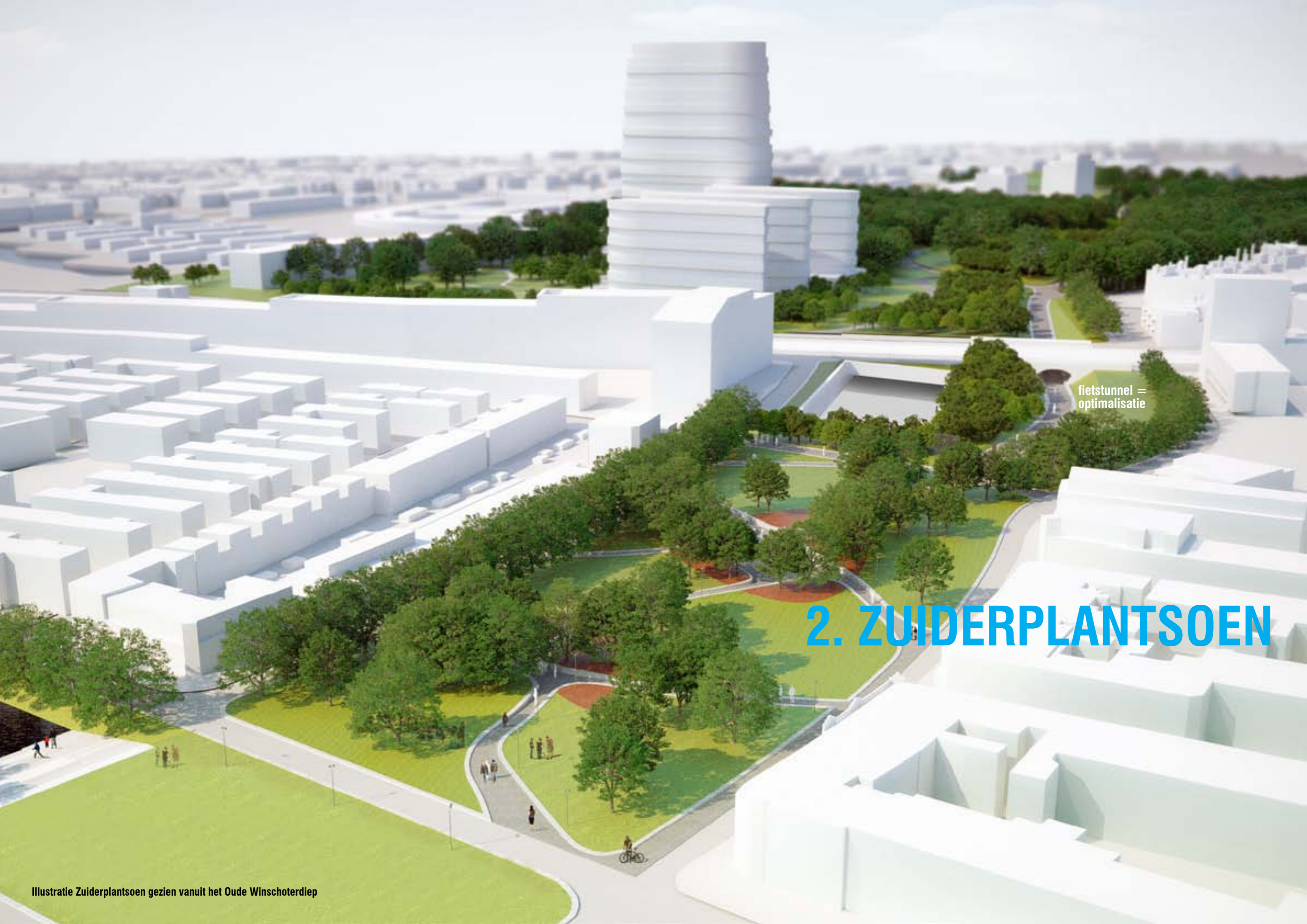
In dit document wordt op een aantal plaatsen vermeld " = optimalisatie". Het gaat in dat geval om een onderdeel van het plan dat alleen gerealiseerd kan worden als er extra budget beschikbaar komt (bijvoorbeeld door een gunstige aanbesteding).

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt de inrichting van het "Zuiderplantsoen" toegelicht. Hiermee wordt het gebied van het Sterrebos, de kantoorruimte van DUO/ Belastingdienst en het plantsoen tussen de Oosterpoortwijk en De Linie bedoeld. Ook de inrichting van de Waterloolaan en de inpassing van de (optionele) Esperanto fiets- en voetgangerstunnel zijn hierin meegenomen.

Hoofdstuk 3 laat het inrichtingsplan voor de Maaslaan zien en hoofdstuk 4 het inrichtingsplan voor de Vondellaan.

Tot slot geeft hoofdstuk 5 het inrichtingsplan voor Helpman weer. Dit inrichtingsplan is een verkeersplan met een samenhangend pakket aan verkeersmaatregelen voor de wijk. De verkeersmaatregelen in dit plan zijn nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na vaststelling van het verkeersplan.



fietstunnel =
optimalisatie

2. ZUIDERPLANTSOEN



Verdiepte ligging in het centrum van het plangebied Aanpak Ring Zuid



Vrijkomende ruimte bij de verdiepte ligging

CONTEXT VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Één 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, toekomstvaste 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 geluidsschermen, taluds, parkeren onder een viaduct en (dam)wanden.

Het project is erop gericht hiervoor een oplossing te bieden. Dit door de barrièrewerking 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, Kardingesportpark, Hoornsemeer en 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

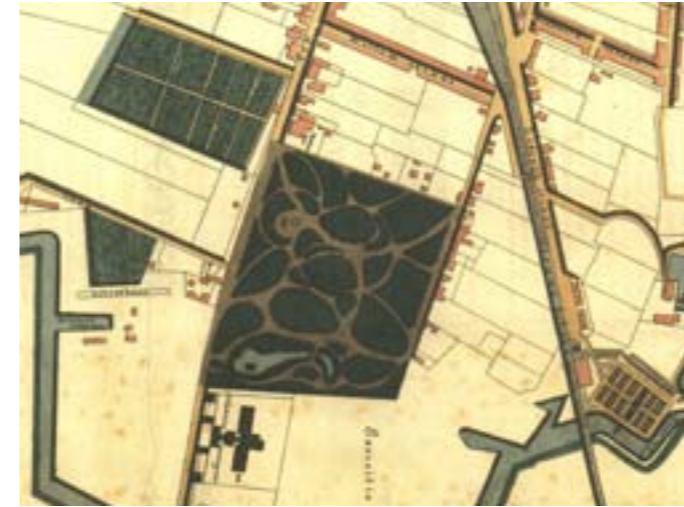




Sterrebos - Zeuner 1785



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 terugkrijgen.

Een 'Zuiderplantsoen', met daarin een weer samenhangend Sterrebos, samen met de tuin van DUO/ Belastingdienst en een nieuw plantsoen tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie. Een 'Zuiderplantsoen' dat alle omliggende buurten met elkaar verbindt en nieuwe verblijfs- en recreatiemogelijkheden 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 doorsneden door 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-zuidrelaties. 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 de Zuiderbegräafplaats

HET ZUIDERPLANTSOEN IS WEER TERUG!

Door het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg kan de Hereweg zijn historische allure als invalsroute vanuit het zuiden van de stad weer terugkrijgen. Immers, het viaduct dat er nu overheen ligt, komt te vervallen. En het Sterrebos wordt weer één geheel, doordat het noordelijke en zuidelijke 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 een kwaliteitsslag voor zowel 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 de Oosterpoortbuurt en De Linie vormt een onderdeel van het nieuwe Zuiderplantsoen.

Het Zuiderplantsoen staat daarmee opnieuw op de kaart.



Onderdeel van het Zuiderplantsoen: Tuin DUO (Lodewijk Baljon landschapsarchitecten)



Onderdeel van het Zuiderplantsoen, bestaand gedeelte Sterrebos



OOSTERPOORT

DE LINIE

EUROPAPARK

HEREWEGBUURT

RIVIERENBUURT

fietstunnel =
optimalisatie

KEMPKENSBERG

HELPMAN



HELPMAN

DE LINIE

fietstunnel =
optimalisatie

HEREWEGBUURT

OOSTERPOORT



Illustratie van het open veld in het centrum van het Zuidplantsoen



Schema open veld - vallei tussen Hereweg en Oosterpoort



Het open veld gezien vanuit de Zuidbegravingplaats



Uit het zicht halen van de openingen door middel van bosschages



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 een afwisseling in zonneweide en donker bos. De opening in de verdiepte ligging wordt om veiligheidsredenen afgeschermd, en omgeven door bosschages. Zo kan een aantrekkelijke afwisseling ontstaan van meer open en gesloten parkdelen.





Openluchtconcert



Picknick - referentie Noorderplantsoen



Spelen



Sportveld



Uitspanning - referentie Noorderplantsoen



Kiosk

NIEUW GEBRUIK VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

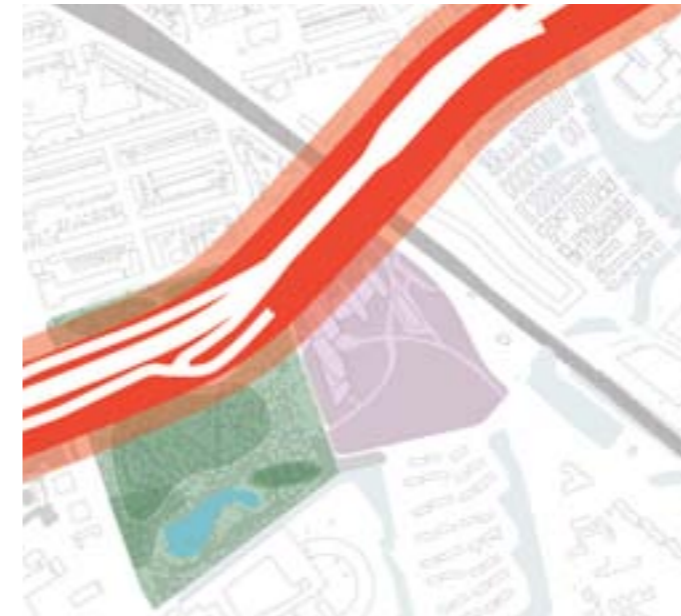
Het beleid van de gemeente is erop gericht een zo divers mogelijk aanbod aan stadsparken in de stad te bieden: Noorderplantsoen, Stadspark, Karding, Hoornsemeer en Westpark. Thematisering van de parken is vastgelegd in de structuurvisie 'Groene Pepers, een ruime keuze in parkmilieu's'.

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 aan 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 openluchtconcert. Met ruimte voor een kiosk en een paviljoen.



Ecologische zones straks - Biodiversiteit

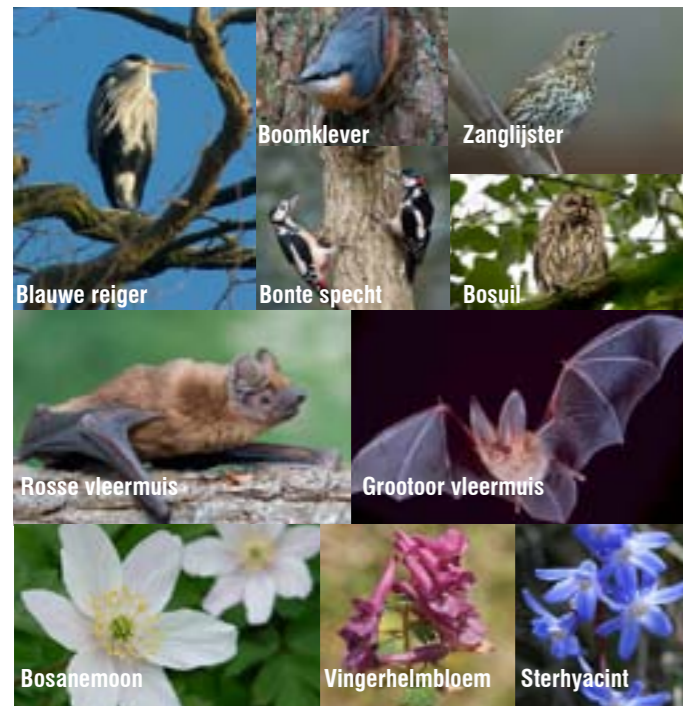


Ecologische zones nu
(in rood invloedzone snelweg)

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 op 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 invloedssfeer 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 als aanvulling op de flora en fauna. Ook hierin tekent zich duidelijk een parallel af met het Noorderplantsoen, zoeken naar een eigentijdse betekenis met respect voor de historisch gegroeide ecologische waarden



Bestaande flora en fauna in het gebied



Het dichte bos



Bosrand met meidoorn rond de opening



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 bij de latere planuitwerking van het 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 route van de Hereweg via de Kempkensberg naar de Helperzoom.

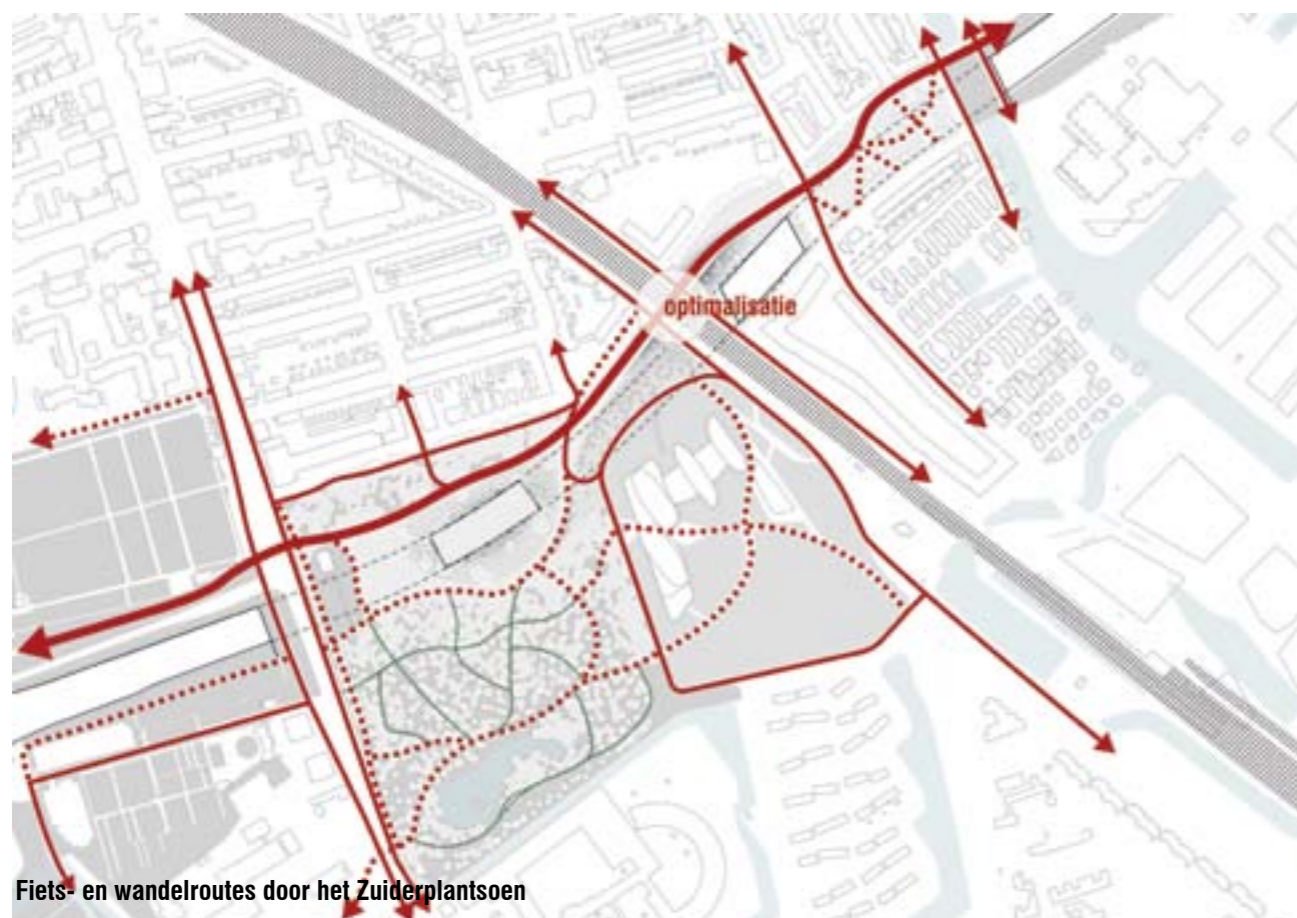
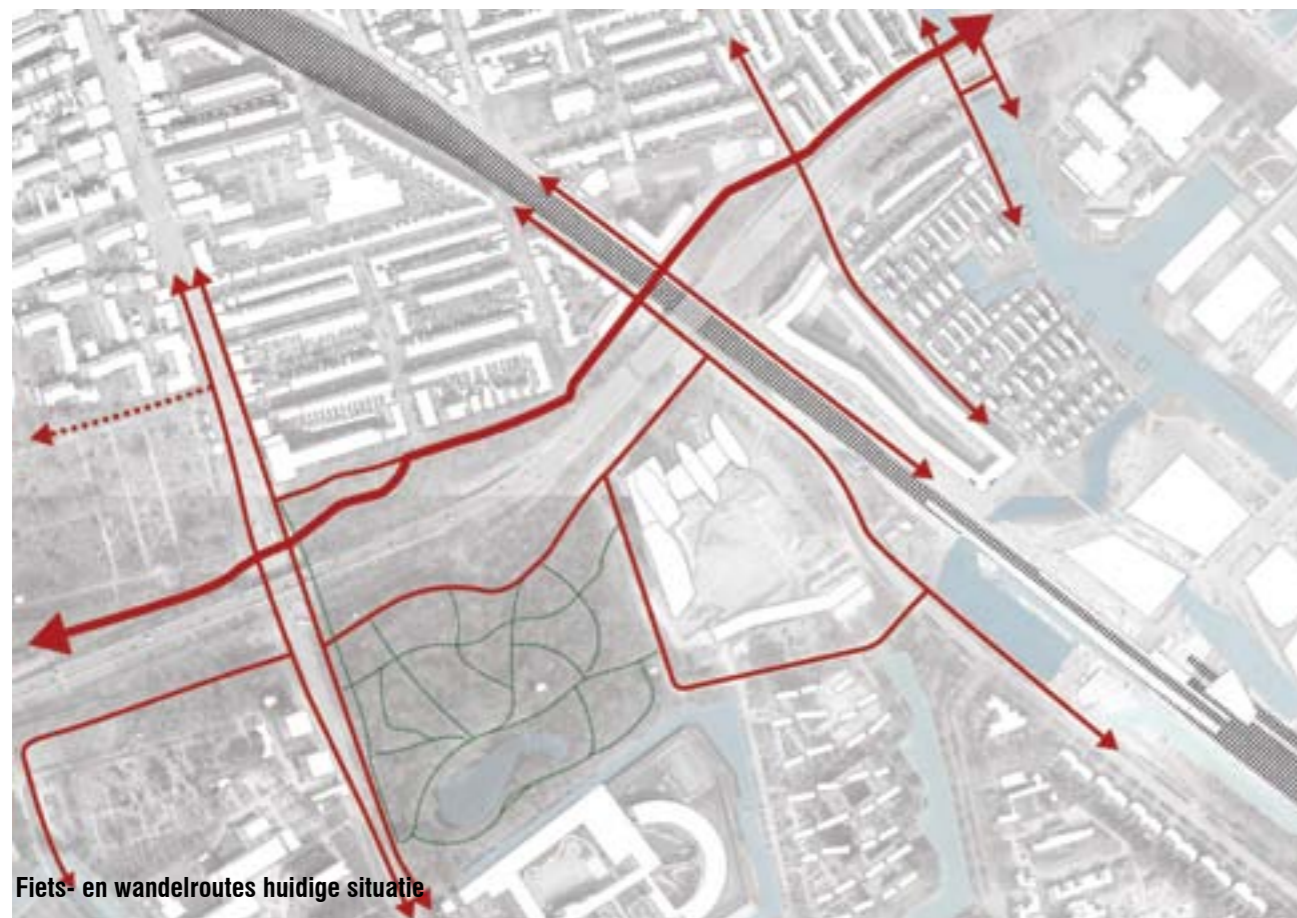
Het belangrijkste verschil met nu is de verdiepte en grotendeels afgedekte ringweg. Waar nu het autoverkeer op de ring visueel en qua geluid dominant is, hebben we in de nieuwe situatie een Zuiderplantsoen omgeven door woonstraten. De Hereweg vormt hierop de enige uitzondering als hoofdonthutingsweg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

FIETS- EN WANDELROUTES DOOR HET ZUIDERPLANTSOEN

Het Zuiderplantsoen 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/ Belastingdienst. En met een doorgaande hoofd fietsroute in oost- westrichting 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. De optionaal fietsvallei is een zogenaamde 'optimalisatie' in het project Aanpak Ring Zuid. Dat betekent dat dit onderdeel van het plan alleen gerealiseerd kan worden als er extra budget beschikbaar komt (bijvoorbeeld door een gunstige aanbesteding.)





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. Een poort kan een extra dimensie geven aan de eenheid van het uit meerdere parkdelen opgebouwde Zuiderplantsoen. De samenhang tussen het Sterrebos, de 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 inrichtingsplan.



Historische foto van het "Boschhuis" - de oude uitspanning aan de Hereweg



Illustratie nieuwe 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 de Oosterpoortbuurt en De Linie leent zich voor een eigentijdse programmering. Dat wordt samen met de omliggende buurten verder uitgewerkt.

Muziekoepel, Siebe Jan Bouma, 1928



Theekoepel (Rijksmonument) 1818



Bestaande situatie Hereweg



Illustratie nieuwe 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.

De inrichting van de Hereweg is opgenomen in het Tracébesluit.



Historische foto Hereweg; bron: Groninger Archieven



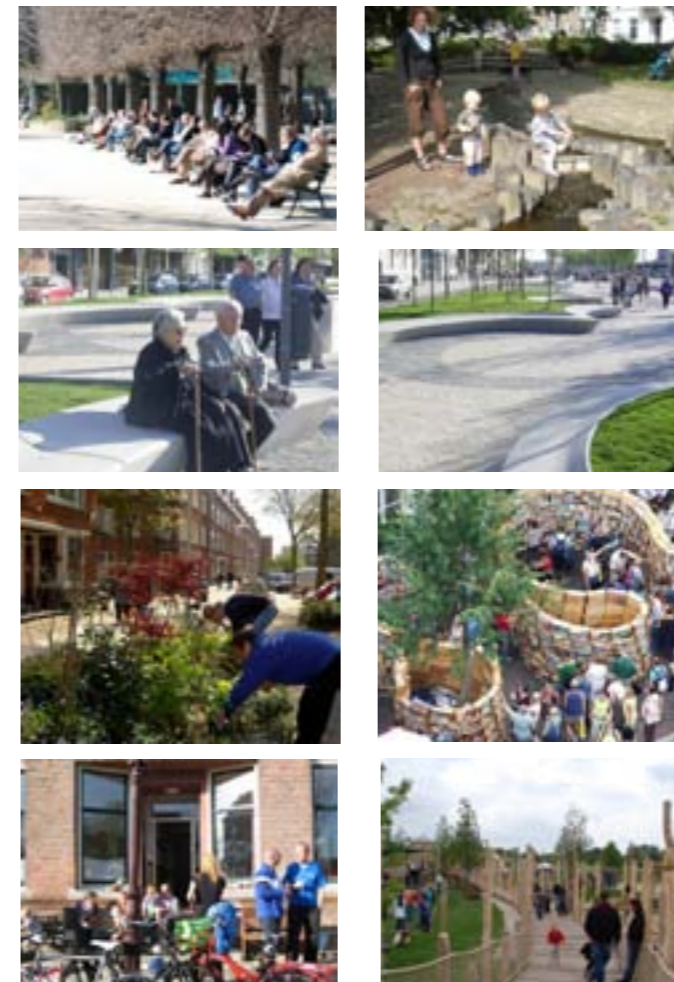
Historische foto Meeuwederbaan; bron: Groninger Archieven

Illustratie buurtplantsoen tussen De Linie en Oosterpoort



Huidige situatie Meeuwederbaan

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 de Verlengde Meeuwederweg en de Verlengde Lodewijkstraat. Langs de randen van dit open gedeelte is een geluidsscherm voorzien. Op stedenbouwkundige gronden wordt 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 van de ringweg 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, ontspannen in het Zuiderplantsoen tussen de Oosterpoort en De Linie



Illustratie optimalisatie fietsvallei



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



Referentie Central Park, New York



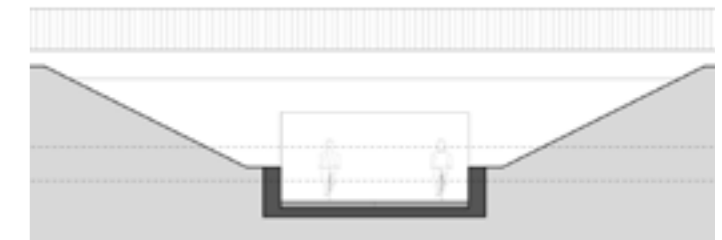
Illustratie optimalisatie fietsvallei

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

Deze fietstunnel bij de Esperantokruising is méér dan een fietsverbinding. Het is vooral ook een gevoelsmatige relatie die kan ontstaan tussen de oostzijde en de 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 de Herewegbuurt zelf.

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

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



Variant voor uitvoering fietsvallei



Referentie optimalisatie fietsvallei



fietstunnel =
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 30 km/uur woonstraat grenzend aan het talud van de N7. In de nieuwe situatie met Aanpak Ring Zuid wordt een verbindingsweg aangelegd 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 en de daarbij behorende geluidsschermen zijn opgenomen in het TB. De Maaslaan en de verbindingsweg zijn van elkaar gescheiden d.m.v. een groenstrook.

De Maaslaan blijft een 30 km/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	

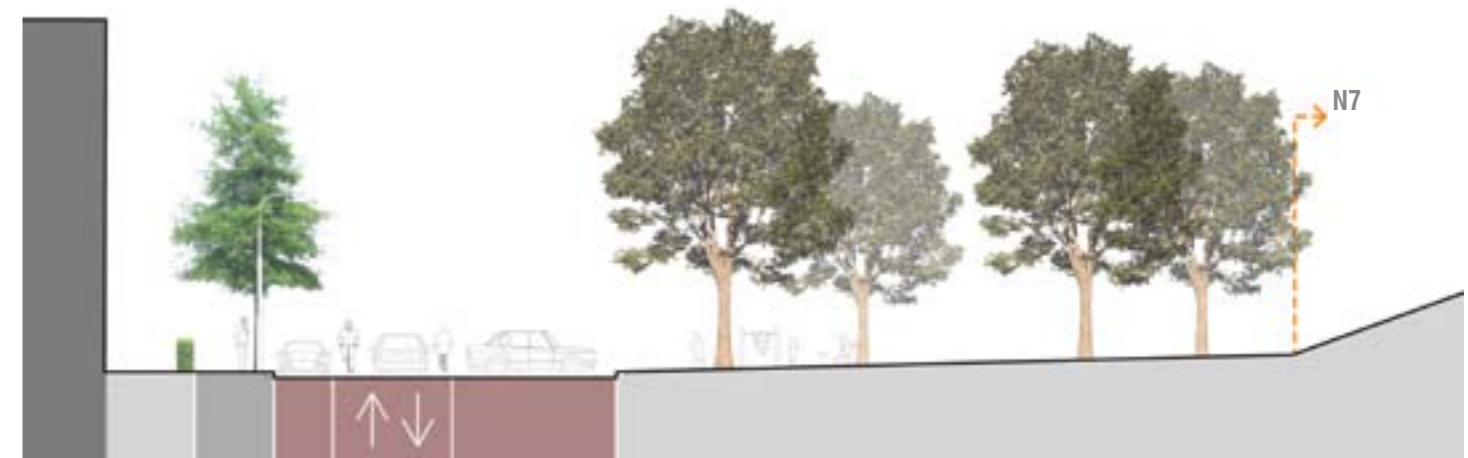
parkeerbalans Hoornsediep en Maaslaan huidige situatie en situatie ARZ

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

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 (Lauwersstraat, Amstelstraat, Scheldestraat en Merwedestraat) worden niet heringericht, omdat de situatie daar niet verandert.



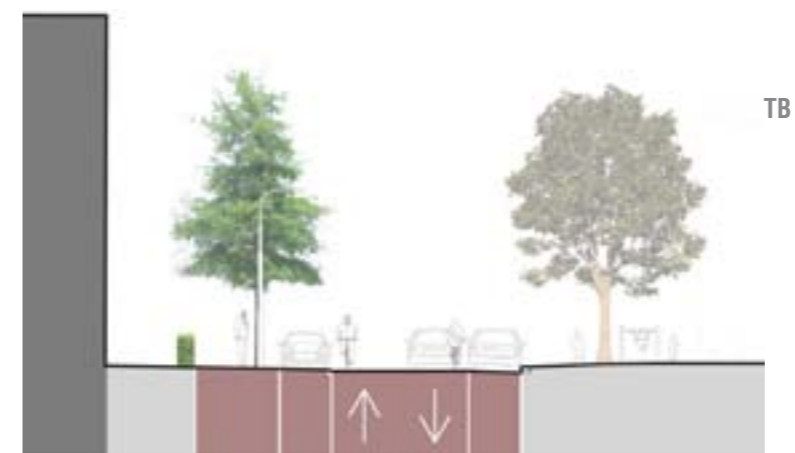
Parkeerbilans huidige situatie



Principeprofiel bestaande situatie Maaslaan











Parkeerbilans toekomstige situatie



Principeprofiel nieuwe situatie Maaslaan



Hoofdwegenet
zie TB tekening

- | | | | | | |
|---|---|---|--------------------|---|----------------|
|  | Fietspad, aandacht voor inrichting als stedelijke route |  | Rijbaan in klinker |  | Bestaande boom |
|  | Stoep in klinker |  | Gras |  | Nieuwe 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 - 23 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. Ze vormen samen met de nieuwe beplanting een geheel.

4. VONDELLAAN



Illustratie vrijliggende fietspaden t.h.v. Werumeus Buningstraat



Foto bestaande situatie t.h.v. Werumeus Buningstraat

TOELICHTING

Aanleiding

In het kader van het project Aanpak Ring Zuid (ARZ) wijzigt de situatie bij de Vondellaan.

Bij de Vondellaan komt een nieuwe aansluiting op het hoofdwegennet ter plaatse van het Julianaplein. Daardoor komt er meer verkeer op de Vondellaan. Op de Vondellaan tussen de aansluiting Julianaplein en Van Iddekingeweg bedraagt de hoeveelheid verkeer 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.

Voor de nieuwe weginrichting zijn tijdens de inspraakperiode drie varianten gepresenteerd:

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

Mede aan de hand van de inspraakreacties is gekozen voor variant B.

De keuze voor deze variant betekent dat er bij de nieuwe inrichting van de Vondellaan vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg komen te liggen. De fietspaden worden gescheiden van de weg door een parkeerstrook en een uitstapstrook.

Luchtfoto bestaande situatie met voorzieningen





hoofdwegenet
zie TB tekening

Plankaart

- Fietspad in rood asfalt**
- Stoep in betegels**
- Parkeerplaats**
- Rijbaan in asfalt**
- Te verwijderen boom**
- Bestaande boom**
- Nieuwe boom**

Ook op de rotonde met de Van Iddekingeweg worden de fietsers door middel van vrijliggende fietspaden gescheiden van het overige verkeer. Dit komt ten goede aan de veiligheid van fietsers en bevordert ook de doorstroming van het autoverkeer

Ter hoogte van de Henriëtte Roland Holststraat komt een met verkeerslichten beveiligde oversteekplaats, onder meer om de vele scholieren hier veilig te laten oversteken.

In het meest noordelijke deel van de Vondellaan wordt het fietspad aan de westzijde – ter hoogte van de Van Lenneplan richting het noorden – een tweerichting fietspad. Dat voorkomt dat fietsers vanuit de Van Lenneplan richting binnenstad twee keer de Vondellaan moeten oversteken. Ze kunnen aan de westzijde van de Vondellaan blijven fietsen. Door de nieuwe weginrichting van de Vondellaan verdwijnen er 21 parkeerplaatsen. Deze worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat.

Voor de Henriëtte Roland Holstraat geldt dat er niets aan de straat zelf verandert. Wel wordt het bestaande fietspad (naast het voetpad) geschikt gemaakt voor tweerichtingsfietsverkeer. Dit verbetert de afwikkeling van het fietsverkeer vanuit dit deel van De Wijert naar de Vondellaan en vervolgens naar de binnenstad .

Ook vanaf de Van Eedenstraat komt – ter plaatse van het huidige voetpad – een rechtstreekse verbinding naar de Vondellaan.

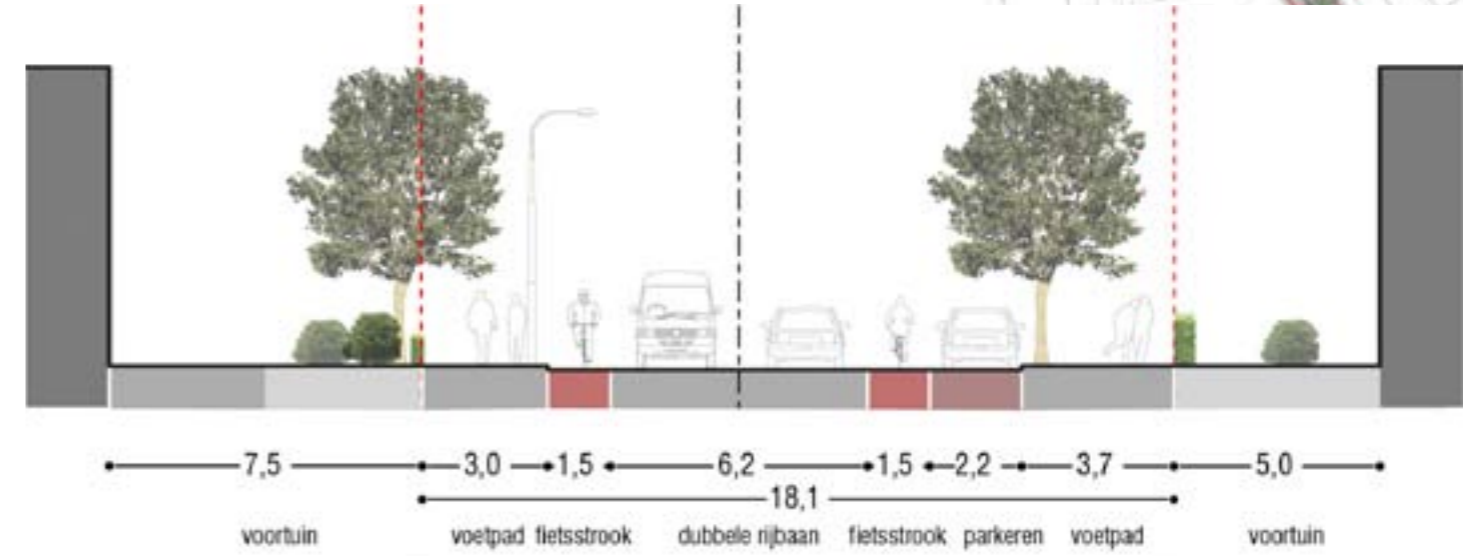
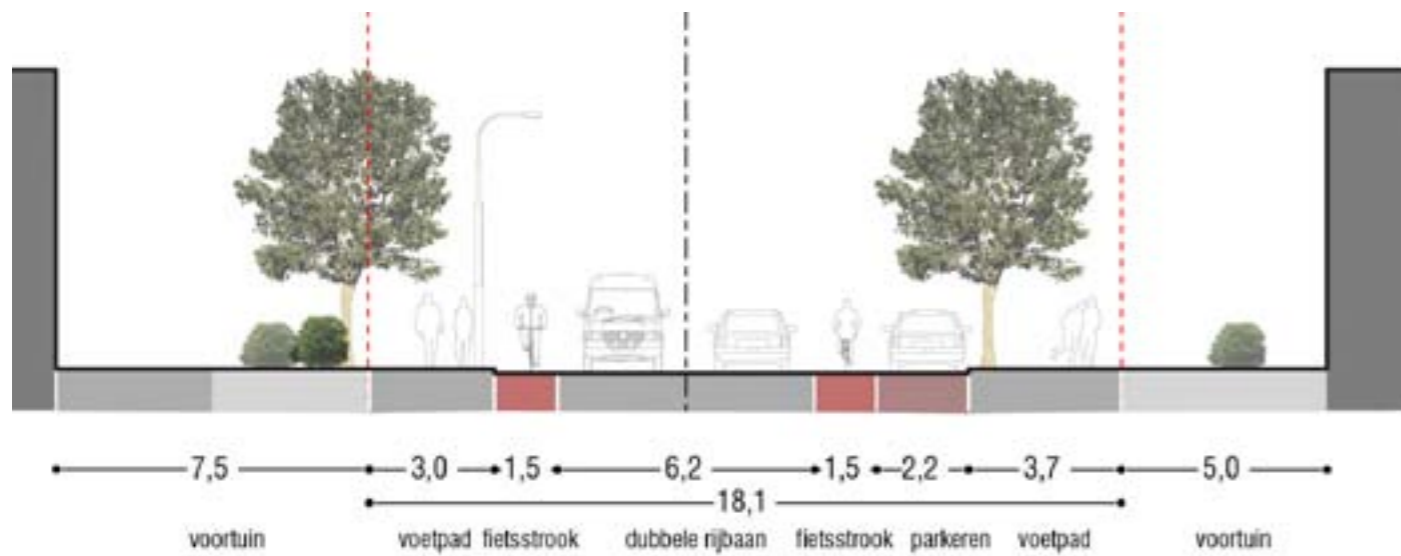
Vanwege de herinrichting moet in de Vondellaan een groot deel van de bestaande bomen worden gekapt. Deze worden door de aanplant van nieuwe bomen gecompenseerd.

Voor het zuidelijke deel van de Vondellaan – het deel ten zuiden van de Van Iddekingeweg – worden minder ingrijpende maatregelen getroffen dan in het noordelijke deel. Hier is de toename van het verkeer namelijk veel beperkter.

Ter hoogte van de P. C. Hooftlaan komt – met het oog op de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers – een oversteekplaats met een vluchtheuvel.

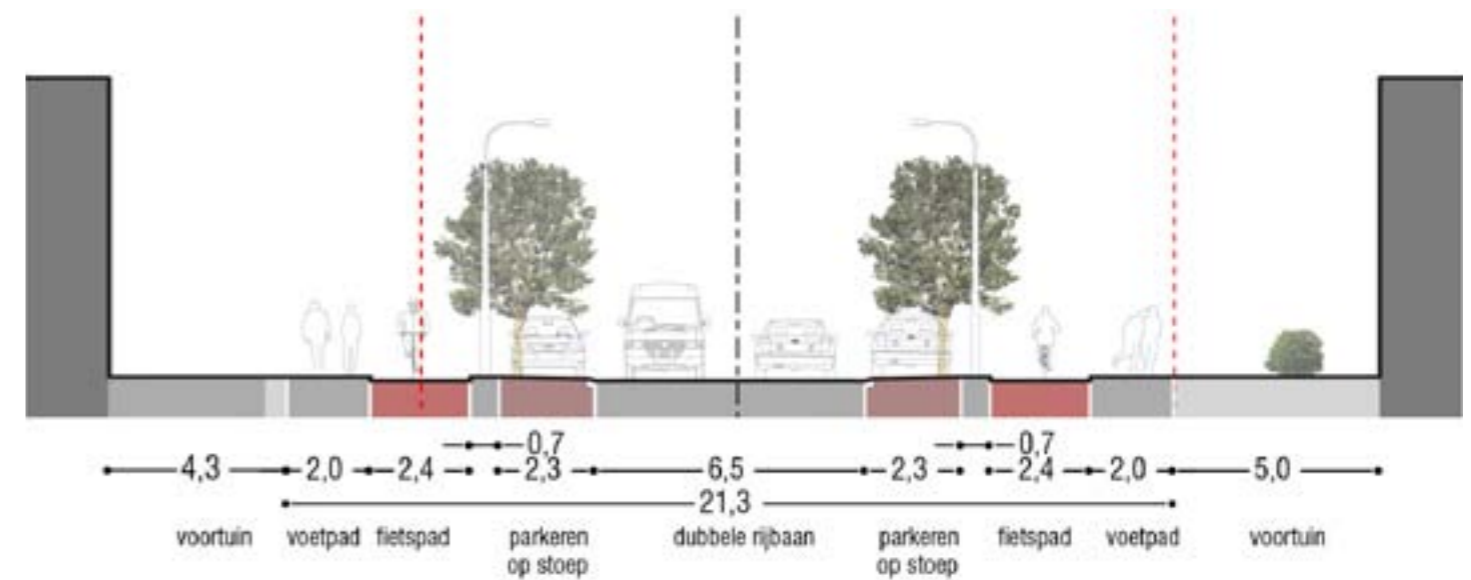
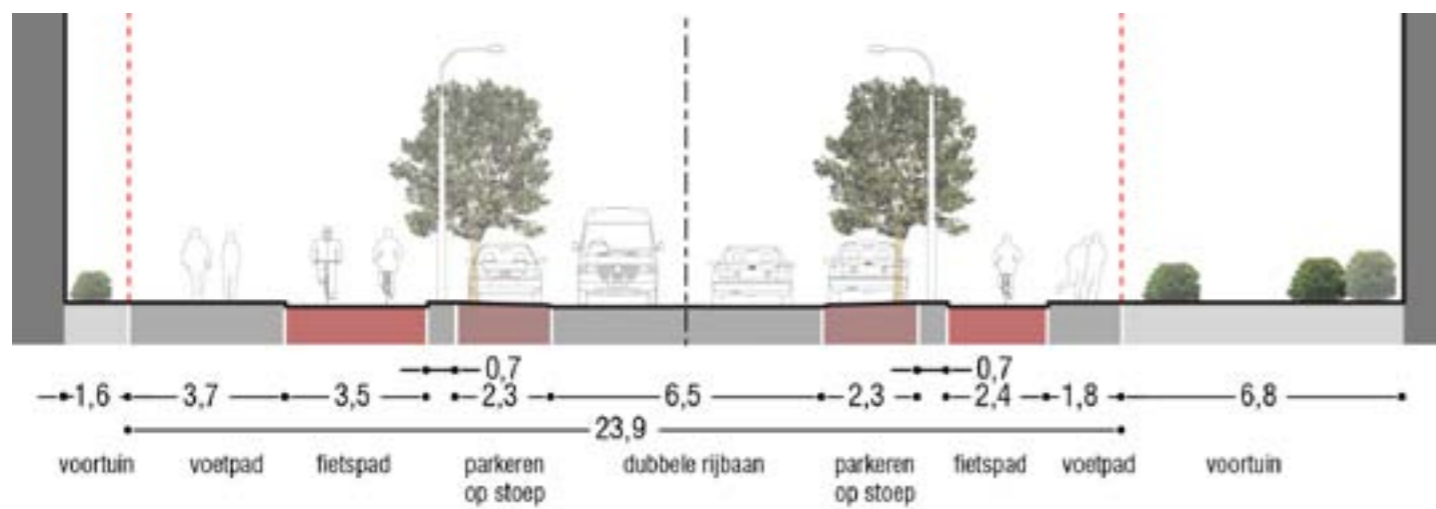
Direct ten zuiden van de rotonde met de Van Iddekingeweg gaan – ter hoogte van de bushaltes – de fietsstroken over in vrijliggende fietspaden. Fietsers hoeven dan niet meer over de rijbaan om de halterende bussen heen.

Locatie Profielen



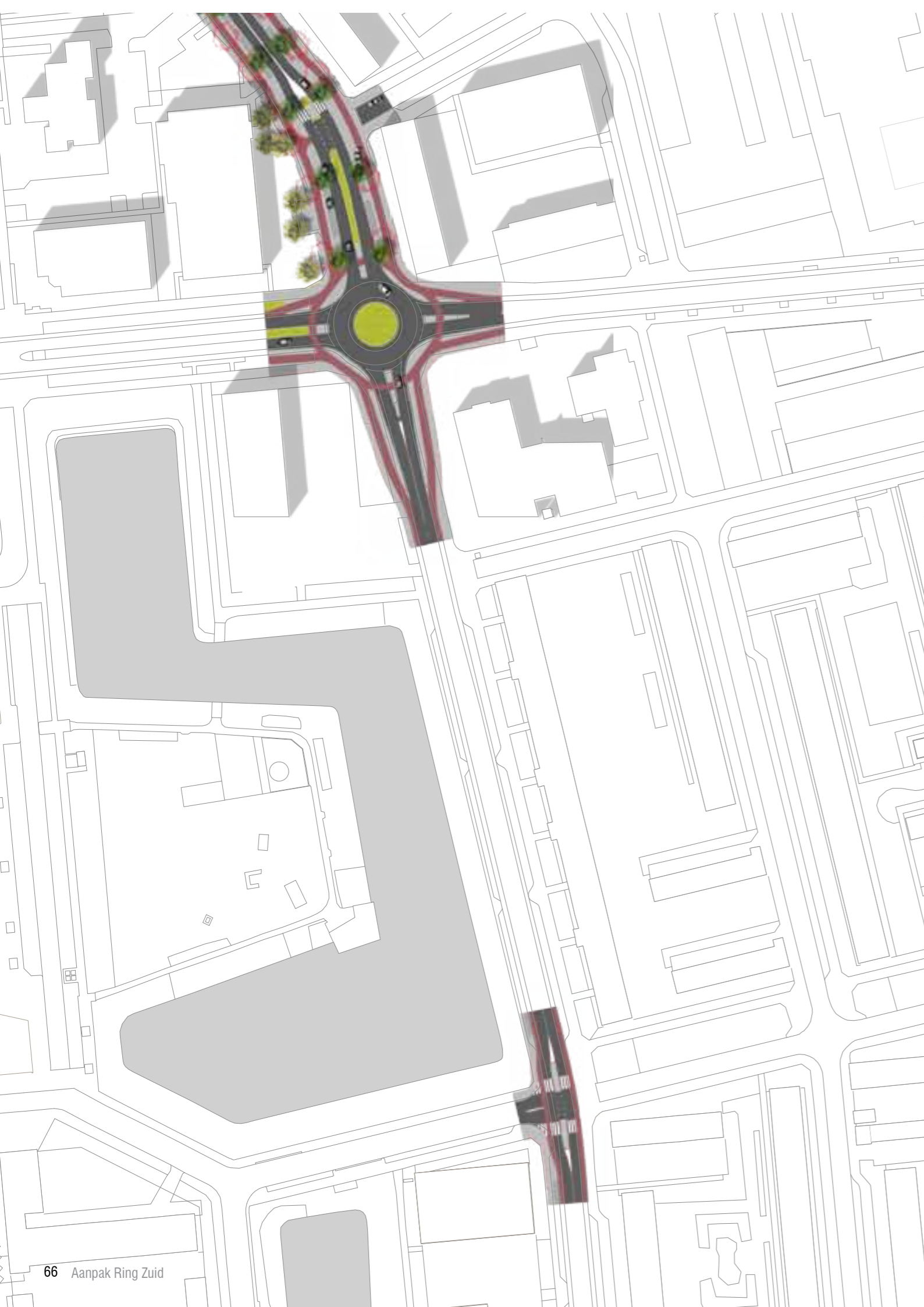
Profiel A huidige situatie

Profiel B huidige situatie



Profiel A nieuwe situatie

Profiel B nieuwe situatie



Maatregelen Vondellaan ten zuiden van de Van Iddekingeweg

-  **Fietspad in rood asfalt**
-  **Stoep in betontegels**
-  **Parkeerplaats**
-  **Rijbaan in asfalt**
-  **Te verwijderen boom**
-  **Bestaande boom**
-  **Nieuwe boom**

BEPLANTING

Doel is 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.



***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

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 maatregelenpakket dat na de vaststelling van het verkeersplan 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 Helper Brink, 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 Ketwisch Verschuurlaan) op de A28. Vanaf de Helperzoom is er via de Kempkensberg 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.

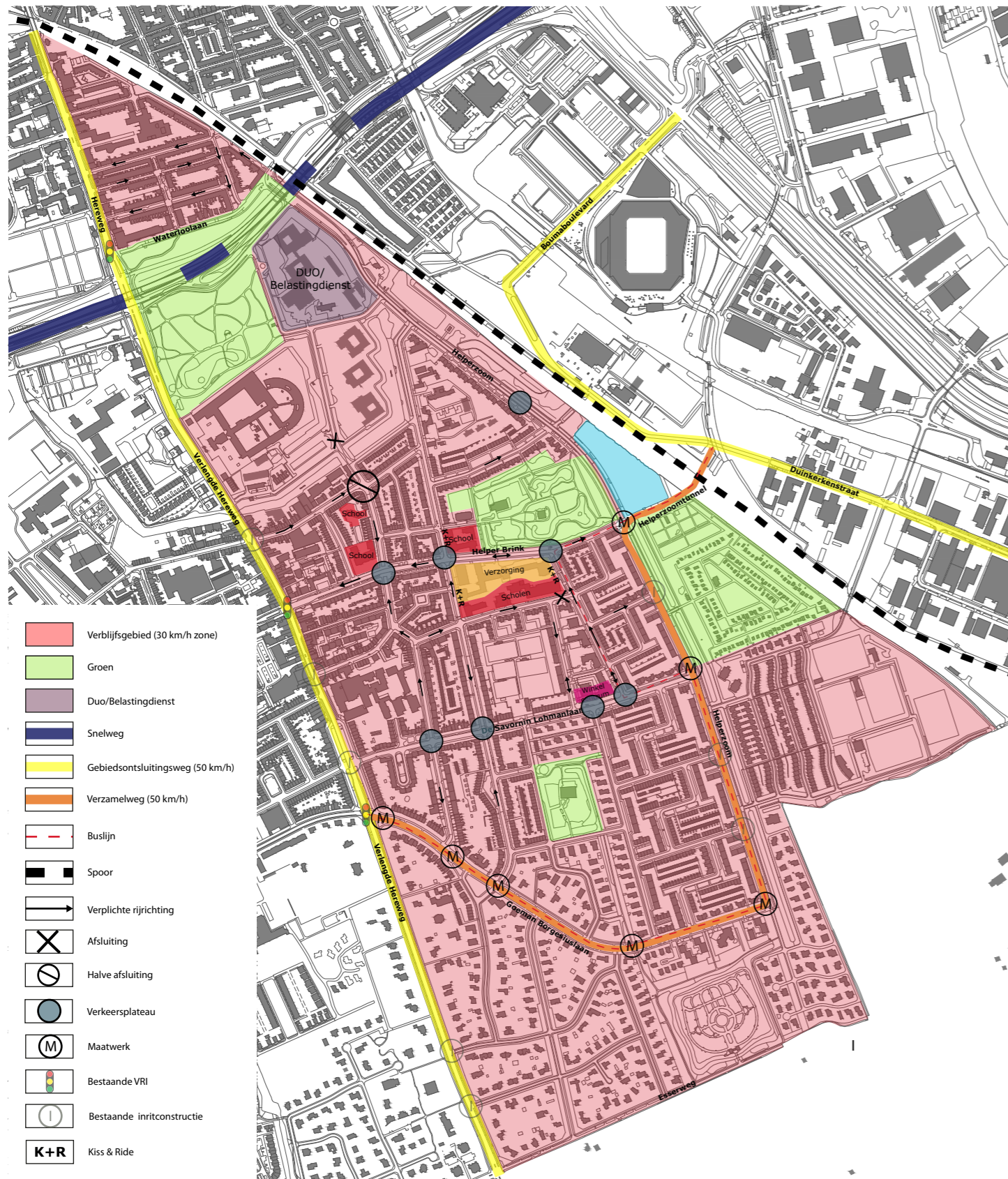
De aansluiting van de Van Ketwisch Verschuurlaan op de A28 blijft ongewijzigd.

Een belangrijke wijziging is de aanleg van de Helperzoomtunnel. De nieuwe Helperzoomtunnel - in het verlengde van de Helper Brink - 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 onaantvaardbare consequenties voor het woon- en leefmilieu in de wijk. De wijk Helpman/Coendersborg bestaat voornamelijk uit woningen. Echter juist rond de Helper Brink 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 Helper Brink en De Savornin Lohmanlaan vervullen binnen de wijk een functie voor het lokale bestemmingsverkeer naar en vanuit de wijk. De Helper Brink en De Savornin Lohmanlaan zijn het hart van een woon- en verblijfsgebied en met name rondom de Helper Brink 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 Helper Brink als de Savornin Lohmanlaan 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 Helper Brink wordt volgens het verkeersplan onderdeel van een 30 km/uur gebied. De Helperzoom sluit aan op de Waterloolaan waar ook een 30 km/uur regime geldt. Door deze toevoegingen aan het 30 km/ uur gebied wordt het overgrote deel van de wijk Helpman/Coendersborg 30 km/ 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 Helper Brink) 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.

Nadere uitwerking van de voorgestelde maatregelen vindt plaats in overleg met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven, etc.).

3. Wijziging rijrichtingen Helper Brink

De Helper Brink is veruit de kwetsbaarste straat binnen het gehele verblijfsgebied. De Helper Brink 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 eenrichtingsverkeer 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 Helper Brink hier zal rijden. Dit draagt ook in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid voor fietsers.

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

Omdat het verkeer op de Helper Brink alleen maar het gebied 'uit' kan, zullen aansluitende straten zoals de Coendersweg en de Beethovenlaan gebruikt worden om de Helper Brink te bereiken. Om het verkeer in het gebied tussen Helper Brink 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 schoolspitsen 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 en een deel van de 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 de Sweelincklaan:

1. Vanaf Hereweg: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan - Coendersweg - Sweelincklaan - Chopinlaan - De Savornin Lohmanlaan - Hereweg.

2. Vanaf Helperzoom: De Savornin Lohmanlaan - Beethovenlaan - Helper Brink - Helperzoom.

Naar scholen met ingang aan Haydnlaan / Groenesteinlaan:

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

Naar scholen met ingang Coendersweg:

2. Vanaf Hereweg: Helper Oostsingel - Coendersweg - Helper Brink

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-and-ridestrook 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-and-ridestroken aan te leggen (ten noorden en zuiden van de Helper Brink). Voor de Helper Brink zelf wordt voorgesteld juist geen kiss-and-ridestroken aan te leggen, zodat deze weg zo optimaal mogelijk kan functioneren als belangrijke en veilige fietsverbinding naar de verschillende scholen.

De plannen voor kiss-and-ride worden samen met de scholen verder uitgewerkt.

6. Wijziging rijrichting Helper Oostsingel

De Helper Oostsingel heeft nu tweerichtingsverkeer. Dat leidt in deze straat tot veel verkeer. In de nieuwe situatie wordt voorgesteld hier eenrichtingsverkeer in te voeren (vanaf de Verlengde Hereweg).

Daarnaast wordt voorgesteld een 'knip' aan te brengen op het kruispunt bij de Helper Oostsingel / 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 Helper Oostsingel / Coendersweg vanaf de Verlengde Hereweg en Helper Oostsingel de wijk inrijden en via de Helper Brink weer verlaten. Bewoners ten oosten van dit kruispunt hebben een aan- en afvoerroute 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

