

Onderwerp Toekomstbeeld Oosterhamrikzone  
Wensen en bedenkingen

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon	14 050	Bijlage(n)	1	Ons kenmerk	364688-2024
Datum	14-01-2025	Uw brief van		Uw kenmerk	

Geachte lezer,

Het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone is een voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen en laat de potentie van de Oosterhamrikzone zien als ontwikkelzone. Het ziet toe op het gebied langs het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal, op de grens van de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk. Het Toekomstbeeld gaat over wonen, mobiliteit, leefbaarheid, groen en het 'beleefbaar' maken van het water van het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal. Als aanvulling op wat er de afgelopen decennia al in het gebied is gebeurd. Het gebied is immers al jaren volop in ontwikkeling. Met het Toekomstbeeld laten we zien waar we met het gebied naartoe willen om zo duidelijke verwachtingen te scheppen bij bewoners, bedrijven, instellingen en andere betrokkenen. Ook kunnen we hieraan toetsen of (potentiële) ontwikkelingen binnen gemeentelijk beleid en ambities passen.

Het Toekomstbeeld bevat geen nieuw beleid. Wel zijn alle visies, besluiten, plannen en ontwikkelingen van de afgelopen periode bij elkaar gebracht. Met de ontwikkelingsvisie Oosterhamrikzone 'Radiaal wakker gekust' uit 2003 als vertrekpunt uit het verleden, beschrijven we ze in lijn met recente besluitvorming en actueel beleid en presenteren zo een samenhangend en duidelijk Toekomstbeeld voor het gebied. Op basis hiervan hebben we een voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen opgesteld. Dit Toekomstbeeld beschrijft drie opgaven waar de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone aan bijdraagt. Daarbij hebben we zes ambities geformuleerd. Het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone is als bijlage bij deze brief gevoegd.

### **Integrale (her)ontwikkeling Oosterhamrikzone**

De Oosterhamrikzone is één van de belangrijkste binnenstedelijke woningbouwlocaties. De zone verandert van oude bedrijvigheid naar een nieuw en groen binnenstedelijk stadsdeel waar de leefkwaliteit voorop staat. Deze transformatie is al langere tijd gaande en veel woningbouwprojecten, zoals Karaat, Talent en Superlofts, zijn al opgeleverd. Andere locaties worden de komende jaren ontwikkeld. Vanwege grootschalige nieuwbouw, het veranderen van mobiliteitsroutes en een nieuwe inrichting van de openbare ruimte verandert de Oosterhamrikzone.

## Volgvel 1

De Oosterhamrikzone is een gebiedsontwikkelingsproject waarin woningbouwontwikkeling, vergroening, meer ruimte voor recreatie en ontspanning, klimaatadaptatie en vele andere onderwerpen samenkomen. De woonvisie, de mobiliteitsvisie en de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte geven de handvatten voor deze integrale en complexe opgave.

Hoewel een nieuwe wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg, het verplaatsen van de busroute en de vervanging van de busbaanbrug de laatste jaren de meeste aandacht kregen, is de opgave voor het gebied veel breder en vergt daarom ook een integrale aanpak en strategie. We kijken dan ook vanuit een bredere blik naar de ontwikkelingen en thema's om van de Oosterhamrikzone een aantrekkelijk gebied te maken. Het verbeteren van de leefkwaliteit staat hierbij voorop. Wij vinden het dus bijvoorbeeld niet mogelijk om alleen een autoverbinding of busroute te ontwerpen zonder dat deze passen in het overkoepelend Toekomstbeeld voor dit stadsdeel, net als het ook niet (meer) wenselijk is te werken aan solitaire vastgoedontwikkeling.

### **Toekomstbeeld Oosterhamrikzone: stad aan het water**

Het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone omvat een bundeling van onze al langer bestaande ambities voor de Oosterhamrikzone en is een beschrijving van de identiteit en sfeer die we hier voor ogen hebben. Gezamenlijk bepaalt dit de richting voor de toekomst van de Oosterhamrikzone. Het voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen is geen juridisch instrument in het kader van de Omgevingswet, maar toont onze horizon voor de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone en het realiseren van de ambities.



*Afbeelding 1. Herontwikkeling van de Oosterhamrikzone in vogelvlucht*

### **Bouwsteen van de Kardinge-as**

De ontwikkeling van de Oosterhamrikzone is een belangrijke bouwsteen van de Kardinge-as. De Kardinge-as is de ruimtelijke (fiets-)verbinding vanaf de Martinitoren tot Kardinge en verder. Deze as verbindt de binnenstad, het UMCG, de Healthy Aging Campus, de Oosterhamrikzone en het recreatiegebied Kardinge met elkaar. Het is één van de levendige

## Volgvel 2

ontwikkelassen waarlangs de stad groeit en waarin de uitbreiding van programma plaats vindt. In een nauw samenspel krijgen de stedelijke ambities op het gebied van wonen, werken, leefkwaliteit, duurzaamheid en mobiliteit hier vorm.



*Afbeelding 2. Woningbouw, mobiliteitsroutes en herinrichting van de openbare ruimte*

### **Oosterhamrikzone: drie opgaven**

Met de (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone werken we aan drie opgaven voor de wijken en voor de hele stad op het gebied van woningbouw, mobiliteit en herinrichting van de openbare ruimte.

#### 1. Woningbouw

De gemeente Groningen groeit snel. De woningnood is hoog en er is behoefte aan goede locaties voor woningbouw. In onze omgevingsvisie is de Oosterhamrikzone aangewezen als één van de belangrijke woningbouwgebieden in Groningen. Het is een aantrekkelijke locatie om te wonen, omdat het op korte afstand ligt van de binnenstad, stedelijke voorzieningen en werklocaties. De auto is hier als vervoermiddel minder vanzelfsprekend. Van de Oliemuldersbrug is het slechts 7 minuten fietsen naar de Martinitoren. Het gebied biedt vooral langs de oever van het Van Starckenborghkanaal nog ruimte voor nieuwbouw. De afgelopen periode zijn er al 1.000 nieuwe woningen gebouwd en in de komende jaren zien we ruimte voor nog eens rond de 1.000 nieuwe woningen. Deze ontwikkeling levert een bijdrage aan het oplossen van het woningtekort in de hele stad.

#### 2. Mobiliteit

De bereikbaarheid van het noordoostelijk deel van de stad en het UMCG staat al langere tijd onder druk, met name rondom de Europaweg, de Petrus Campersingel en het Damsterdiep. In de mobiliteitsvisie zijn maatregelen opgenomen die essentieel zijn voor de bereikbaarheid van dit stadsdeel. Daarmee krijgen we meer grip op autoverkeer de stad in en uit, maar ook op verkeer tussen de wijken en binnen de wijken zelf. De nieuwe woningbouw in de Oosterhamrikzone maakt de verkeersdruk nog hoger. Tegelijkertijd willen we ook het autoverkeer op andere plekken zoals de Diepenring verminderen. We willen daarvoor ruimte maken door bewoners (en bezoekers) uit de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk gebruik te laten maken van een nieuwe route richting de oostelijke ringweg. Met de mobiliteitsvisie hebben we afscheid genomen van het Oosterhamriktracé als ontsluitingsroute van de binnenstad en het UMCG. In plaats daarvan is in de mobiliteitsvisie een wijkuitvalsweg (30

Volgvel 3

km/u) voor wijkbewoners naar de oostelijke ringweg opgenomen. Voor fietsers is in de mobiliteitsvisie een nieuwe fietsverbinding over het Van Starckenborghkanaal voorzien zodat er een rechtstreekse verbinding ontstaat tussen Kardinge en de noordoostelijke stadswijken en de binnenstad. Hiervoor is een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal een randvoorwaarde.

De tweede aanleiding voor een nieuwe oeververbinding is de opwaardering van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl naar vaarwegklasse Va door het Rijk. Meer hogere en grotere schepen door het Van Starckenborghkanaal vereisen hogere bruggen en bredere kanalen en sluizen. Het Rijk wil daarom ook de huidige Busbaanbrug vervangen.

### 3. Herinrichting van de openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte van de Oosterhamrikzone is in de afgelopen decennia grotendeels ongewijzigd gebleven. Het gebied is daardoor sleets, verouderd, minder aantrekkelijk en sluit niet aan bij onze ambities voor onder andere leefkwaliteit, klimaatadaptatie en groen. Er is veel winst te behalen. Daarom willen we de Oosterhamrikzone een flinke opknopbeurt geven met groene en veilige straten, waar men prettig kan wonen, werken en leven. We gebruiken daarvoor de 10 dimensies uit de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte.

Op dit moment ligt veel terrein braak, wachtend op een nieuwe toekomst. Bovendien vormt de busbaan aan de Oosterhamrikkade noordzijde een harde barrière van asfalt en damwanden tussen de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt. Het is onze ambitie om van het Oosterhamrikkanaal de trekpleister van de buurt te maken: zichtbaar, bereikbaar en beleefbaar. Dat kan alleen door de busroute naar de E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat te verplaatsen. Hiermee komt de noordkade van het Oosterhamrikkanaal vrij voor een groene inrichting met de fietsverbinding en de wijkuitvalsweg voor auto's.

Door de verplaatsing van de busroute kunnen we het Wielewaalplein en het nieuwe Oosterhamrikplein zodanig vormgeven dat de bushaltes een centrale plek innemen voor de bewoners van de wijk en een aanjager zijn van de lokale economie: omringd door woningen, winkels, horeca en voorzieningen. Het water van de kanalen wordt weer toegankelijk, met veel groen, bruggen, verblijfmogelijkheden en levendige pleinen.

### **Zes ambities**

Voor de uitwerking van de plannen voor de Oosterhamrikzone hebben we ambities geformuleerd. Deze ambities vormen de rode draad in het Toekomstbeeld en geven richting aan de doelen die we de komende 15-20 jaar willen behalen. We lichten iedere ambitie kort toe.

1. *Water als trekpleister*  
Het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal worden weer toegankelijk en beleefbaar.
2. *Oosterparkwijk en Professorenbuurt naar elkaar toe gegroeid*  
Toevoegen tot nog 1.000 nieuwe woningen langs de oevers van het Van Starckenborghkanaal en op de hoek met het Oosterhamrikkanaal in het karakter en als verlengstuk van de bestaande wijken
3. *Een gemengde buurt met wonen, werken en voorzieningen*  
Het Wielewaalplein en het (nieuwe) Oosterhamrikplein worden levendige buurtcentra en centrale plekken in de wijken met meer maatschappelijke en economische functies. Maatschappelijk voorzieningen worden behouden en er is 20% ruimte voor werkfuncties
4. *Een aantrekkelijke nieuwe fietsroute verbindt Kardinge met de binnenstad*  
Langs de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal voegen we een nieuwe hoofdroute toe over het Van Starckenborghkanaal die het stedelijke fietsnetwerk verder uitbreidt

Volgvel 4

5. *De wijken ontsloten over het Van Starckenborghkanaal*  
Een nieuwe wijkuitvalsweg (30 km/u) voor auto's op de Oosterhamrikkade noordzijde sluit de Oosterhamrikzone en naastgelegen wijken aan op de oostelijke ringweg. Bestaande en nieuwe bewoners kunnen gemakkelijker de wijk uit en andere straten en wijken worden niet meer belast met dit autoverkeer.
6. *Bewoners met elkaar verbonden*  
Met goede verblijfsplekken, mooie gebouwen, de juiste voorzieningen en nieuwe oversteken over weg en water en doorsteken tussen appartementencomplexen in het gebied kan er meer verbinding tussen bewoners ontstaan en versterken we de leefbaarheid en de ontmoetingsfunctie van de wijk.

## **Financiën**

De (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone omvat een compleet pakket van woningbouw, bovenplanse infrastructuur, mobiliteit en herinrichting van de openbare ruimte, gericht op een leefbare en klimaatbestendige Oosterhamrikzone. De Oosterhamrikzone is één van de projecten van de gemeentelijke Strategische Investeringsagenda. In onze brief aan de raad hierover (13 september 2023, kenmerk 290878-2023) schetsen wij de totale financiële opgave. Die opgave is zo groot dat wij voor de Oosterhamrikzone op de middellange en lange termijn nu nog geen concreet financieel perspectief kunnen geven voor realisatie van de plannen. Ook de andere betrokken partijen, het Rijk en provincie Groningen, hebben hiervoor nog geen financiële middelen gereserveerd.

De te volgen aanpak hebben wij hier aangepast. De besluiten van uw raad uit 2021 voeren wij nu uit. Het nu voorliggende Toekomstbeeld is daarin de eerste belangrijke stap en wij werken nu aan de ontwerpen voor de mogelijke inpassing van de mobiliteitsroutes en het inzichtelijk maken de ruimtelijke consequenties daarvan. De vervolgstappen daarna worden echter wat ons betreft mede bepaald door de beschikbaarheid van financiële middelen. Bij onszelf en bij de andere betrokken partijen. Daarbij is onder andere ook de aansluiting op de MIRT-procedures van het Rijk van belang voor de nieuwe oeververbinding. De vervanging van de huidige Busbaanbrug is een MIRT-project en kan niet door de gemeente en regio alleen worden gerealiseerd. Het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone heeft geen consequenties voor de Strategische Investeringsagenda of voor de grondexploitatie.

## **Aanpak in fasen**

Al met al voorzien wij dat de (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone, die al startte in 2003, nog eens minimaal 15 tot 20 jaar in beslag zal kunnen nemen. We voorzien daarbij een aanpak in drie fasen:

### 1. Wat door kan gaan

De planuitwerking, maatregelen en delen van gebiedsontwikkeling die invulling kunnen krijgen, ongeacht besluitvorming over grootschalige veranderingen in de infrastructuur. Te denken valt aan potentiële herontwikkelingslocaties zoals de Antillenstraat en de Paradijsvogelstraat. Dat geldt ook voor de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde. Deze onderdelen passen in het Toekomstbeeld en zijn niet afhankelijk van andere deelprojecten. We geven ruimte voor de tijdelijke invulling van locaties zo lang dat onze ambities niet in de weg staat, zoals bijvoorbeeld het Simmerenterrein dat in beeld is als aanlanding voor de tijdelijke verbinding voor fietsers en voetgangers tijdens de bouw van de Gerrit Krolbrug.

### 2. Wat uitgewerkt kan worden

Dit gaat om de uitwerking van de opdracht van uw raad uit 2021 om een kaderstellend voorlopig ontwerp te maken voor de verlegging van de busroute, de nieuwe fiets- en autoverbinding en de nieuwe oeververbinding. Deze onderdelen vormen samen met de woningbouwopgave de kern van het Stedenbouwkundig plan.

Volgvel 5

### 3. Wat later moet

Dit zijn de zaken die pas kunnen nadat is besloten over de grote ingrepen en gebiedsontwikkeling in de Oosterhamrikzone. Dit betreft bijvoorbeeld de vastgoedontwikkeling in directe samenhang met een nieuwe oeververbinding of zelfs op de locatie van de huidige Busbaanbrug aan weerszijden van het Van Starckenborghkanaal.

### **Participatie**

Het participatieproces hebben wij aangepast aan de fase en status van het project. Aangezien het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone geen nieuw beleid bevat én een tijdshorizon van minimaal 15 tot 20 jaar betreft, heeft participatie daarvoor nu voornamelijk een informerende en raadplegende insteek gehad en gebeurde hoofdzakelijk via de georganiseerde wijk- en buurtvertegenwoordiging en belangenorganisaties. Met de betrokken bewonersorganisaties is in november 2023 een overzicht van zorg- en aandachtspunten opgesteld. Deze punten worden bij de uitwerking van het Toekomstbeeld en de vervolgfases verwerkt en/of van een reactie voorzien. Daarnaast is op 13 februari 2024 een inloopbijeenkomst georganiseerd (samen met de projecten Fietsstraat Korreweg, herinrichting Floresplein en Gerrit Krolbrug) die zo'n 500 bezoekers trok. Er was veel belangstelling voor de Oosterhamrikzone.

Veel bezoekers reageerden positief op de presentatie van het concept Toekomstbeeld Oosterhamrikzone. Bezoekers waren positief over bijvoorbeeld de integraliteit van het Toekomstbeeld, de ambities en de prominente plek van het water en groen. Er leven echter ook nog steeds zorgen. Bijvoorbeeld over parkeren, verkeersveiligheid, trillingen door bussen, of in de Paradijsvogelstraat ruimte blijft voor creativiteit en sociale initiatieven en over de (toekomst van de) woningen van Nijestee aan de Vinkenstraat Noord. Ook wordt er gevraagd om autoverkeer op de toekomstige busroute toe te staan.

In het voorjaar van 2025 informeren we bewoners en andere belanghebbenden over de volgende projectonderdelen. Dat betreft dan de ruimtelijke visie voor de oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal en het kaderstellend voorlopig ontwerp voor de mobiliteitsroutes. Daarvoor organiseren we onder andere weer een inloopbijeenkomst.

Voor de nadere uitwerking van de diverse vervolgstappen en projectonderdelen zijn nog veel processtappen te doorlopen, keuzes te maken en deelbesluiten te nemen. Hierbij betrekken we ook de wensen en belangen van de andere spelers in het gebied: bewoners, woningbouwcorporaties, belangenorganisaties, bedrijven, instellingen, ontwikkelaars en onze collega-overheden. Vanzelfsprekend werken we de participatieaanpak uit op basis van de omgevingswet en de gemeentelijke participatieverordening.

### **Proces en vervolg**

Uw raad heeft op 22 december 2021 de mobiliteitsvisie 'Groningen goed op weg' vastgesteld. Daarbij heeft u ons college verzocht om een voorlopig ontwerp te maken voor de Oosterhamrikzone, met als basis de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte. Het voorlopig ontwerp moet de mogelijke inpassing laten zien en ruimtelijke consequenties inzichtelijk maken van de mobiliteitsroutes: een nieuwe multimodale oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal, een auto- en fietsroute op de Oosterhamrikkade noordzijde en de verplaatsing van de busroute naar de Vinkenstraat.

In onze brief van 29 november 2023 met kenmerk 358012-2023 hebben we u geïnformeerd over de projectaanpak die wij volgen om een voorlopig ontwerp te maken. Deze projectaanpak bestaat uit drie onderdelen:

1. Het opstellen van een Toekomstbeeld voor de Oosterhamrikzone (realisatieagenda);
2. Een ruimtelijke visie voor het deelgebied met een nieuwe oeververbinding;
3. Een kaderstellend ontwerp voor de mobiliteitsroutes.

Volgvel 6

We zijn benieuwd naar uw wensen en bedenkingen over het 'Toekomstbeeld Oosterhamrikzone, voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen', dat bij deze brief is gevoegd. We kijken er naar uit hierover met uw raad in gesprek te gaan. Indien gewenst kunnen wij voor een beeldvormende sessie over dit onderwerp verzorgen.

Uw reactie verwerken we vervolgens in het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone dat vervolgens door het college zal worden vastgesteld en daarna naar uw raad wordt gestuurd.

De volgende twee onderdelen, ruimtelijke visie oeververbinding en kaderstellend ontwerp mobiliteitsroutes, verwachten we u in Q3 2025 voor te kunnen leggen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.