Reactienota

Herinrichting Helpman-Noord



Inleiding

Aanleiding en context
De gemeente Groningen werkt aan de uitvoering van de gebiedsvisie Helpman Noord. Onderdeel hiervan is de herinrichting van de openbare ruimte in de wijk. Het project omvat meerdere straten, waaronder de Helper Molenstraat, Helper Westsingel, Helper Weststraat, Jullensstraat en Van Schendelstraat.

Met de herinrichting wordt aangesloten op de nieuwbouwontwikkeling die de afgelopen jaren in de buurt hebben plaats gevonden of nog in uitvoering zijn en gaan.

Participatieproces
Voor het ontwerp van de herinrichting is input opgehaald bij bewoners en andere belanghebbenden. Dit is gedaan middels informatiebijeenkomsten voorafgaand aan het ontwerp en na het voorlopig ontwerp waar de plannen gepresenteerd zijn. Daar kon de omgeving hun reactie achterlaten en in gesprek gaan met de het projectteam van de gemeente Groningen. Ook is De stem van Groningen ingezet om het ontwerp in 3d te kunnen presenteren en digitaal input op te halen.
De opgehaalde reacties zijn verzameld en beoordeeld door de gemeente. De gemeente heeft deze reacties afgewogen en waar mogelijk zijn deze verwerkt in het definitief ontwerp.

Leeswijzer
In deze reactienota worden eerst de gebied overstijgende thema’s behandeld. Dit zijn onderwerpen die voor meerdere straten gelden, zoals parkeren, vergroening en verkeersinrichting.

Daarna wordt per straat ingegaan op de specifieke opmerkingen van bewoners.

1. Gebiedsoverstijgende thema's

Parkeerbeleid en verkeerstellingen
Binnen de gemeente Groningen is het parkeerbeleid van toepassing. Deze is te raadplegen via de site van de gemeente Groningen op https://gemeente.groningen.nl/parkeerbeleid. Voor de nieuwbouwlocaties wordt het parkeren voor bewoners en bezoekers op eigen terrein opgelost. Dit is in lijn met het beleid van de gemeente Groningen. Bewoners van de nieuwbouw krijgen daarom geen parkeervergunning voor de omliggende straten.

Voor het opstellen van het ontwerp zijn verkeerstellingen uitgevoerd in de wijk. Deze meest recente tellingen zijn in het najaar van 2025 gedaan op een moment waarop de recente ontwikkelingen in de omgeving zoals de aanpak ring zuid, Jullensblok A t/m D, Technische School waren afgerond en de aanwezige garageboxen niet meer in gebruik waren. Hierdoor geven de tellingen een goed beeld van de parkeerdruk in de huidige situatie.

Op basis van deze tellingen is het ontwerp verder uitgewerkt en is bepaald hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn. Daarbij is het uitgangspunt geweest om het aantal parkeerplaatsen in het gebied gelijk te houden aan de huidige situatie. Wel zijn de posities van parkeerplaatsen in het ontwerp op verschillende plekken veranderd. Zo is er meer groen toegepast wat ruimte in beslag neemt. Aan de andere kant is er meer ruimte ontstaan doordat er minder en kleinere inritten rondom de Hoefijzerlocatie en komen de gele en blauwe zone te vervallen. De parkeerplaatsen en groenvakken zijn zo ingericht dat er maximaal gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte. Ter plaatse van de gele zone kon niet worden geparkeerd in verband met de toegankelijkheid van de Hoefijzerfabriek.

In het ontwerp is daarnaast gekeken naar de inrichting van de parkeerplaatsen. Op verschillende plekken wordt verhoogd parkeren toegepast. Dit betekent dat auto's gedeeltelijk op de stoep staan. Wanneer er geen auto's geparkeerd staan, komt er extra ruimte beschikbaar op de stoep voor voetgangers.

Bij de verkeerstellingen is ook gekeken naar het aantal geparkeerde fietsen in de straten. Op basis hiervan is bepaald hoeveel fietsparkeerplaatsen nodig zijn en op welke plaatsen. Deze zijn opgenomen in het ontwerp, zodat fietsen niet meer verspreid over de stoep worden geparkeerd.

Balans vergroening, parkeren en ondergrondse infrastructuur
Bij het opstellen van het ontwerp is gezocht naar een goede balans tussen vergroening en het behoud van voldoende parkeerplaatsen voor auto's en fietsen. Uit de reacties van bewoners blijkt dat beide belangrijk worden gevonden. Daarnaast is er ingezet op een optimale afwikkeling van het verkeer in de omgeving. Voor de uitwerking van het ontwerp van de openbare ruimte is zoveel mogelijk de leidraad openbare ruimte van de gemeente Groningen ingezet. https://gemeente.groningen.nl/leefkwaliteit-openbare-ruimte

In het ontwerp is daarom ingezet op het toevoegen van bomen, het vergroten van boomspiegels en het toepassen van onderbeplanting. Tegelijkertijd is ervoor gekozen om het aantal parkeerplaatsen gelijk te houden aan de huidige situatie.

Op veel plekken in de wijk liggen kabels en leidingen in de ondergrond. Hierdoor is het niet overal mogelijk om extra groen toe te voegen. Dit is een belangrijke randvoorwaarde geweest bij het uitwerken van het ontwerp.

Het ontwerp is daarmee een afweging tussen vergroening, parkeren en wat technisch mogelijk is in de ondergrond.

Verhoogd parkeren op de stoep
In het ontwerp wordt op verschillende plekken verhoogd parkeren toegepast. Dit betekent dat auto's gedeeltelijk op de stoep worden geparkeerd.
Wanneer er geen auto's geparkeerd staan, komt er extra ruimte beschikbaar op de stoep. Hierdoor ontstaat een bredere en beter bruikbare ruimte voor voetgangers en minder voor het verkeer.
Deze oplossing maakt het mogelijk om de beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken, waarbij ruimte ontstaat voor zowel parkeren, voetgangers en verblijf.
In het ontwerp is rekening gehouden met de toegankelijkheid van het gebied, bijvoorbeeld voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen. Zo zijn er ruime brede stoepen, is het fietsparkeren georganiseerd en zijn er drempelloze oversteekplaatsen opgenomen in het ontwerp.

Inrichting verhoogde parkeervakken
De parkeervakken worden voorzien van een volledige verharding van de, waarbij de toegankelijkheid en het gebruik van de openbare ruimte goed gewaarborgd zijn.

In het ontwerp is bewust niet gekozen voor graskeien bij parkeerplaatsen.

Graskeien hebben als nadeel dat er vaak weinig gras groeit wanneer er veel op geparkeerd wordt. Dit komt doordat er onvoldoende zonlicht bij het gras komt. Op plekken waar minder licht is, ontstaat daarnaast sneller onkruid.

Ook zijn graskeien minder goed beloopbaar voor voetgangers, zeker voor mensen die minder mobiel zijn.

Biodiversiteit en boombeleid
In het ontwerp wordt ingezet op het behouden van bestaande bomen waar dat mogelijk is. Bestaande volwassen bomen blijven zoveel mogelijk behouden.

Daarnaast worden nieuwe bomen toegevoegd. Hierbij wordt gekozen voor verschillende soorten bomen met een optimale boomkroon om de biodiversiteit te vergroten.

De boomspiegels onder de bomen worden vergroot en voorzien van onderbeplanting. Dit draagt bij aan een groenere uitstraling van de straat en zorgt ervoor dat regenwater beter kan worden vastgehouden.

2. Terugkoppeling per straat

Helper Molenstraat

Inrichting en groen

In de straat wordt ingezet op vergroening door het toevoegen van bomen en het vergroten van boomspiegels met onderbeplanting. Daarbij is gekeken naar de beschikbare ruimte in de straat en de aanwezigheid van kabels en leidingen in de ondergrond. Het vergroenen van de straat wordt gecombineerd met het groen van de herontwikkeling Hoefijzerfabriek, hiermee ontstaat een ruime en kwalitatieve groenstrook.

Parkeren en verkeer

Het parkeren aan de zuidzijde van de straat wordt anders ingericht. Hier wordt verhoogd parkeren op de stoep toegepast. Wanneer er geen auto's geparkeerd staan, komt er extra ruimte beschikbaar op de stoep voor voetgangers. Aan de noordzijde van de straat kunnen de auto's langs het trottoir parkeren op de straat. Op de verhoogde plateaus in de straat kan niet worden geparkeerd. Op deze manier wordt geborgd dat auto's elkaar kunnen blijven passeren.



Helper Molenstraat, zicht op Helper Weststraat.


Helper Molenstraat

- Meer groen door extra bomen en grotere plantvakken met onderbeplanting
- Groenvakken bij uitritten Hoefijzerlocatie beperken lichtinval van koplampen
- Zuidzijde: verhoogd parkeren op de stoep → meer ruimte voor voetgangers
- Noordzijde: parkeren langs de straat blijft mogelijk
- Verhoogde plateaus zorgen dat verkeer elkaar veilig kan passeren

Helper Westsingel

Inrichting en groen

Op dit moment staan bomen in de straat die een beperkte kwaliteit hebben en weinig bijdragen aan de biodiversiteit. Deze bomen vervangen door kwalitatief betere soorten met passende boomkronen die bijdragen aan de biodiversiteit. Dit heeft mede tot voordeel dat het parkeren efficiënter kan worden ingedeeld. De boomspiegels worden vergroot en voorzien van onderbeplanting. Hierdoor kan de indeling van de parkeervakken worden geoptimaliseerd.
De bestaande voortuinen blijven behouden. In de 3D-beelden uit de presentatie van het voorlopig ontwerp is alleen de openbare ruimte weergegeven, waardoor de voortuinen hierin niet zichtbaar waren.

Parkeren

Aan beide zijden van de straat wordt verhoogd parkeren toegepast. Wanneer er geen auto’s geparkeerd staan, komt er extra ruimte beschikbaar op de stoepen.
Op basis van de uitgevoerde tellingen zijn daarnaast fietsparkeerplaatsen opgenomen in het ontwerp zodat deze geordend kunnen worden gestald.



Helper Westsingel, zicht op Helper Weststraat



Helper Westsingel, zicht op Verlengde Hereweg

- Bestaande bomen worden vervangen door sterkere soorten met meer biodiversiteit
- Grotere boomspiegels met onderbeplanting zorgen voor groener straatbeeld
- Indeling van parkeerplaatsen wordt geoptimaliseerd
- Verhoogd parkeren aan beide zijden → meer ruimte op de stoep
- Extra fietsparkeerplekken om fietsen netjes te stallen
- Bestaande voortuinen blijven behouden (niet zichtbaar in eerdere 3D-beelden)

Helper Weststraat

Inrichting en groen
Ter plaatse van het tankstation zijn de mogelijkheden voor aanpassingen beperkt. Het tankstation heeft een particuliere eigenaar, waardoor verplaatsen of vergroenen van deze locatie door de gemeente momenteel niet mogelijk is.

Het karakter van de straat blijft behouden door het toepassen van klinkers in de rijbaan. De bestaande volwassen bomen blijven staan. Daarnaast worden extra bomen toegevoegd. De boomspiegels worden vergroot en voorzien van onderbeplanting.
Bij het ontwerp is gezocht naar een goede balans tussen vergroening en het behoud van parkeerplaatsen, mede in relatie tot de aanwezige kabels en leidingen in de ondergrond.

Verkeer
In de straat worden verkeersremmende maatregelen toegepast, zoals verhoogde kruispunten en/of verkeersdrempels.


Helper Weststraat

- Karakter van de straat blijft behouden (klinkerverharding)
- Bestaande volwassen bomen blijven behouden
- Extra bomen en vergroening toegevoegd waar mogelijk
- Beperkte aanpassingen mogelijk bij tankstation (particulier terrein)
- Verkeersremmende maatregelen zoals drempels en verhoogde kruispunten
- Balans gezocht tussen groen, parkeren en ondergrondse ruimte

Jullensstraat

Inrichting en groen
In de Jullensstraat wordt ingezet op vergroening. In het ontwerp zijn bomen opgenomen in combinatie met grote plantvakken met beplanting.

Parkeren
In de Jullensstraat is ervoor gekozen om geen autoparkeren op straat toe te passen. Dit is een bewuste keuze om ruimte te maken voor vergroening en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren.
Het parkeren voor de nieuwbouw van Jullensblok en Jullenshof wordt opgelost op eigen terrein en ontsloten via de Jullenstraat. Het overige parkeren wordt in de aanliggende straten opgevangen (zie ook parkeerbeleid en verkeerstellingen). Mocht zich in de toekomst een knelpunt voordoen, dan kan worden bezien of en op welke wijze binnen deze straat aanvullende maatregelen noodzakelijk en wenselijk zijn.


Jullensstraat, zicht op Hora Siccemasingel

- Sterke vergroening met bomen en grote plantvakken
- Geen autoparkeren in de straat → meer ruimte voor groen en kwaliteit
- Parkeren voor nieuwbouw wordt op eigen terrein opgelost
- Overig parkeren wordt opgevangen in omliggende straten
- Mogelijkheid om in toekomst bij te sturen bij parkeerdruk

Van Schendelstraat
Inrichting en groen

In de Van Schendelstraat wordt aangesloten bij het parkachtige karakter zodat de straat goed aansluit op de parkzone en de omgeving van de Technische School. Het bestaande groen blijft behouden en wordt aangevuld.
De trottoirs worden net als de straat uitgevoerd in klinkerverharding en worden op gelijke hoogte gelegd met de straat waardoor er geen hoogteverschillen meer zijn.
In het ontwerp worden bomen toegevoegd in combinatie met grote plantvakken met beplanting.

Verkeer en bereikbaarheid
De straat wordt zo ingericht dat deze geschikt blijft voor groter transport, zoals het verkeer van en naar de KET-locatie.
De weg heeft voldoende breedte en de bochten worden vrijgehouden van obstakels, zodat dit verkeer veilig gebruik kan blijven maken van de straat.
De eerder voorziene fietssluis tussen de Helper Westsingel en de Van Schendelstraat is komen te vervallen. Deze maatregel was bedoeld om het autoverkeer te scheiden, maar blijkt op basis van nadere afwegingen niet wenselijk.

De fietssluis kan leiden tot verkeersonveilige situaties door de aanwezigheid van fysieke obstakels en belemmert daarnaast een heldere en doelmatige inrichting van de openbare ruimte. Bovendien blijkt uit de meest recente verkeerstellingen dat de verkeersstromen zich op natuurlijke wijze reguleren, mede als gevolg van de afronding van de werkzaamheden rondom aanpak Ring Zuid en de aansluiting op de Vondellaan. Op basis hiervan is besloten de fietssluis niet langer in het ontwerp op te nemen.

Parkeren
In de Van Schendelstraat worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit is een bewuste keuze om de straat zoveel mogelijk te vergroenen en aan te laten sluiten op de parkzone.

Het parkeren voor bezoekers van de Technische School en andere ontwikkelingen wordt op eigen terrein opgelost.

Parkzone
De parkzone valt niet (meer) binnen de scope van dit project en wordt in een later stadium als afzonderlijk project uitgewerkt. De onderwijsinstellingen in het gebied zijn met de huisvestingsopgave bezig welke de nodige impact hebben op de inrichting van het gebied. Op het moment dat duidelijk is wat de huisvestingsopgave voor deze onderwijsinstellingen wordt, kan worden gestart met het ontwerp voor de parkzone.


Van Schendelstraat, zicht op Hora Siccemasingel


Van Schendelstraat, zicht op Helper Westsingel

- Maximale vergroening met aansluiting op parkzone
- Trottoir verplaatst → meer ruimte voor groen
- Geen parkeerplaatsen in de straat
- Geschikt voor groter verkeer (zoals KET-locatie)
- Fietssluis vervalt → betere verkeersveiligheid en doorstroming
- Parkzone wordt later als apart project uitgewerkt

3. Vervolg en planning

Vervolgstappen
De komende periode wordt het definitief ontwerp verder uitgewerkt tot een technisch ontwerp dat geschikt is voor realisatie. Aansluitend wordt een aanbestedingsprocedure doorlopen om een aannemer te selecteren voor de uitvoering van de werkzaamheden.

Zodra een aannemer is gecontracteerd en de voorbereidingen voor de uitvoering starten, wordt een volgende bijeenkomst voor de omgeving georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst wordt onder meer ingegaan op de aard van de werkzaamheden, de planning en mogelijke fasering, logistieke routes en de inrichting van de bouwplaats.

De uitvoering in de openbare ruimte start naar verwachting nadat de bouwwerkzaamheden van de verschillende projecten zijn afgerond. Omdat deze projecten mogelijk niet gelijktijdig gereed zijn, kan dit leiden tot gefaseerde uitvoering. De definitieve planning wordt op een later moment, in samenwerking met de aannemer, gedeeld.

Hoe kunt u reageren?
Met de vaststelling van het definitief ontwerp is de ontwerpfase afgerond en is het niet meer mogelijk om inhoudelijk op het plan te reageren. Mochten er nog vragen of aandachtspunten zijn, dan kunt u deze desgewenst kenbaar maken via het algemene e-mailadres van de gemeente.

Voorafgaand aan de uitvoering worden omwonenden nader geïnformeerd over de planning en de werkzaamheden in de straat, inclusief de gevolgen voor de bereikbaarheid. Tijdens de eerdergenoemde bijeenkomst wordt hier ook toelichting op gegeven.