

Maatregelenplan Helpman-Noord



Maatregelplan Helpman-Noord

Auteur: 5.1.2e [4662237]

Opleiding: Ruimtelijke Ontwikkeling
Onderwijsprogramma: New District Identity
Vak: Communicatie
Onderwijsinstelling: NHL Stenden Hogeschool

Opdrachtgever: Gemeente Groningen

Datum: 28 juni 2023

Hoofdbegeleiders:
Overige begeleiders: 5.1.2e

Samenvatting

De in Groningen gelegen wijk Helpman-Noord gaat niet hand in hand met de opgestelde visie van de gemeente Groningen. Het is de hoogste tijd dat de bezem door de wijk wordt gehaald.

Met het steeds drukkere en gevaarlijker straatbeeld gecreëerd door de auto en de door de klimaatverandering bijkomende problemen is de leefbaarheid in Helpman-Noord drastisch aangetast. Daarnaast is de rijke geschiedenis van de wijk nog maar amper terug te zien voor bewoners en bezoekers van de wijk.

In Helpman-Noord bevinden zich nog andere zogenoemde "knelpunten". Welke punten dit zijn en welke maatregelen hiervoor genomen kunnen worden is te lezen in deze notitie. Tevens zijn er twee maatregelen uitgewerkt via de PODO(E)-methode met een bijbehorend schetsontwerp.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
2. Inventarisatie projectgebied	6
3. Knelpunten	7
4. Visie en doelen	8
4.1 Visie	8
4.2 Doelen	9
5. Maatregelen	10
6. Maatregel 1 volgens PODO(E)	11
7. Maatregel 2 volgens PODO(E)	13
8. Conclusie	15

1. Inleiding

De in Groningen gelegen wijk Helpman-Noord gaat niet hand in hand met de opgestelde visie van de gemeente Groningen. Het is de hoogste tijd dat de bezem door de wijk wordt gehaald.

Het straatbeeld is vervuild door het drukke en gevaarlijke autoverkeer. Dit is het probleem van de verkeerde straatinrichting. De trottoirs en fietspaden zijn erg smal terwijl de rijbanen soms een breedte hebben van 8 meter. De infrastructuur in de wijk bestaat voor het grootste gedeelte uit gesloten verharding. Daarnaast komt nog eens het feit dat er een bus route midden door het gebied loopt over de Hereweg.

Die gesloten verharding zorgt op sommige plekken voor wateroverlast. Het weinig groen in de straten zorgt weer voor hittestress. Oftewel, klimaatadaptatie is nog niet goed te zien in de wijk. Dit is wel erg belangrijk aangezien het de leefbaarheid in de wijk aanzienlijk kan vergroten. Ook het terug laten komen van de rijke geschiedenis van Helpman in de wijk helpt hieraan mee.

De zogenoemde "knelpunten" in Helpman-Noord zijn in deze notitie opgenomen. In Hoofdstuk 2 is de inventarisatie van het projectgebied te lezen. De daaruit gekomen knelpunten zijn in Hoofdstuk 3 vermeld. Hoofdstuk 4 gaat in op de visie en doelen met in Hoofdstuk 5 de maatregelen. Hoofdstuk 6 en 7 laten de uitgewerkte maatregelen volgens de PODO(E)-methode zien. In hoofdstuk 8 wordt afgesloten met de conclusie.

2. Inventarisatie projectgebied

Voordat er maatregelen opgesteld kunnen worden is het noodzakelijk om het projectgebied te inventariseren. Hiermee wordt Helpman-Noord in kaart gebracht. Ook wordt duidelijk welke knelpunten er in de wijk zijn en waar ze zich voordoen.

In de eerste week van het project is er een locatiebezoek geweest. Onder begeleiding van gemeente Groningen is er een fietstour geweest door Helpman. Het bezoek was de uitgelezen kans op de sfeer te proeven en mensen te spreken in de wijk.



Figuur 1 – Grenzen projectgebied.

Uit het bezoek en verdere inventarisaties is gebleken dat de wijk voornamelijk wordt gebruikt als ontsluitingsgebied voor autoverkeer. De auto heeft de hoogste prioriteit. De fietser en voetganger dient zich aan te passen aan de auto. Wat ervoor zorgt dat de leefbaarheid in de wijk erg laag is. Daarnaast zorgen de knelpunten op het gebied van klimaatadaptatie ook voor een lagere leefbaarheid. Zo is er last van wateroverlast en hittestress.

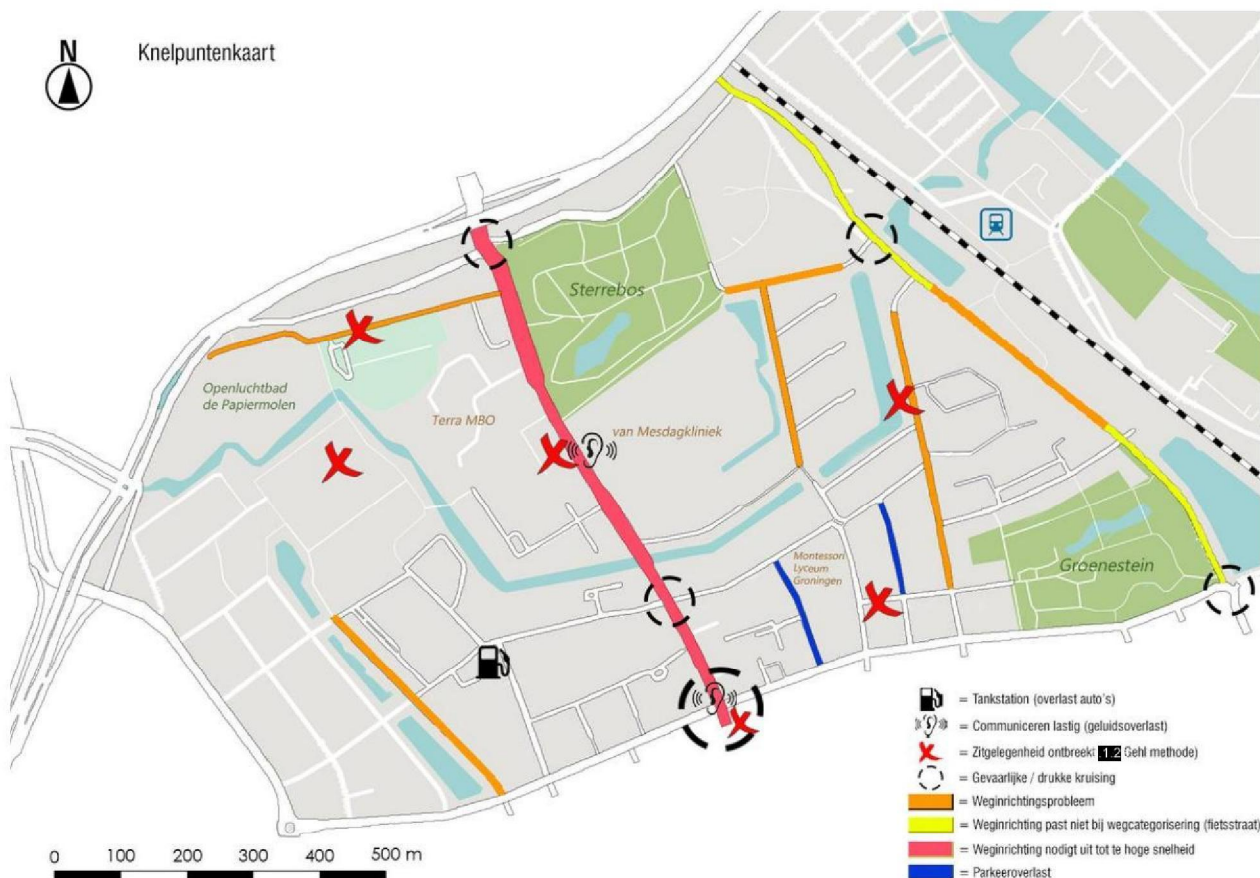
Om een voorbeeld te geven voor de autoprioriteit is op figuur 1 de Hereweg te zien. Deze weg wordt door veel mensen gebruikt om van huis naar het werk te gaan en andersom. Oftewel, de meeste gebruikers zijn mensen die niet in Helpman-Noord zelf wonen. De bussen hebben hier hun eigen rijbaan. De fietsers en voetgangers hebben hier zeker geen prioriteit.



Figuur 2 – Hereweg in de wijk Helpman-Noord (Bron: Google Street View)

3. Knelpunten

Tijdens het project is er zowel in groepsverband als individueel gewerkt. De projectteam Helpman-Noord is voor de inventarisatie onderverdeeld in de volgende subgroepen: algemene gegevens, veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Doordat elke subgroep het projectgebied vanuit zijn eigen invalshoek heeft bekeken zijn er verschillende knelpunten naar boven gekomen. Deze zijn samengevoegd en weergegeven in een knelpuntenkaart, zie figuur 3.



Figuur 3 – Knelpuntenkaart naar aanleiding van inventarisatie.

Nadat alle subgroepen knelpunten hebben gevonden, is er in duo's een wensbeeld gemaakt. Aan de hand hiervan is een tweede knelpuntenkaart gemaakt, welke te zien is in figuur 4 op de volgende pagina. Het wensbeeld is in Hoofdstuk 4 opgenomen.



Figuur 4 – Tweede knelpuntenkaart naar aanleiding van wensbeeld.

4. Visie en doelen

Zoals vermeld in de voorgaande hoofdstukken zijn er de afgelopen weken inventarisaties uitgevoerd voor de wijk Helpman-Noord. Hieruit zijn de knelpuntenkaarten gekomen.

De gemeente Groningen heeft een Omgevingsvisie opgesteld voor de stad Groningen. Omdat er hier niet specifiek in wordt gegaan op de wijk Helpman-Noord is ervoor gekozen om extra informatie uit de Gebiedsvisie Helpman-Noord te halen. De opgestelde visie en de doelstellingen spelen in op de Omgevingsvisie van Groningen en de Gebiedsvisie Helpman-Noord.

4.1 Visie

Binnen de stad Groningen heeft Helpman-Noord een bijzondere plek. Veel mensen verplaatsen zich door het gebied over de Hereweg om zich te haasten naar hun werk of school. Maar verder heeft het gebied een bestaan in betrekkelijke anonimiteit. Te danken aan de Zuidelijke ringweg die de wijk afsnijdt van de binnenstad. Het heeft een onaantrekkelijke identiteit aangenomen: veel autoverkeer, weinig groen en veel verharding, geen mogelijkheden om fijn te verblijven en de historie van het gebied is grotendeels verdwenen. Hiermee is het gebied te kort gedaan. Het gebied moet weer gaan bloeien, de visie luidt daarom ook als volgt:

“Helpman-Noord 100% verblijfsgebied”

4.2 Doelen

Bij de visie zijn bijhorende doelen opgesteld. Deze moeten ervoor zorgen dat de visie behaald kan worden. In figuur 5 is het wensbeeld te zien. De doelen zijn als volgt:

Terugdringen van doorgaande verkeersbewegingen en het versterken van langzame verbindingen met 50%

Het autoverkeer niet meer de mogelijkheid geven om overal in het gebied te komen. Het aantal toestroomwegen verminderen en bepaalde wegen maar gedeeltelijk het gebied in te laten stromen (50km weg naar 100m stoppen en de rest van het gebied 30km/u maken). Met het terugdringen van doorgaande verkeersbewegingen moet de intensiteit op de straten afnemen. Door minder verkeer door de wijk te laten rijden kunnen wegen terug worden gegeven aan de bewoners, er kan bijvoorbeeld veiliger op worden gespeeld. Met het bewoner vriendelijker maken van de omgeving is er meer plek buiten om te verblijven en te ontmoeten, hiermee gaat de algehele levenskwaliteit omhoog in Helpman-Noord. Maatregelen om dit te realiseren zijn bijvoorbeeld: instellen van meer 30km/u wegen, obstakels op wegen plaatsen en wegen versmallen.

Groenstructuur in het gebied verbeteren en aanvullen met 25%

Een belangrijk onderdeel van verblijven is het groen. In Helpman-Noord is er naast de twee parken (veel) te weinig groen te terug te vinden in de straten. Het aanbrengen van groen dracht zorgt voor een beter beeld in de wijk, verblijven in de straten en helpt tegen hittestress. Dat laatste is vandaag de dag erg belangrijk. We moeten waar kan rekening houden met klimaatadaptatie.

Het gebied zijn (historische) identiteit teruggeven/versterken

Het gebied heeft een sterke historie waar vandaag de dag niet veel zichtbaar van is. Dit is zonde. Daarnaast is het een erg verhard gebied op de twee parken na. De Helper linie is een belangrijk onderdeel van de historie van Helpman. Ook zijn er veel gebouwen met historie en de vele karakteristieke woningen van belang voor de uitstraling van de wijk. Dit is van groot belang voor de toekomst van Helpman.



Figuur 5 – Wensbeeld voor Helpman-Noord.

5. Maatregelen

Voor ieder knelpunt is een maatregel bedacht. Deze zijn in onderstaande tabel verzameld. Het rood gearceerde knelpunt is in hoofdstuk 6 uitgewerkt via de PODO(E)-Methode.

KNELPUNTEN	MAATREGELEN
Gesloten verharding op de: - Hora Siccamasingel - Helper Westsingel - Van Schendelstraat - Groenesteinlaan - Groenendaal - Helperzoom - Kempkensberg - Engelse Kamp - Papiermolenlaan	Gesloten verharding vervangen voor elementenverharding en het wegprofiel versmallen zodat de weg de uitstraling van een erftoegangsweg krijgt.
Gesloten verharding en/of parkeeroverlast op de: - Brinklaan - Coendersweg - Mozartlaan	Gesloten verharding vervangen voor elementenverharding en het wegprofiel versmallen, zodat de weg de uitstraling van een erftoegangsweg krijgt. Parkeren moet in havens gebeuren en het parkeren daarbuiten moet onmogelijk gemaakt worden.
Verkeerd wegprofiel op de: - Hereweg - Haydnlaan - Engelse Kamp - Helperbrink	De weg moet versmald worden. (nader uitgewerkt in hoofdstuk 6)
Geen ontmoetingsplek(ken) langs de Helperdiep en geen historie in de wijk te zien	Nieuwe ontmoetingsplek(ken) maken langs de Helperdiep en misschien een historische wandelroute maken.
Tinq Helperwestsingel: Gevaarlijk om tankstation in woonwijk te hebben. Benzeendampen, explosiegevaar, overlast auto's e.d.	Het tankstation verwijderen of verplaatsen om zo de leefbaarheid van de wijk te vergroten.
Van Iddekingeweg heeft de verkeerde snelheidslimiet	De snelheidslimiet terugbrengen naar 30 km/h.
Kruising Helper Brink - Helperzoom: onoverzichtelijk. Fietzers hebben geen duidelijkheid en de situatie is moeilijk te begrijpen voor mensen die niet bekend zijn in Helpman.	De kruising eenvoudiger en overzichtelijker te maken door de menging van verkeerssoorten te verminderen en de voorrangsregeling gelijk te stellen aan gelijkwaardige situaties in Groningen.
Kruising Helper Brink - Verlengde Hereweg-van Iddekingeweg. Dit is een drukke kruising met menging van verkeerssoorten en snelheden.	De intensiteit van de kruising verlagen door verkeer om te leiden buiten Helpman om. Ook de snelheden van de kruisende wegen gelijk maken.
Fiets-/ voetpaden rondom sportveld (Is een gym veld voor de school ernaast oftewel afgesloten veld): verkeerde inrichting; enkel voor fiets óf voetganger	Fiets en voetpaden aanpassen zodat de inrichting passend is volgens de wegcategorisering

Tabel 1 – Overzicht van de knelpunten en de daar bijhorende maatregelen.

6. Maatregel 1 volgens PODO(E)

De eerste maatregel die is gekozen is de Hereweg. Deze weg heeft een verkeerde inrichting. De uitwerking wordt gedaan via de PODO(E)-methode. De afkorting staat voor **P**robleem, **O**orzaak, **D**oelstelling, **O**plossing (en **E**valuatie). De stap waarbij er wordt geëvalueerd is niet mogelijk, aangezien de maatregel niet in de praktijk is toegepast.

Probleem:

Het probleem van de Hereweg is dat het autoverkeer en OV te veel prioriteit krijgt wat voor gevaarlijke en onprettige situaties zorgt. Daarnaast is het niet meer leefbaar. Bijvoorbeeld voor mensen die naar de winkels of horecagelegenheden langs de weg willen.

Oorzaak:

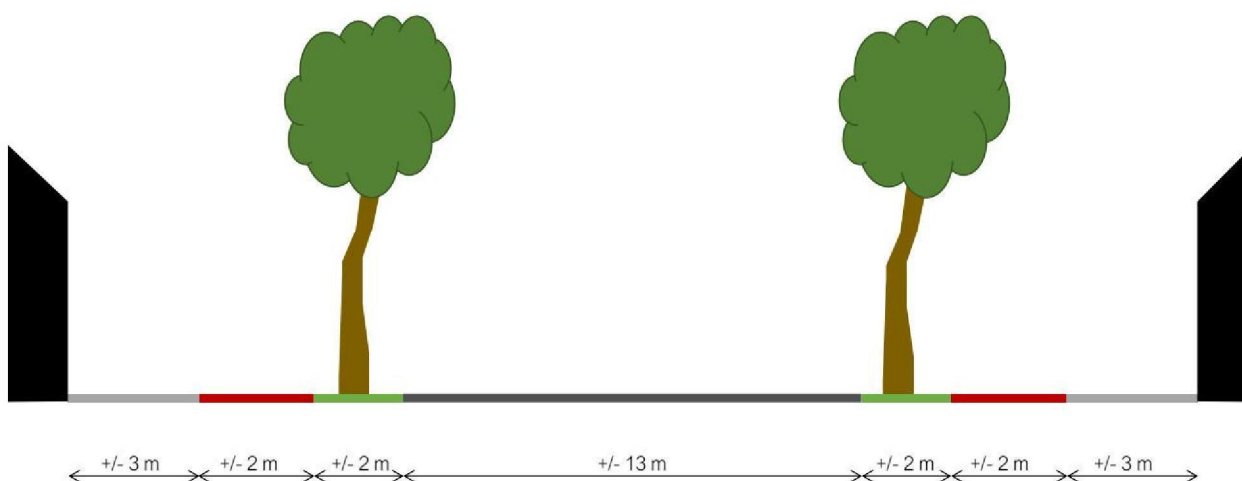
Het autoverkeer en OV krijgt de prioriteit door de inrichting van de weg. Waardoor ook de leefbaarheid erg afneemt.

Doelstelling:

Het doel is om de inrichting van de straat zo te veranderen dat het autoverkeer en OV niet meer de overhand hebben in het verkeer en dat de leefbaarheid in de straat toeneemt.

Oplossing:

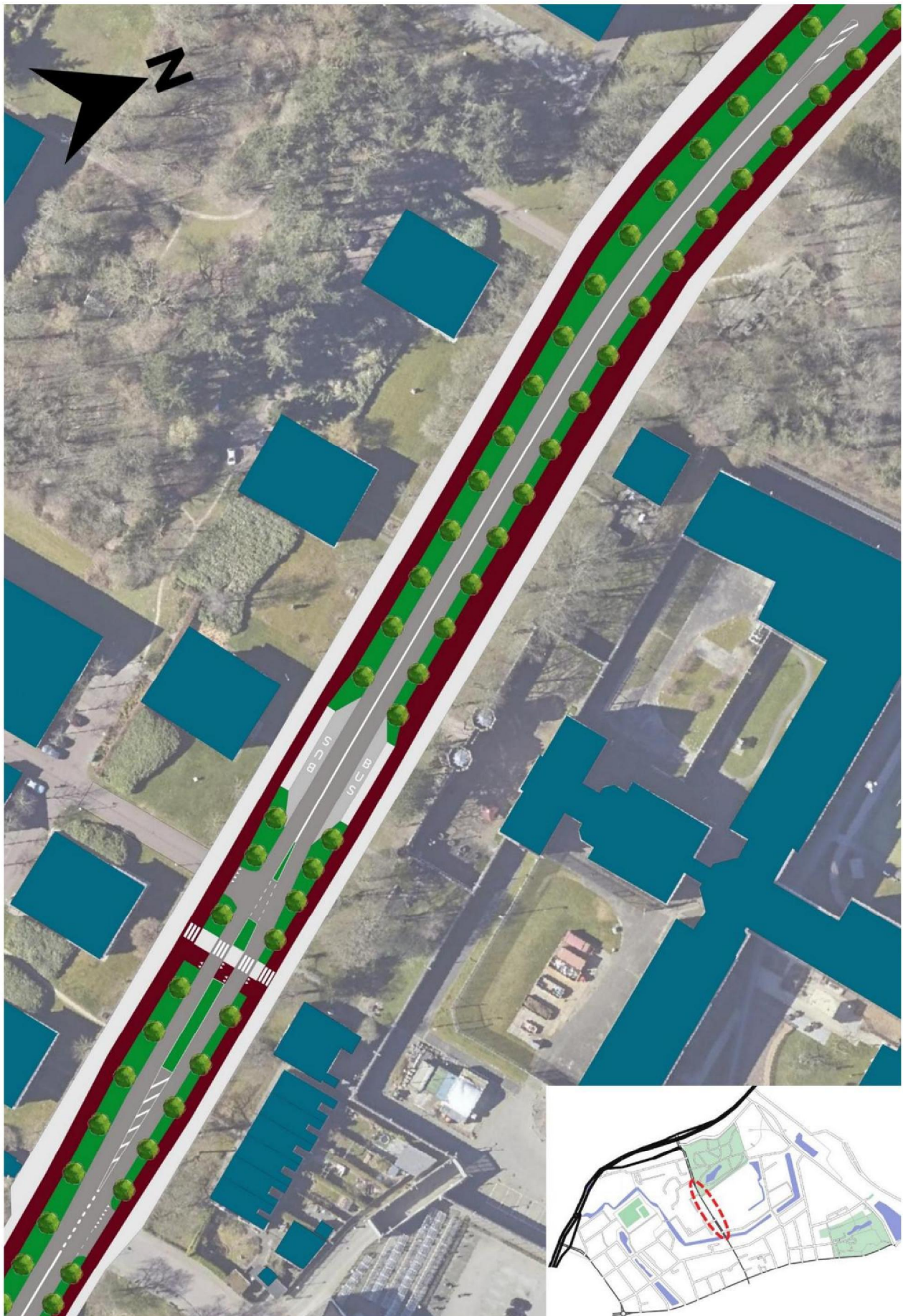
Huidige situatie: de weg bestaat uit 4 rijstroken, twee voor autoverkeer en twee buslijnen. Daarnaast bevinden zich twee kleine tussenbermen, waar velen hun auto parkeren. Naast de kleine tussenbermen loopt het fietspad met daarnaast het trottoir.



Figuur 6 – Schets van huidige indeling Hereweg.

In de nieuwe situatie wordt de rijbaan versmald naar twee rijstroken. Het busverkeer moet nu over dezelfde rijbaan als het autoverkeer. Bij de bushaltes is een haven gecreëerd zodat het overige verkeer door kan rijden.

Door het versmallen van de weg is er meer ruimte over voor andere zaken. Zo worden de trottoirs en fietspaden breder gemaakt. Ook de tussenbermen worden breder gemaakt en verhoogd. Op plekken bij huizen en kantoren worden er parkeergelegenheden gecreëerd op de tussenberm. Dit zal samen met het versmallen van de rijbaan moeten zorgen voor een lagere snelheid. De huidige tussenbermen zijn verhard. In de nieuwe situatie wordt dit vervangen door groen om bij te dragen aan klimaatadaptatie. De bredere fietspaden en trottoirs dragen bij aan een betere leefbaarheid in de straat.



Figuur 7 – Uitwerking maatregel Hereweg.

7. Maatregel 2 volgens PODO(E)

De tweede maatregel gaat over het feit dat er te weinig of helemaal geen ontmoetingsplekken zijn langs de Helperdiep en dat de historie van Helpman niet zichtbaar is voor bewoners en bezoekers. De uitwerking wordt gedaan via de PODO(E)-methode. De afkorting staat voor **P**robleem, **O**orzaak, **D**oelstelling, **O**plossing (en **E**valuatie). De stap waarbij er wordt geëvalueerd is niet mogelijk, aangezien de maatregel niet in de praktijk is toegepast.

Probleem:

Het probleem is dat erg langs de Helperdiep geen plekken zijn waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. Daarnaast is de rijke historie van de wijk Helpman niet zichtbaar in de wijk. Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid sterk afneemt of geheel weg is op sommige plaatsen.

Oorzaak:

De oorzaak is niet met zekerheid te bepalen, maar er kan uitgegaan worden van het volgende: de historie is in de loop van de jaren verdwenen doordat in het verleden dit vrijwel geheel of deels is vernietigd. Daarnaast zijn er veel huizen gebouwd op en rondom plekken waar de historie zich afspeelde. Wat betreft de ontmoetingsplekken heerst de gedachte dat hier nooit goed over nagedacht is door gemeente Groningen.

Doelstelling:

Het doel is om plekken te creëren langs de Helperdiep die de functie "ontmoetingsplek" krijgen. Tevens is het een doel om de verloren historie terug te brengen in de wijk.

Oplossing:

Het creëren van ontmoetingsplek door langs de Helperdiep vlonders te plaatsen. Op en bij deze vlonders kunnen mensen elkaar ontmoeten. Om het aantrekkelijk te maken wordt er groen toegepast. Om de historie zijn plek terug te geven in de wijk wordt er langs de Helperdiep een nieuw wandelpad aangelegd. Over de gehele lengte van dit pad loopt in chronologische volgorde de geschiedenis van Helpman en Groningen.

Op de volgende bladzijde staat de uitwerking van deze maatregel. Er is een gedeelte te zien van de Helperdiep waar deze maatregel wordt uitgevoerd. Langs de andere delen van de Helperdiep worden ook vlonders geplaatst en loopt tevens de historische wandelroute.



Figuur 8 – Uitwerking maatregel Helperdiep ontmoetingsplek en historische wandelroute.

8. Conclusie

Doormiddel van het locatiebezoek aan de wijk Helpman en de uitgevoerde analyses op Helpman-Noord zijn er knelpunten boven water gekomen. Na de analysefase is er een visie opgesteld met bijhorende doelstellingen. Dit heeft geleid tot een wensbeeldenkaart als resultaat. Welke vervolgens is vergeleken met de huidige situatie van de wijk. Hierdoor zijn er extra knelpunten aan het licht gekomen. Voor elk knelpunt is een maatregel bedacht. Van alle knelpunten zijn er twee uitgehaald en verder uitgewerkt via de PODO(E)-methode. Ook zijn hiervan schetsontwerpen gemaakt.

NEUW ZDISTRICT IDENTITY