

ADDENDUM MOBILITEITSVISIE

Verkenning Oosterhamrikzone

3 november 2021

Bijbehorende bijlage: “Leidraad Openbare Ruimte – Oosterhamrikzone”

Samenvatting en conclusies

Oosterhamrikzone

Het project Oosterhamrikzone is één van de sleutelprojecten uit de omgevingsvisie The Next City en beoogt de zone rondom het Oosterhamrikkanaal te ontwikkelen en transformeren naar een nieuw en groen stadsdeel waarin de leefkwaliteit weer voorop staat. Het is één van de gebieden in de stad die nu en de komende jaren met grootschalige nieuwbouw en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte een grote verandering ondergaat. Er wordt gewoond en gewerkt aan het water en in de straat is niet langer de auto dominant, maar is de buitenruimte primair voor bewoners.

Besluitvorming 2018/2021

In 2018 stelde de raad de voorkeursvariant Splitsing vast als model voor de hoofdinfrastructuur in de zone. Kanttekeningen en vragen bij dat besluit hebben vervolgens geleid tot aanvullend onderzoek op het gebied van mobiliteit en ruimtelijke inpassing. Samen met de mobiliteitsvisie heeft dat onderzoek geresulteerd in een nieuw plan voor de Oosterhamrikzone. Dit plan is de basis voor verdere ontwikkeling in de zone. De realisatie van concrete plannen voor het toevoegen van (woon)programma is urgent, maar is nu afhankelijk van spoedige en heldere besluitvorming over de hoofdinfrastructuur.

Leefkwaliteit als basis

De verplaatsing van de busroute naar de route Vinkenstraat – E. Thomassen à Thuessinklaan creëert de ruimte voor het Oosterhamrikkanaal als ruimtelijke drager en basis van een aantrekkelijke en leefbare Oosterhamrikzone. Voor de inrichting van deze straten is een inspiratiemodel uitgewerkt, gebaseerd op het gedachtengoed van de Leidraad Openbare Ruimte, dat laat zien dat een autoluwe woonstraat met verblijfskwaliteit, ontmoeting en groen kan worden ontworpen en waarin ook de busroute een vrije ruimte binnen het straatprofiel kan krijgen.

Een nieuwe oeververbinding over het Van Starkenborghkanaal in het verlengde van de Vinkenstraat, ter vervanging van de huidige Busbaanbrug, geeft het openbaar busvervoer de maximale kwaliteit, maakt een nieuwe fietsverbinding naar Kardinge mogelijk en maakt letterlijk ruimte voor ontwikkeling van grootschalige woningbouw op de kanaaloeveren. De vervanging van de brug komt voort uit de ambitie van het rijk om de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl op te waarderen naar vaarwegklasse Va. De voorkeur voor een zuidelijke locatie dient in belangrijke mate de gemeentelijke belangen.

Opgaves uit de mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie voegt (infrastructurele) opgaven toe aan het project Oosterhamrikzone. Door ook fietsers, voetgangers en autoverkeer over een nieuwe oeververbinding te leiden, worden stadsdelen voor het eerst met elkaar verbonden, wordt nieuwbouw rechtstreeks op de ring ontsloten, worden andere stadsdelen niet meer belast met verkeer uit de Oosterparkwijk en Professorenbuurt en verbetert (indirect) de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen zoals UMCG. Wij willen autoverkeer niet meer afwentelen op omliggende wijken en daarom kan er ook autoverkeer over de nieuwe oeververbinding. De aanvaring van de Gerrit Krolbrug in mei 2021 heeft het belang van een robuust verkeersnetwerk met meerdere passages over het Van Starkenborghkanaal laten zien.

De opgave is om een nieuwe autoverbinding in te passen op een wijze die gebruik maakt van het gedachtengoed van de Leidraad Openbare Ruimte en om het gebruik ervan te richten op wijkgebonden verkeer, eventueel met aanvullende fysieke maatregelen zoals afsluitingen van wegen (knips). Ook voor de Oosterhamrikkade Noordzijde is een inspiratiemodel uitgewerkt. Door het verwijderen van de huidige busbaan wordt het mogelijk om ook hier de openbare ruimte in de Oosterhamrikzone groen en leefbaar in te richten, waarbij de auto minder centraal staat.

Vanuit de mobiliteitsvisie kiezen wij voor de buurtstraat 30 km/u als inrichtingsvorm voor de nieuwe autoverbinding. Wij kiezen daarmee ook voor een andere oplossing dan de bewoners van Professorenbuurt en Oosterparkwijk voorstellen met het alternatieve plan “de Groene Oosterhamrikkade”. Dat plan geeft inspiratie voor de invulling van ambities ten aanzien van groen en ruimte, maar biedt geen oplossing voor de mobiliteitsopgave. De nu gepresenteerde inspiratiebeelden bieden juist nog meer ruimte voor ruimtelijke kwaliteit en groen en sluiten optimaal aan bij de doelen van de mobiliteitsvisie, in tegenstelling tot de oude plannen en de voorstellen van bewoners.

Verkeerseffecten

Modelberekeningen laten zien dat de voorgestelde invulling van de Oosterhamrikzone leidt tot een beduidend lagere verkeersdruk op de autoverbinding dan bleek uit de onderzoeken die ten grondslag lagen aan de raadsbesluiten in 2016 en 2018: 6.000 motorvoertuigen per etmaal op een nieuwe oeververbinding nu tegenover 11.000-13.000 toen. Grofweg een halvering. Ondanks de toevoeging van autoinfrastructuur is geen significante invloed op de hoeveelheid autoverplaatsingen in de gemeente Groningen te verwachten. Er is geen sprake van een aanzuigende werking van auto's.

De zorg over veel wijkvreemd verkeer op een nieuwe autoverbinding wordt weggenomen door de inrichting als buurtstraat 30 km/u (70% wijkeigen verkeer) en kan met een knip in de verbinding bijvoorbeeld nabij de Kapteynlaan nog verder worden beperkt (“Knip-variant”).

Nieuw plan voor de Oosterhamrikzone

Er ligt nu een nieuw plan, met veel ruimte voor verbetering van leefkwaliteit en openbare ruimte, met mogelijkheden voor een aantrekkelijke en groene kade van het Oosterhamrikkanaal en met een robuuste verbetering van het verkeerssysteem door een nieuwe (auto)verbinding over het Van Starkenborghkanaal toe te voegen. De verbinding krijgt met 30 km/u een lage snelheid en laat daardoor en door andere maatregelen uit de mobiliteitsvisie een veel lagere verkeersdruk zien dan eerder werd berekend.

De vaststelling van dit plan legt de structuur op hooflijnen vast. Na een besluit door de gemeenteraad kan een realisatieagenda worden uitgewerkt en kunnen concrete plannen worden gemaakt. Besluitvorming geeft de basis voor gezamenlijke uitwerking van structuren en raamwerken op buurtniveau met de omgeving, het is een aanjager voor de realisatie van nieuwe woningen in het gebied en is het vertrekpunt voor het uitwerken en ontwerpen van infrastructuur en de openbare ruimte, in overleg met de omgeving. Helderheid over de keuzes ten aanzien van openbaar vervoer bepaalt ook de gemeentelijke inzet voor het vervolgonderzoek naar de vervanging van de Busbaanbrug.

1. Inleiding

Project Oosterhamrikzone

In het project Oosterhamrikzone werken we samen met de omgeving aan het creëren van een ruimtelijk-aantrekkelijke kanaalzone die het hart van de (binnen)stad verbindt met het oostelijke deel van de stad. Grootschalige nieuwbouw (totaal extra 2.000 woningen) en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte transformeren het gebied naar een vernieuwd en groen stadsdeel waarin verbetering van de leefkwaliteit voorop staat en wijken weer worden verbonden.

Er ligt druk op de ontwikkeling van verschillende bouwlocaties. De woningnood is hoog en de financiële belangen van gemeente, corporaties en ontwikkelaars zijn groot. Duidelijkheid over de ligging van de busbaan en een nieuwe oeververbinding over het Van Starkenborghkanaal is nodig voor tempo in de vastgoedontwikkeling in de zone en kan een vliegwiel zijn voor planvorming.

Variant Splitsing 2018

Ten aanzien van de mobiliteitsopgave in het gebied besloot de gemeenteraad van Groningen in 2018 om “Splitsing” vast te stellen als voorkeursvariant. Daarmee stelde de raad vast de huidige busbaan te willen verplaatsen naar de route Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan, een nieuwe fietsverbinding over het Van Starkenborghkanaal toe te voegen en daarover ook een autoverbinding te realiseren, vormgegeven als 50km/u gebiedsontsluitingsweg op de Oosterhamrikkade noordzijde. Voor die verbinding over het Van Starkenborghkanaal sprak de raad uit een voorkeur te hebben voor een nieuwe multimodale brug in het verlengde van de Vinkenstraat.

Met enkele moties en amendementen heeft de gemeenteraad echter tegelijkertijd vragen geformuleerd ten aanzien van de toekomstvastheid van het voorstel en mogelijke alternatieven daarvoor. Daarmee werd in feite gevraagd eerst meer onderzoek en onderbouwing te leveren en zo de opgave opnieuw te beschouwen in het licht van de verkeersproblematiek, bereikbaarheid en leefbaarheid op stedelijk niveau. Dat onderzoek is uitgevoerd en heeft nu geleid tot een nieuw plan voor de Oosterhamrikzone.

In bijlage 1 is een beknopt overzicht gegeven van de voorgeschiedenis van besluitvorming door de gemeenteraad en is benoemd hoe de moties en amendementen zijn uitgevoerd en afgehandeld.

Leefkwaliteit is leidend

De nieuwe Mobiliteitsvisie 2040 en de Leidraad Openbare Ruimte definiëren het thema leefkwaliteit als het leidende principe voor de inrichting van de openbare ruimte en gebieden en zetten zo ook de opgave voor de Oosterhamrikzone in een nieuw daglicht. De Mobiliteitsvisie 2040 geeft een nieuwe richting mee aan het project. De auto krijgt een minder prominente rol in het straatbeeld. Een andere kijk op (auto)mobiliteit en op de grote infrastructurele ingrepen zijn mede bepalend en sturend voor de ontwikkeling en de inrichting van de zone. De Leidraad Openbare Ruimte biedt handvatten voor die nieuwe inrichting in 10 dimensies, vanuit een veel breder perspectief dan alleen de mobiliteitsopgave. Het geeft inspiratie voor de toekomstige leefomgeving.

De Groene Oosterhamrikkade en Knip-variant

Het raadsbesluit uit 2018 was ook aanleiding voor de bewonersorganisaties van de Oosterparkwijk, Professorenbuurt-Oost en de woonschepen Oosterhamrikkanaal om een alternatief plan te presenteren aan de gemeenteraad: “De Groene Oosterhamrikkade”, als tegenhanger van de Splitsingsvariant 2018. Bewoners zetten daarmee in op een robuuste fiets- en busverbinding op de Oosterhamrikkade noordzijde en het vergroten van de leefbaarheid.

Het plan gaat uit van een groene invulling voor de kade van het Oosterhamrikkanaal, het behouden van de busbaan op de Oosterhamrikkade en met de Busbaanbrug op de huidige locatie, waar fietsers over gaan, zonder dat deze brug voor autoverkeer toegankelijk wordt. Ook blijft de Korreweg een ontsluitingsweg.

Gebaseerd op de variant van bewoners is ook nader onderzocht of de zorg ten aanzien van wijkvreemd verkeer over een nieuwe autoverbinding door de Oosterhamrikzone, verkleind of weggenomen kan worden. Deze Knip-variant gaat uit van een nieuwe autoverbinding en brug over het Van Starckenborghkanaal, maar voegt een knip in de autoroute nabij de Kapteynlaan toe. In de variant blijft ook de busbaan behouden op de huidige locatie op de Oosterhamrikkade.

Leeswijzer

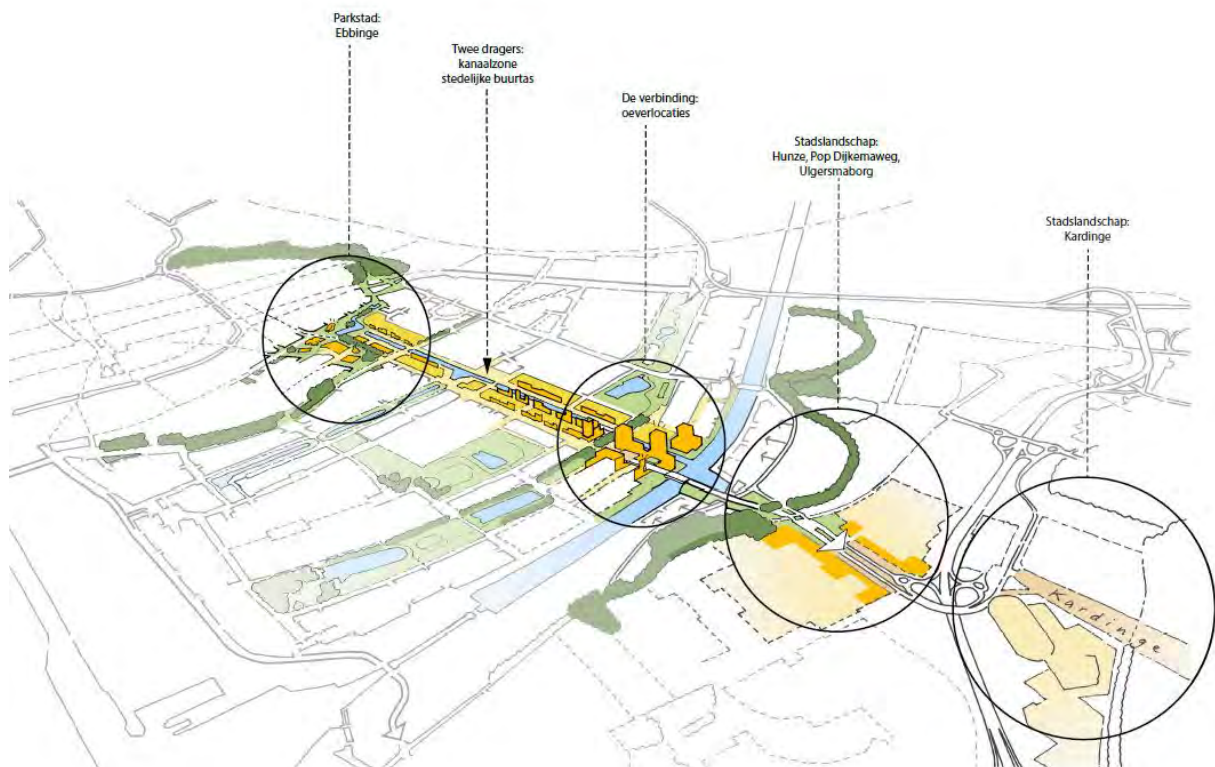
In dit addendum bij de Mobiliteitsvisie is het resultaat beschreven van de uitgevoerde verkenningen voor de Oosterhamrikzone met de nieuwe inzichten van die visie en van de Leidraad Openbare Ruimte als basis. Getoond wordt wat het kan opleveren als dit wordt toegepast op de mobiliteitsverbindingen in de Oosterhamrikzone en hoe dit aansluit op de grotere ruimtelijke en stedenbouwkundige opgave die er ligt voor dit gebied.

De kansen voor een groene en leefbare inrichting van de Oosterhamrikkade en de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan worden verbeeld, gebaseerd op de 'doorwaadbare stad' als het nieuwe verkeerssysteem voor autoverkeer. Daarbij is toegelicht hoe zich dat verhoudt tot het alternatief "De Groene Oosterhamrikkade" van bewoners. Met nieuwe analyses zijn globaal de verkeerseffecten bepaald. In een apart bijbehorend document is de ruimtelijke uitwerking volgens de Leidraad Openbare Ruimte uitgebreid beschreven en verbeeld. Daarin wordt toegelicht wat mogelijk wordt als leefkwaliteit het leidende principe voor de inrichting van buurten en straten is.

2. Oosterhamrikzone

2.1 Ontwikkelzone Oosterhamrikzone

De ontwikkelzone Oosterhamrikzone is één van de gebieden in de stad die nu en de komende jaren een grote verandering ondergaat. Grootchalige nieuwbouw en het opnieuw inrichten van de openbare ruimte transformeren het gebied naar een nieuw en groen stadsdeel waarin de leefkwaliteit weer voorop staat. In het gebied wordt gewoond en gewerkt aan het water en in de straat is niet langer de auto dominant, maar is de buitenruimte primair voor bewoners. Het is één van de sleutelprojecten uit de omgevingsvisie The Next City.



Ontwikkelzone Oosterhamrikzone

De kanaalzone gaat als recreatieve 'ruggengraat' van het stadsdeel werken. In de langsrichting van binnenstad tot in Kardinga, in de dwarsrichting tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. Het Oosterhamrikkanaal verandert in een nieuwe plek waarin de bestaande Oosterparkwijk en Korrewegwijk bij elkaar komen en weer aan het water komen te liggen en waarin de oeverlocatie bij het Van Starckenborghkanaal een stedelijk verdichtingsgebied kan worden.

In het gebied is verder sprake van een forse vastgoedontwikkeling en worden in totaal ongeveer 2.000 extra woningen toegevoegd. Daarvan zijn zo'n 800 woningen inmiddels al gebouwd. Veelal betreft het de transformatie van bedrijvigheid naar wonen, maar in bijvoorbeeld de Vinkenstraat gaat het om vervanging van bestaande woningbouw. Zo'n 4.000 Groningers gaan in de Oosterhamrikzone hun nieuwe thuis vinden.



Impressie doorontwikkeling Oosterhamrikzone

2.2 Raakvlakken

Het project Oosterhamrikzone wordt gevoed met meerdere “externe” opgaves die van invloed zijn op de ontwikkeling van de zone en die in dit kader relevant zijn.

Busbaanbrug

Het rijk werkt aan de opwaardering van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl naar vaarwegklasse Va. Beoogd wordt de vaarweg geschikt te maken voor meer en grotere beroepsvaart en de nautische veiligheid te verbeteren. Door het Rijk is nu onder andere benoemd dat de Busbaanbrug die in de Oosterhamrikzone ligt te laag en niet toekomstbestendig is en daarom vervangen moet worden. Daarvoor is een nieuwe oeververbinding in beeld direct ten noorden van de huidige brug of op een zuidelijke locatie in het verlengde van de Vinkenstraat. De zuidelijke locatie geeft de meeste en optimale ruimte voor vastgoedontwikkeling en past bij de voorgenomen verplaatsing van de busroute naar de Vinkenstraat. Deze locatie heeft daarom sterk de gemeentelijke voorkeur.

Leidraad Openbare Ruimte

De nieuwe Leidraad Openbare Ruimte legt de basis voor stedelijke leefkwaliteit van Groningen in 10 dimensies, als basis voor de inrichting van straten en pleinen, passend in de buurt en wijk waarin deze liggen. Deze leidraad biedt voor Oosterhamrikzone een basis voor de inrichting van een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving. Toepassing van het gedachtengoed van de leidraad op de zone laat zien dat juist door de busroute te verplaatsen naar de route Vinkenstraat – E. Thomassen à Thuessinklaan, de ruimte wordt gecreëerd voor het Oosterhamrikkanaal als ruimtelijke drager en basis van een aantrekkelijke en leefbare Oosterhamrikzone. Ook tonen de inspiratiebeelden dat, inclusief deze nieuwe busroute, een ruime autoluwe woonstraat met verblijfskwaliteit, ontmoeting en groen kan worden ontworpen.

Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie 2040 maakt de leefkwaliteit een leidend thema in het mobiliteitsbeleid en geeft zo richting aan de lokale mobiliteitsvraagstukken in de Oosterhamrikzone. De visie beschrijft het herwinnen van openbare ruimte op (auto)verkeer met minder ruimte voor parkeren en 30 km/u voor autoverkeer en zet in op de overgang naar schonere, stillere en minder ruimte-innemende mobiliteit. Ook worden meerdere infrastructurele opgaven op stedelijk niveau benoemd die landen in dit gebied. De hoogwaardige openbaar vervoeras blijft in de zone als vrijliggende snelle busroute. Een nieuwe hoofdfietsroute naar Karding/Lewenborg over het Van Starkenborghkanaal verdicht het fietsnetwerk. De Korreweg (in te richten als fietsstraat) blijft de belangrijkste en drukste fietsroute over het kanaal. De visie beschrijft de noodzakelijkheid van een nieuwe rechtstreekse autoverbinding met de ringweg voor de bestaande wijken en de nieuwe woongebieden.

2.3 Nieuwe mobiliteitsopgave

Met deze nieuwe ingrediënten is een nieuw plan voor de mobiliteitsverbindingen in de Oosterhamrikzone opgesteld, dat optimaal aansluit bij het projectdoel om de ruimtelijke kwaliteit van de zone te verhogen en wijken weer met elkaar te verbinden. Omgekeerd draagt het project zo ook direct bij aan de nieuw geformuleerde doelen op de gemeentelijke schaal ten aanzien van leefkwaliteit en mobiliteit.

De kernpunten van de nieuwe mobiliteitsopgave zijn:

- De voorgenomen maximale inzet op duurzame mobiliteit vermindert het autogebruik binnen de ringweg;
- Inrichting van een nieuwe autoverbinding als buurtstraat 30 km/u leidt tot een substantieel lagere verkeersdruk dan eerder werd verwacht én vraagt een beperkte fysieke verkeersruimte;
- De Leidraad Openbare Ruimte laat zien dat met leefkwaliteit als prioriteit een aantrekkelijke, groene Oosterhamrikkade en Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan ontworpen kan worden;
- De vervanging van de Busbaanbrug is niet meer alleen een gemeentelijke wens, maar is in de eerste plaats een gezamenlijke opgave met Rijk en provincie. Het biedt de kans om de barrière van het Van Starkenborghkanaal in de stedelijke ontwikkeling te slechten en met een nieuwe autoverbinding de robuustheid van het verkeerssysteem te vergroten.

In de volgende hoofdstukken is de mogelijk te bereiken ruimtelijke kwaliteit nader toegelicht, wordt een brede blik op mobiliteit in de zone neergezet en wordt ingegaan op effecten zoals verkeersaantallen en parkeren. In een apart document, behorend bij dit addendum is de ruimtelijke uitwerking volgens de Leidraad Openbare Ruimte uitgebreid beschreven en verbeeld.



Projectkaart Oosterhamrikzone

2.4 Realisatieagenda

Besluitvorming door de gemeenteraad over de mobiliteitsvisie maakt voor de Oosterhamrikzone de weg vrij voor een aantal concrete volgende stappen, die samen met belanghebbenden en andere partijen gezet kunnen worden.

Met een nieuwe realisatieagenda wordt het project Oosterhamrikzone gedefinieerd en afgebakend. Het besluit over de mobiliteitsvisie is een ankerpunt voor het ontwikkelpad van de zone voor de komende jaren. In de realisatieagenda komen de ruimtelijke opgaves, vastgoedontwikkeling en infrastructurele aanpassingen bij elkaar. De onderlinge samenhang en afhankelijkheden zijn bepalend voor de uitwerking van de volgorde van de fasering en de faseringmogelijkheden. Een financieringsstrategie geeft inzicht in de omvang van investeringen en de tijdige beschikbaarheid van middelen.

Concrete stappen die na besluitvorming over de mobiliteitsvisie gezet kunnen worden:

- uitwerking van raadsbesluiten over de infrastructurele opgaven tot een Voorlopig Ontwerp;
- uitwerking van ruimtelijke, sociale en mobiliteitsraamwerken samen met de inwoners van de wijken en andere belanghebbende partijen;
- start van vastgoedontwikkeling op meerdere locaties: de ontwikkelende partijen krijgen zo helderheid over de voorkeurslocatie voor een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal en de verplaatsing van de busroute;
- onderzoek en gesprek met het Rijk over de vervanging van de Busbaanbrug;
- uitwerking van een ontwerp voor de inrichting van de Korreweg als fietsstraat.

3. Inspiratie voor inrichting

Er is een eerste verkenning gemaakt van de ruimtelijke inrichtingsopgave voor de Oosterhamrikzone volgens het gedachtengoed van de Leidraad Openbare Ruimte. Er is een nieuw perspectief getoond en beschreven voor de buurten en straten in de zone. De uitwerking is opgenomen in een aparte bijlage.

De beschrijving en afbeeldingen zijn geen ontwerpen en betreft vooral een bureaustudie. Het zijn inspiratiebeelden die een startpunt kunnen zijn bij de volgende ontwerpopgaven, die alleen samen met de omgeving kunnen worden uitgewerkt. Bovenal laat de uitwerking zien dat er goede manieren beschikbaar zijn om de busbaan te verleggen naar een nieuwe route en de Oosterhamrikkade opnieuw in te richten en tegelijkertijd het nieuwe idee van de leidraad leidend te laten zijn voor een integrale kwaliteitsimpuls, verbetering van de leefomgeving en bijdrage aan een sterkere biodiversiteit, groenbeleving, waterberging en klimaatadaptatie.

3.1 Oosterhamrikkade

Het principebesluit uit 2018 ging uit van een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) in de zone, met prioriteit voor doorstroming van de auto. De mobiliteitsvisie biedt nu de ruimte om op een nieuwe, andere manier om te gaan met autoverkeer in de Oosterhamrikzone en de Leidraad Openbare Ruimte geeft de inspiratie voor de inrichting. De keuze voor een 30km/u-verbinding voor autoverkeer en het verplaatsen van de busbaan naar de Vinkenstraat maakt voor de Oosterhamrikkade NZ veel meer mogelijk dan alleen het inpassen van een (auto)verkeersroute. De combinatie van het kanaal met de oevers, de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk met veel karakteristieke en monumentale elementen én de ontwikkeling van nieuwe architectuur in de kanaalzone vormen samen een pakket van kansen dat voor een nieuw (en ander) gezicht kan zorgen dan het Oosterhamrikkanaal nu.

Huidige situatie

De noordkant van de Oosterhamrikkade is nu ingericht als een harde, rechte kade. Direct naast de damwandprofielen staat een vangrail met daarachter een brede vrijliggende busbaan. De rest van het noordelijke profiel wordt ingevuld met een groenstrook, een straat met aan weerszijden langsparkeren en een trottoir. Langs het kanaal wandelen of fietsen is niet mogelijk en er zijn geen plekken waar het water beleefbaar is of zelfs maar een zichtbare relatie of verbinding met het kanaal bestaat. De busbaan werpt letterlijk een barrière op waardoor de Korrewegwijk geen relatie heeft met het water en waardoor er geen routes zijn die dit mogelijk maken. Ruimte voor een aangename en attractieve langzaamverkeersroute, als onderdeel van een groter recreatief routenetwerk, langs het water met verbindingen tot in de wijk is er ook niet. Er is hiervoor geen ruimte en de busbaan maakt een dergelijke route en de bereikbaarheid van het water onmogelijk.



Huidige situatie kruising Zaagmuldersbrug/busbaan (2021)

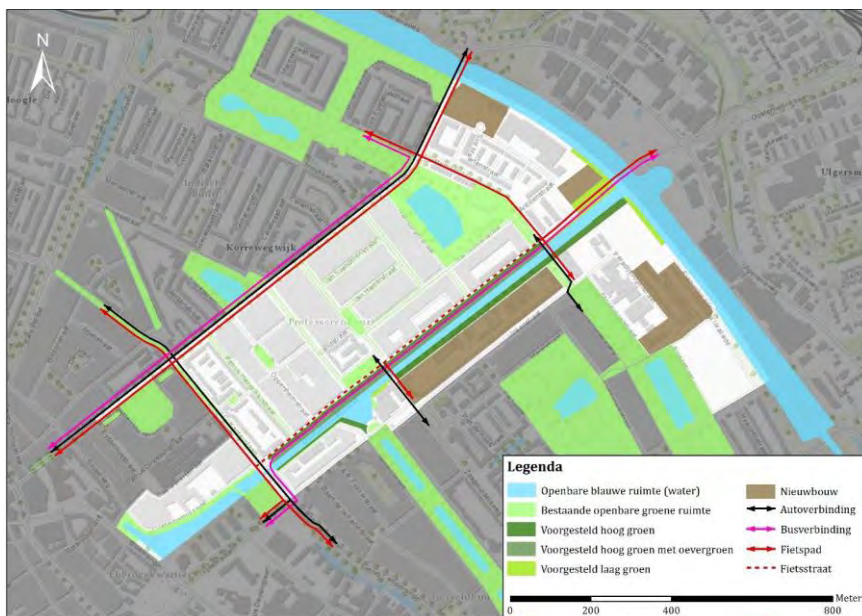
De Groene Oosterhamrikkade en Knip-variant

De bewoners van de Professorenbuurt en Oosterparkwijk hebben een eigen alternatief plan ontwikkeld voor de inrichting van de Oosterhamrikkade noordzijde: "De Groene Oosterhamrikkade". Het plan is een alternatief voor de Splitsingvariant uit 2018, met een autoverbinding 50 km/u op de Oosterhamrikkade noordzijde en de verplaatsing van de busbaan naar de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan.

Bewoners zetten met plan in op het realiseren van een robuuste fiets en ov-verbinding langs de Oosterhamrikkade, over een nieuwe Busbaanbrug en het vergroten van de leefbaarheid. Het plan kenmerkt zich door een groene invulling voor de Oosterhamrikkade, een fietsstraat Oosterhamrikkade Noordzijde en het behouden van een busbaanbrug op de huidige locatie die niet toegankelijk is voor autoverkeer. Langs de kade van het Oosterhamrikkanaal zien bewoners ruimte voor een groene invulling met een (recreatief) looppad boven het water waar buurtbewoners elkaar buiten kunnen ontmoeten.

Op deze bewonersvariant is ook de Knip-variant gebaseerd. Beide plannen gaan uit van het behoud van de busverbinding op de Oosterhamrikkade noordzijde en Busbaanbrug op de huidige locatie. Er wordt een nieuwe fietsverbinding tussen Kardinge/Lewenborg en de Oosterhamrikkade toegevoegd.

De Knip-variant gaat wel uit van auto's over een nieuwe Busbaanbrug, maar voegt een knip toe aan het begin van de nieuwe autoverbinding nabij de Kapteynlaan. Op de Oosterhamrikkade noordzijde zijn dan zowel de busbaan, de autoverbinding als de fietsroute gecombineerd. De Knip-variant is niet ruimtelijk uitgewerkt.



Overzichtskartaal de Groene Oosterhamrikkade

Inspiratiebeeld

De Oosterhamrikkade noordzijde kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een belangrijke rol vervullen als landschappelijke, recreatieve identiteitsdrager. Door de busbaan te verwijderen wordt de oever opnieuw toegankelijk en ontstaat de kans om een groen oeverpark te realiseren over de volle breedte. Met deze groene parkidentiteit draagt het Oosterhamrikkanaal met de Oosterhamrikkade bij aan het versterken van deze groenblauwe ruggengraat van de omliggende wijken met ruimte voor biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Het oeverpark op de Oosterhamrikkade biedt ruimte voor een wandelpad met verblijfsplekken aan en op het water. De fietsroute is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk in de stad en een belangrijke nieuwe verbinding tussen binnenstad en Kardingse, maar in deze een groene setting ook nog eens recreatief aantrekkelijk. De buurtstraat (gebiedsontsluitingsweg 30 km/u) krijgt een relatief rustig verkeersbeeld in aantallen en snelheid en daardoor is de groene waterkant goed te bereiken voor direct aanwonenden en bewoners uit de Korrewegwijk. Bewoners wonen straks met alleen een buurtstraat 30 km/u niet meer aan een verkeersweg (nu: woonstraat en busbaan), maar aan het water. Parkeermogelijkheden liggen langs de rijbaan met bomen in ruime groenvakken. De parksfeer reikt hierdoor tot aan de woningen.



Inspiratiebeeld: Oosterhamrikkade noordzijde

Het inspiratiebeeld toont een parkachtige omgeving en is één van de drie eerder verkende basismodellen voor de kade, die laten zien hoe de huidige Oosterhamrikkade Noordzijde van straatbeeld kan veranderen. De drie basismodellen kennen steeds een net andere opbouw, waardoor de nadruk op een kade (waterkant), een laan (groen langs de route) of een park (een groene wandelomgeving aan het water) wordt gelegd. Die bandbreedte laat zien dat er verschillende beelden mogelijk zijn door de openbare ruimte anders te ordenen. De basismodellen zijn daarom een vertrekpunt dat samen met de omgeving verder kan worden uitgewerkt.

Met het model van de gebiedsontsluitingsweg 50 km/u uit 2018 kon geen prioriteit en invulling gegeven worden aan de leefkwaliteit in de zone en langs het water. Een drukke verkeersroute en extra ventweg aan de woonzijde laten nauwelijks ruimte aan de waterkant en brengen de verbinding tussen Korrewegwijk en Oosterparkwijk niet dichterbij. Dat is tegelijkertijd ook een belangrijke kanttekening bij dit onderdeel van het plan de Groene Oosterhamrikkade en de Knip-variant. Ook daarin nemen de combinatie van een vrijliggende busbaan en fietsstraat of autoverbinding zoveel ruimte van het profiel in en vormen een zodanige barrière dat een kwalitatief hoogwaardige invulling van de kanaaloever amper mogelijk wordt. De busbaan blijft dan een hindernis om het water en de wandelroute te kunnen bereiken.

In al deze modellen komt de kanaalzone niet tot leven, maar houdt harde infrastructuur de scheiding tussen de wijken in stand. Dit in tegenstelling tot de nieuwe inspiratiebeelden die de mogelijkheden voor een enorme verbetering van de ruimtelijke kwaliteit wel laten zien.



De Groene Oosterhamrikkade: dwarsprofiel Oosterhamrikkade NZ

3.2 Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan

De opgave voor de straten Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan en Wielewaalplein is fors. Het huidige beeld van de Vinkenstraat gaat sowieso veranderen. Woningen aan de noordzijde worden vervangen door nieuwbouw en het karakter verandert van woonstraat naar stedelijk gebied. In het smalle deel van de Vinkenstraat blijft de bestaande bebouwing behouden. De busroute in de wijk biedt voor de mobiliteit meerwaarde met openbaar busvervoer dat makkelijk te voet bereikbaar en waar overstappunten onderdeel zijn van dynamische buurtpleinen die méér herbergen dan alleen de halte. De route kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone zo een rol gaan vervullen als nieuwe structuurdrager voor de buurt, bestaande uit drie hoofdsegmenten: de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat.

De toevoeging van de busbaan is ruimtelijk een forse opgave, maar door vanuit de Leidraad Openbare Ruimte de leefkwaliteit prioriteit te geven in de inrichting, ontstaat vooral een leefstraat, met plekken in de straat voor eigen tuinen, speelruimte en verblijfsplekken en waar de auto of de bezorgbus wel kan komen maar slechts te gast is.

Huidige situatie

De Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan kenmerken zich (in verschillende mate) door een stenige uitstraling, met een rijbaan in asfalt en parkeren in de langsrichting. De woningen hebben voortuinen, vaak verhard en met hoge groene hagen waardoor er weinig interactie is tussen de woningen en de straat. De E. Thomassen à Thuessinklaan heeft een breed profiel, waarin de verkeersruimte overheerst. De Vinkenstraat bestaat uit een smaller gedeelte met de Sint-Franciscuskerk en de voormalige Borgmanschool Vinkenstraat en uit een breder gedeelte waar de grootschalige herontwikkeling van woningbouw is gepland en nu een vooral groene woonstraat is. Het Wielewaalplein is een versteende ruimte die voornamelijk wordt gebruikt voor het parkeren van auto's en fietsen.

Inspiratiebeeld

De E. Thomassen à Thuessinklaan kan een autoluwe woonstraat worden met veel verblijfskwaliteit en een aparte route voor de bus. De busroute (50 km/u of langzamer over bijvoorbeeld het Wielewaalplein) vraagt een vrije ruimte binnen het straatprofiel, ingepast tussen brede groenvakken met parallelle bomenrijen, gescheiden van de leefruimte met opstaande randen of zitelementen. De groenstroken worden ook gebruikt om het fietsparkeren in de straat een plek te geven. Aan beide zijden van de busroute wordt de openbare ruimte en straat primair ingericht als woonstraat, een plek met leef- en verblijfskwaliteit waar de voetganger en ontmoeting voorop staat. Deze ruimte is een gedeelde ruimte waar auto's kunnen komen, maar kinderen veilig kunnen spelen en bewoners kunnen verblijven.

De inrichting van het totale wegprofiel vergt keuzes ten aanzien van het in te passen programma en onder andere de tuinen (gemeentelijk eigendom) worden onderdeel van de openbare ruimte en zijn niet meer privé. Het gebruik van de ruimte verandert van kleine (passieve) privétuinen naar een leefstraat met diversiteit in gebruiksmogelijkheden.



Inspiratiebeeld: E. Thomassen à Thuessinklaan

Het gedeelte van de Vinkenstraat waar de monumentale Sint-Franciscuskerk en voormalige Borgmanschool Vinkenstraat aan liggen, kan een autovrij woonpad worden met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en ruimte voor de busroute. De woonzijde van de straat is dan een autovrije en sociale leefruimte, maar kan incidenteel gebruikt worden door bezorgdiensten, hulpdiensten en/of bewoners indien nodig. De zuidkant van de straat biedt ruimte voor een wandel- en fietspad langs de school. In het midden van het straatprofiel is ruimte voor de busroute met aan weerszijden groene bermen parallelle bomenrijen.



Inspiratiebeeld: Vinkenstraat (voormalige Borgmanschool Vinkenstraat)

Het tweede deel van de Vinkenstraat heeft aan weerszijden woningen, waarvan in ieder geval de noordzijde wordt vervangen door nieuwbouw. De rooilijn van de nieuwe bouwblokken schuift twee meter naar achteren waardoor er extra ruimte in het straatprofiel ontstaat. Aan deze zijde ontstaat een woonpad, het eerste deel langs de gevel is zelf in te vullen door bewoners.

Aan de zuidzijde blijven de bestaande tuinen gehandhaafd en ligt de nadruk op het verbeteren van de groeninrichting, meer verblijfskwaliteit en een diversiteit aan tuininvulling. Noordelijk van het midden van het straatprofiel ligt de busroute met in de groene bermen parallelle bomenrijen, in het verlengde van de voorkeurslocatie van de nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal. Langs de tuinen ligt een shared space zone die door auto's, fietsers en voetgangers wordt gedeeld.



Inspiratiebeeld: Vinkenstraat (nieuwbouwzone)

3.3 Aansluiting bij de doelen

Aanpassingen in de openbare ruimte en infrastructuur in de Oosterhamrikzone kunnen een extra bijdrage en vliegwiel voor de versterking van de zone zijn. Een zone waarin het prettig wonen, leven en werken is, met water en groen binnen handbereik.

De uitwerking van straatprofielen laat zien dat een sterke verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en de leefkwaliteit kan worden bereikt met het gedachtengoed van de Leidraad Openbare Ruimte. Het laat zien dat een nieuwe busroute gecreëerd kan worden door de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan en tegelijkertijd een leefbare straat ontstaat, waarin alle woningen bereikbaar blijven. Wel zijn daarvoor stevige keuzes ten aanzien van parkeren van auto's en het anders gebruiken van de tuinen in bruikleen nodig, maar die zijn mogelijk.

De getoonde inspiratiebeelden laten ook zien dat het Oosterhamrikkanaal en de oever opnieuw toegankelijk worden als de huidige busbaan langs het water wordt verplaatst. Het biedt de kans om een groen oeverpark te realiseren, dat reikt tot aan de gevel van de woningen, waar omwonenden kunnen wandelen, fietsen en verblijven. Met deze groene parkidentiteit ontstaat de ruimte voor meer biodiversiteit en klimaatadaptatie in de stedelijke omgeving.

De (sociale) verbindingen tussen de wijken worden opnieuw gelegd. Nieuwe bruggen over het Oosterhamrikkanaal maken nieuwe routes mogelijk en de bus met haltes in de wijk geeft het Wielewaalplein de potentie om als pleinruimte een nieuw sociaal en programmatisch hart van de omliggende buurten te worden.

Deze nieuwe kwaliteiten kunnen niet worden bereikt met de andere modellen: de Groene Oosterhamrikkade en Knip-variant. Zonder de verplaatsing van de busroute kan het Oosterhamrikkanaal niet of nauwelijks bereikbaar worden gemaakt en blijft de Oosterhamrikkade vooral een stenige route voor mobiliteit, in plaats van een straat met wonen nabij het water.

4. Mobiliteitsnetwerk Oosterhamrikzone

Mobiliteitsvisie

De ambitie van de mobiliteitsvisie is gericht op het herwinnen van openbare ruimte ten gunste van voetgangers en fietsers, groen, verblijven etc, door afscheid te nemen van de autologica. Daarom wordt stevig ingezet op een transitie naar vervoer dat ruimte-efficiënt, schoon en gezond is, namelijk: lopen, fietsen, openbaar vervoer en ketenmobiliteit.

Voor het autoverkeer is de filosofie van de doorwaadbare stad geïntroduceerd: zo min mogelijk autoverkeer rijdt door de stad of door andere wijken van en naar de ringweg. Iedere wijk heeft in principe een eigen aansluiting op de ringweg. Deze wijkuitvalswegen bieden directe verbindingen (relatief korte rijafstanden) naar de ringweg en auto's op deze routes passen zich aan op de omgeving en rijden langzaam. Snelheid voor gemotoriseerd verkeer is binnen de gebouwde omgeving niet meer leidend. Door binnen de ringweg de maximumsnelheid op veel wegen te verlagen tot 30 km/uur en soms wegen te 'knippen' wordt het gebruik van de auto minder aantrekkelijk.

Er komt minder ruimte voor geparkeerde auto's op straat. Daarvoor wordt een streng parkeerbeleid gevolgd met een groter gebied voor betaald parkeren en zijn er op steeds meer plekken minder plaatsen voor geparkeerde auto's op straat beschikbaar. Minder auto's in de straten creëert kansen voor meer ruimte voor groen, ontmoeting, voetgangers, etc.

Mobiliteitsstructuur van de Oosterhamrikzone

Aan de hoogwaardige busroute door de Oosterhamrikzone wordt in de mobiliteitsvisie zeer gehecht en deze is daarom randvoorwaardelijk voor het ontwerp van de zone. De belangrijke OV route over de Oosterhamrikkade, verbindt onder andere UMCG, de binnenstad en het Hoofdstation en de grote woonwijken Beijum en Lewenborg met elkaar. Dagelijks reizen er 8.000 reizigers over de Oosterhamrikkade. In hoofdstuk 3 is beschreven dat het verleggen van de huidige busbaan naar de E. Thomassen à Thuessinklaan en Vinkenstraat belangrijk is voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone. Dat creëert kansen om de noodzakelijke impuls aan de ruimtelijke kwaliteit van directe omgeving van het kanaal te geven en aan de zone als geheel. De verkenning heeft laten zien dat de hoogwaardige busroute verlegd kan worden op een manier die past en zelfs van meerwaarde kan zijn voor de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan. De OV-bereikbaarheid van de Oosterparkwijk wordt verbeterd met haltes op het Wielewaalplein en bij de Oliemuldersweg.

De mobiliteitsvisie beoogt ook een nieuwe hoofdfietsroute naar Karding/Lewenborg aan te leggen over het Van Starckenborghkanaal. De wijken aan weerszijden worden zo met elkaar verbonden, maar ook op wat langere afstand de binnenstad/UMCG met Karding/P+R/Lewenborg en het Ommeland. Voor de locatie in de zone heeft een ligging langs het Oosterhamrikkanaal op de Oosterhamrikkade Noordzijde de voorkeur om zo een aantrekkelijke route langs het, nu zichtbare, kanaal te creëren. Ook de zuidelijke Oosterhamrikkade of de route Vinkenstraat zijn daarin echter nog te verkennen mogelijkheden. De belangrijkste verbinding is echter de hoofd- en doorfietsroute Korreweg. Om de dagelijkse 16.000 fietsers de ruimte te geven en een veilige route te kunnen bieden, wordt de Korreweg en de nieuwe Gerrit Krolbrug ingericht als fietsstraat.

In de filosofie van de mobiliteitsvisie rijdt autoverkeer via de ringwegen en hoofdwegen en niet meer dwars door de stad en door de wijken. Bestaande wijken en nieuwe woongebieden in het oostelijke deel van de stad zijn echter nu niet rechtstreeks verbonden met de ringweg of aangewezen op een relatief beperkt aantal routes naar de ringweg (Bedumerweg, Damsterdiep, Europaweg).

Autoverkeer vanuit de wijken Oosterhamrikzone rijdt relatief lang door de stad en belast zo ook andere buurten en wijken. In dit oostelijke stadsdeel, met onder andere de grootste werkgever UMCG, zijn de stedelijke wegen fors belast. De binnenring Petrus Campersingel, Kapteynlaan, Sumatralaan, Eikenlaan is een drukke route, die steeds drukker wordt. Er ontbreekt een verbinding voor autoverkeer over het Van Starckenborghkanaal naar de ringweg.

De (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone en Stadshavens met de nieuwe stedelijke (woningbouw)programma's betekent ook dat er extra autoverkeer in het gebied komt. Het samenhangende pakket van inzet op duurzame vervoerwijzen en de filosofie van de doorwaadbare stad gaat leiden tot minder autoverkeer in de stad. De combinatie met een nieuwe verbinding naar de oostelijke ringweg is belangrijk om de (toekomstige) verkeersdruk in dit stadsdeel beheersbaar te houden. Een nieuwe route zorgt voor een ontlasting van bestaande routes omdat een deel van de huidige en toekomstige oostelijke stadsbuurten op andere wijze hun weg naar de ringweg zoeken. Die nieuwe verbinding is daarom wenselijk en noodzakelijk, zoals de gemeenteraad ook al eerder in 2016 besloot.



Fiets en auto via Oosterhamriklaan noordzijde, bus via E. Thomassen à Thuessinklaan en Vinkenstraat

De Groene Oosterhamrikzone en Knip-variant

De nieuwe autoverbinding is ook het kenmerkende verschil met het alternatieve plan van bewoners “de Groene Oosterhamrikzone” ten aanzien van het bereiken van de ambities van de mobiliteitsvisie. In dat plan wordt die nieuwe route over het Van Starckenborghkanaal niet toegevoegd aan het verkeerssysteem. Het biedt daarom ook geen oplossing of toegevoegde waarde voor het verminderen van autoverkeer dat dwars door de stad en door de wijken rijdt en de robuustheid van het wegennet wordt niet verstevigd.

Zowel in het plan van bewoners als in de Knip-variant, blijft de hoogwaardige busroute behouden op de Oosterhamriklaan. Daarmee wordt de waarde van het openbaar vervoer geborgd, maar wordt geen extra kwaliteit voor de wijken geboden. De bus rijdt meer langs dan door de Oosterparkwijk en de OV-bereikbaarheid wordt niet verbeterd.

De Knip-variant gaat juist wél uit van een autoverbinding (op de Oosterhamriklaan) en voegt daar nog een knip nabij de Kapteynlaan aan toe, met de bedoeling daarmee wijkvreemd verkeer te weren. Het toevoegen van een knip past in de filosofie van de doorwaadbare stad, waarmee verkeer sneller naar de ringweg wordt gestuurd en niet door andere wijken wordt afgewikkeld. Een knip kan daarmee een interessante toevoeging zijn, die nader uitgewerkt moet worden op neveneffecten zoals onbedoeld sluipverkeer op andere locaties.

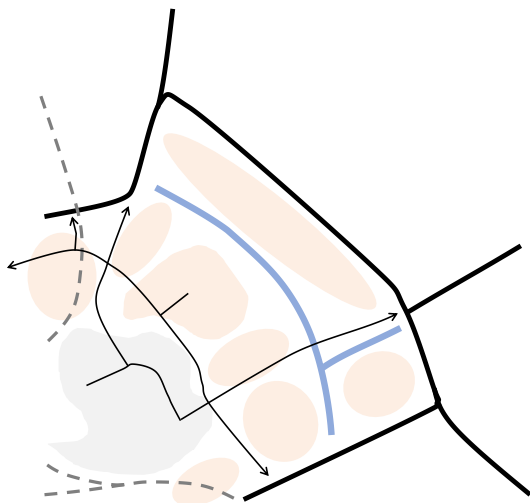
Multimodale oeververbinding

De basis voor nieuwe mobiliteitsverbindingen over het Van Starckenborghkanaal is de vervanging van de huidige Busbaanbrug. De opwaardering van de Hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl naar vaarwegklasse Va door Rijkswaterstaat, is de directe aanleiding daarvoor. Beoogd wordt de vaarweg geschikt te maken voor meer en grotere beroepsvaart en de nautische veiligheid te verbeteren. Dat betekent onder andere dat de Busbaanbrug die in de Oosterhamrikzone ligt te laag en niet toekomstbestendig is en daarom vervangen moet worden. Vanwege de ontwikkelingsmogelijkheden nabij het kanaal bestaat een duidelijke, gemeentelijke voorkeur voor een nieuwe hoge vaste brug of aquaduct op een zuidelijke locatie in het verlengde van de Vinkenstraat.

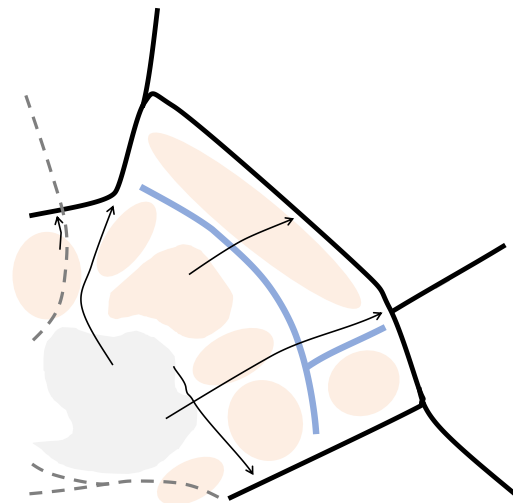
Waar nu alleen busverkeer over de huidige brug kan, biedt het vervangen daarvan door een oeververbinding de kans om direct ruimte te maken voor alle modaliteiten: openbaar vervoer, fiets, voetganger en autoverkeer. De vrije kruising van het Van Starckenborghkanaal zorgt er voor dat de veelgebruikte en hoogwaardige busroute geen hinder meer ondervindt van de groeiende beroepsscheepvaart.

Minder autoverkeer binnen de ring

Alleen met een afname van autoverkeer worden leefstraten en beleefplekken in de stad mogelijk. De mobiliteitsvisie biedt een samenhangend pakket van maatregelen, waar een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone een onlosmakelijk onderdeel van is. De binnenring van Petrus Campersingel, Kapteynlaan en Eikenlaan hoeven geen verdeelring meer te zijn en kunnen worden omgevormd naar wegen met 30 km/u als verkeer wordt afgeleid via de nieuwe autoverbinding. Een autoluwe Diepenring kan alleen als dat verkeer wordt opgevangen op de ook rustigere Petrus Campersingel.



Binnenring en Diepenring als verdeelring



Autoverbinding Oosterhamrikzone

Een nieuwe autoverbinding geeft de bestaande en nieuwe wijk een conflictvrije route naar de oostelijke ringweg. Veel bestaande wegen worden volgens de mobiliteitsvisie afgewaardeerd naar 30 km/u. De route via de Petrus Campersingel naar de ring zuid passeert meerdere (drukke) kruispunten en is grotendeels 30 km/u. Een korte route naar de ring oost vanuit de wijken en nieuwe woningen is dan aantrekkelijker en eenvoudiger dan de langere, langzamere route naar de ring zuid.

Mobiliteitsraamwerk Oosterhamrikzone

Autoverkeer in de Oosterhamrikzone krijgt volgens de mobiliteitsvisie een andere positie. Een nieuwe autoverbinding is nodig, maar in de openbare ruimte is de auto beduidend minder aanwezig en krijgt minder ruimte. Niet de auto, maar ruimte voor fietsen, lopen, spelen en verblijven staan centraal. Dit geeft een nieuw handvat voor uitwerking van de mobiliteitsopgave. De logische ligging van de autoverbinding is op de Oosterhamrikkade Noordzijde, uitgevoerd een buurtstraat (30 km/u).

De andere positie van de auto in de openbare ruimte vertaalt zich ook in het lokale stratennetwerk van de omliggende wijken. Verbindingen kunnen onderbroken worden, één-richtingsstraten en woonstraten zijn opties bij de inrichting. Parkeren kan anders en met minder ruimte worden ingevuld, wat inhoudt dat er meer gebruik gemaakt moet worden van parkeren op eigen terrein (bestaand of bij nieuwbouw) en ook kan betekenen dat er minder parkeerplaatsen op straat beschikbaar zijn en niet altijd meer voor de deur liggen.



Mobiliteitsraamwerk Oosterhamrikzone

Als onderdeel van de uitgewerkte inrichtingsmodellen voor de Oosterhamrikkade en Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan (inspiratiebeelden hoofdstuk 3), zijn in de bijlage ook andere mogelijke strategische raamwerken getoond waarmee zichtbaar wordt hoe straten kunnen transformeren met minder of geen auto's. Het mobiliteitsraamwerk vormt dan één geheel met het groen-blauwe, sociale en beleavingsraamwerk.



Groenblauw raamwerk



Sociaal raamwerk



Belevingsraamwerk

5. Verkeerseffecten

5.1 Effecten autoverbinding over Van Starkenborghkanaal

Verkeersmodel

Ter ondersteuning van de voorstellen in de mobiliteitsvisie zijn berekeningen uitgevoerd met een verkeersprognosemodel. Daarvoor is het nieuwe verkeersmodel¹ voor de gemeente Groningen ingezet. De doorrekeningen geven inzicht in de te verwachten mobiliteitseffecten tot 2040, zoals groei van het aantal verplaatsingen, gebruik van de verschillende modaliteiten (openbaar vervoer, fiets, auto) en afgelegde kilometer. Daarnaast zijn de eerste inzichten² beschikbaar van verkeersdruk op specifieke locaties.

Ter illustratie van de ontwikkeling van de (auto)mobiliteit zijn verschillende scenario's met mobiliteitsmaatregelen verkend. Voor de bepaling van verkeerseffecten voor de Oosterhamrikzone is uitgegaan van de maximale inzet op vermindering van de automobiliteit. Getoond wordt dat ondanks dit hoge scenario van de mobiliteitsvisie, een autoverbinding nog steeds een belangrijke bijdrage aan de vermindering van de verkeersdruk binnen de ringweg levert. Gebleken is ook dat er geen significante, negatieve invloed is te verwachten op de hoeveelheid autoverplaatsingen in de gemeente Groningen. Er is geen aanzuigende werking van auto's en de verbinding zorgt niet voor een verschuiving in mobiliteit van fiets en OV naar de auto.

Verkeersanalyses

De uitgevoerde analyses zijn gericht op het bepalen van de effecten van het toevoegen van een nieuwe autoverbinding over het Van Starkenborghkanaal. De basis voor deze doorrekeningen zijn de nieuwe uitgangspunten van de mobiliteitsvisie, namelijk een wegennet binnen de ringweg waarin op veel wegen 30 km/u in plaats van 50 km/u wordt gereden en ook op enkele cruciale plekken zoals de Eikenlaan, Bloemsingel en Diepenring überhaupt geen autoverkeer meer mogelijk is.

De Groene Oosterhamrikkade (bewonersvariant) komt voor wat betreft de verkeerstructuur voor het autoverkeer tegemoet aan de zorg van bewoners dat er "wijkvreemd" verkeer over een nieuwe autoverbinding wordt afgewikkeld. Deze variant gaat namelijk uit van een situatie zonder die extra autoverbinding over het Van Starkenborghkanaal. Er wordt daarbij ook ingezet op het behoud van de huidige verkeersfunctie van de Korreweg, in plaats van de ambitie van de mobiliteitsvisie fietsstraat 30 km/uur.

Een andere mogelijkheid om de hoeveelheid "wijkvreemd" verkeer te beheersen is in beeld gebracht met een "knip"-variant, waarin daadwerkelijk alleen het autoverkeer uit de wijken de nieuwe autoverbinding kan gebruiken. Daartoe zijn enerzijds Professorenbuurt/-Oosterparkwijk en anderzijds het UMCG, binnenstad en andere wijken en op meerdere plekken fysiek van elkaar gescheiden voor autoverkeer, met onder andere een knip van de nieuwe autoverbinding nabij de Kapteynlaan.

¹ De toekomstscenario's en berekeningen die zijn uitgevoerd met het nieuwe verkeersmodel zijn nader toegelicht in het Addendum Mobiliteitsvisie, resultaten verkeersmodel.

² Voor nadere uitwerking van de ontwerpen moet het verkeersmodel verder gedetailleerd worden. Daardoor en door wijzigingen van uitgangspunten kunnen de gepresenteerde berekeningsresultaten later wijzigen.

Effecten op autoverkeer

De inzet van de mobiliteitsvisie op duurzame vervoermiddelen en minder ruimte voor autoverkeer laat over de breedte een verlagend effect³ zien op de automobilititeit binnen de ringweg. Er worden minder verplaatsingen per auto gemaakt, wegen worden rustiger en de ringweg wordt meer gebruikt. Desondanks blijft de verkeersdruk in het oostelijke stadsdeel zonder nieuwe autoverbinding nog hoog, vaak hoger dan de huidige situatie, en blijven de huidige knelpunten rondom het UMCG bestaan.

De (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone met het nieuwe stedelijk (woningbouw)programma betekent dat in de wijken meer autoverkeer komt. Ondanks de brede inzet op schone en duurzame vervoermiddelen zoals openbaar vervoer, fiets en lopen blijft er autoverkeer bestaan, ook in de nieuwe gebieden. Bij de bouw van in totaal 2.000 extra woningen in de Oosterhamrikzone moet in een stedelijk gebied met een laag autobezit en betaald parkeren regime rekening gehouden worden met zo'n 4.000 - 6.000 autoritten per etmaal.

Op de nieuwe autoverbinding is een verkeersintensiteit te verwachten van 5.000 - 6.000 motorvoertuigen per etmaal, afhankelijk van de precieze locatie. Specifiek op de nieuwe oeververbinding moet dan rekening gehouden worden met zo'n 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze verwachtingen zijn beduidend lager (grootweg een halvering) dan de resultaten uit 2018 (Splitsingsvariant). Toen werd rekening gehouden met 11.000-13.000 motorvoertuigen per etmaal, met 11.000 op de oeververbinding. Het grote verschil met eerder gepresenteerde berekeningen is te verklaren doordat er sowieso al minder autoverkeer te verwachten is door de maatregelen in de mobiliteitsvisie en omdat het nieuwe plan uit gaat van een groen ingepaste buurtstraat 30 km/u. Een weg met een andere functie in het systeem van de 'doorwaadbare stad', die veel minder aantrekkelijk is voor autoverkeer. De tabel bevat de te verwachten intensiteiten op belangrijke plekken in de zone, in bijlage 2 zijn ook meerdere belangrijke routes in de omgeving gepresenteerd.

	met autoverbinding		zonder autoverbinding	
	mobiliteitsvisie	knip-variant	mobiliteitsvisie	De Groene Oosterhamrik-kade
Bedumerweg	12000	12000	14000	14000
Korreweg	1000	1000	1000	5000
Oosterhamrikkade nz	5000	0	2000	1000
Brug V. Starkenborghk. OHZ	6000	7000	0	0
Petrus Campersingel	11000	11000	12000	15000
Damsterdiep	7000	6000	8000	8000

Motorvoertuigen per etmaal in 2040 (verkeersmodel)

Als de nieuwe autoverbinding over het Van Starkenborghkanaal niet wordt aangelegd, blijft de druk op de wegen binnen de ringweg hoger. In de variant Groene Oosterhamrikkade wordt door bewoners er van uitgegaan dat de huidige ontsluitingswegen in het gebied (Petrus Campersingel-J.C. Kapteynlaan-Sumatralaan en Korreweg) niet afgeschaald worden naar 30 km/u, maar hun verkeersfunctie behouden met een inrichting als 50 km/u. De Bedumerweg, Damsterdiep en Petrus Campersingel blijven drukker en knelpunten rondom het UMCG worden niet verminderd. Er blijft meer verkeer in het stedelijke gebied, ontsluitingswegen blijven drukker en de ringweg wordt minder gebruikt.

³ Zie Addendum Mobiliteitsvisie, resultaten verkeersmodel.



*Effect van een autoverbinding (30 km/u, hoog scenario mobiliteitsvisie) ten opzichte van “de Groene Oosterhamrikkade”.
(Rood = meer verkeer mét autoverbinding, groen = drukker zónder autoverbinding, paars = nieuwe verbinding)*

Het bestemmen van een nieuwe autoverbinding voor uitsluitend de omliggende wijken, door afsluitingen toe te voegen nabij de Kapteynlaan (Knip-variant), kan leiden tot een sterkere afname van verkeersdruk op de wegen Bedumerweg, Damsterdiep en Petrus Campersingel. Verkeer uit de oostelijke wijken rijdt hier dan namelijk niet meer langs, maar gebruikt dan vooral de nieuwe brug over het Van Starkenborghkanaal om de wijk en stad te verlaten. De te verwachten verkeersbelasting op die brug is dan zo’n 7.000 motorvoertuigen per etmaal, met vooral nog meer verkeer uit de oostelijke wijken. Ook worden de Zaagmuldersweg en Heijmanslaan dan drukker, doordat het verkeer als gevolg van de knip wordt afgebogen en wijkverkeer zich verzamelt op deze routes.

Gebruik van de autoverbinding

De inrichting van de autoverbinding als buurtstraat 30 km/u is erg effectief in het weren van het wijkvreemd verkeer. 70% van het verkeer op een nieuwe autoverbinding over het Van Starkenborghkanaal heeft bestemming of herkomst in de direct aanliggende wijken. Het overige verkeer heeft een relatie met de Hortusbuurt, parkeergarage Boterdiep of UMCG, maar een afsluiting van de Bloemsingel en Diepenring voorkomt dat een nieuwe aanrijroute naar de binnenstad ontstaat. Toegevoegde wegafsluitingen zoals in de Knip-variant kunnen helpen om nog minder wijkvreemd verkeer toe te laten en meer wijk-eigen verkeer zal dan de nieuwe oeververbinding gebruiken.



Herkomst/Bestemming gebruikers nieuwe autoverbinding

Naast de rechtstreekse ontsluiting van de wijken op de ringweg, biedt een nieuwe autoverbinding ook een extra route naar het UMCG. De (auto)bereikbaarheid van het ziekenhuis en bijbehorende bedrijvigheid wordt zo robuuster en minder kwetsbaar. De Europaweg, Petrus Campersingel en Bedumerweg blijven echter verreweg de belangrijkste hoofdroutes naar het UMCG. Uit de analyse blijkt dat verkeer van/naar het UMCG hoofdzakelijk zuidelijk georiënteerd is en voor minder dan 10% gebruik maakt van de autoverbinding.



Oriëntatie UMCG-verkeer

Effecten in de wijken

De nieuwe autoverbinding heeft primair tot doel de aanliggende wijken te ontsluiten naar de ringweg. Woonstraten en buurtstraten, inclusief de Oliemuldersweg, zijn daarom ook aangesloten op deze route. Het autoverkeer rijdt via deze wegen naar de nieuwe autoverbinding en dichtbij de aansluitpunten neemt de verkeersintensiteit daarom op de wegen toe, terwijl de intensiteiten dan juist aan de andere kant de wijken afneemt. Per saldo leidt de nieuwe verbinding naar verwachting tot een verlichting van de verkeersdruk in de woonstraten.

Ook op wegen aan de randen van de wijken en naar andere wijken neemt de intensiteit af als een autoverbinding wordt gerealiseerd. De intensiteiten op de fietsstraat Korreweg nemen nog wat verder af. Uit de analyse van de verkeersmodelberekeningen blijkt dat een nieuwe autoverbinding kan zorgen voor 5% minder auto's op de Petrus Campersingel, 10% minder auto's op Bedumerweg en 20% auto's minder op het Damsterdiep.

Uit de doorrekening van de Groene Oosterhamrikkade blijkt duidelijk het effect van de invoering van 30 km/u op hoofdwegen. In deze bewonersvariant is namelijk vastgehouden aan 50 km/u op wegen als de Korreweg, Petrus Campersingel en Sumatrалаan. Het gevolg is dat de intensiteiten hier flink hoger blijven, 3.000-4.000 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van de variant zonder autoverbinding waarin wel het volledig maatregelenpakket van de mobiliteitsvisie is opgenomen.

Doordat in de Knip-variant de wijken bewust meer zijn aangewezen op de nieuwe autoverbinding zijn ook de intensiteiten op de verzamelroutes in de wijken hoger. Er is dan nauwelijks nog wijkvreemd verkeer op de autoverbinding, maar straten als de Zaagmuldersweg, Heijmanslaan en Floresstraat krijgen 1.000-2.000 meer auto's te verwerken. Een nadere analyse en uitwerking van de hoeveelheid en locatie van afsluitingen is nodig om deze neveneffecten van een Knip-variant te optimaliseren.

Aansluiting bij de doelen

De globale berekeningen met het verkeersmodel laten zien dat een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone, uitgevoerd als een 30 km/u gebiedsontsluitingsweg, een positieve bijdrage levert aan het bereiken van de doelen van de Mobiliteitsvisie en van de Leidraad Openbare Ruimte. Routekeuzes van automobilisten veranderen en verkeersstromen verschuiven. Wijken worden niet meer of minder belast met verkeer vanuit andere wijken. Zwaar belaste wegen binnen de ringweg worden minder druk en meer verkeer gebruikt de ringweg. De te verwachten intensiteiten op de nieuwe autoverbinding zijn ook te vinden op andere uitvalswegen naar de ringweg en met een vergelijkbare functie en aangelegen bebouwing zoals de Friesestraatweg en Peizerweg.

Het toevoegen van één of meerdere extra afsluitingen past in de filosofie van de 'doorwaadbare stad'. Het is een interessante nader te onderzoeken optimalisatie om wijkvreemd verkeer verder verminderen.

Het wegennet wordt robuuster met een extra verbinding over het Van Starckenborghkanaal. Per saldo verbetert de doorstroming op de wegen rondom het UMCG en verbetert de bereikbaarheid van het ziekenhuis voor patiënten en bezoekers. De knelpunten⁴ in doorstroming en betrouwbaarheid op de Petrus Campersingel en Europaweg worden kleiner.

Uit de berekeningen blijkt dat er geen significante, negatieve invloed is te verwachten op de hoeveelheid autoverplaatsingen in de gemeente Groningen. Er is geen aanzuigende werking van auto's en de verbinding zorgt niet voor een verschuiving in mobiliteit van fiets en OV naar de auto.

Een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone maakt het mogelijk andere belangrijke verzamelwegen zoals Petrus Campersingel, Bedumerweg en Korreweg anders in te richten en af te waarderen naar 30 km/u. Zonder een autoverbinding blijven de verkeersintensiteiten op deze wegen namelijk beduidend hoger, helemaal als er geen herinrichting plaats vindt. Worden deze wel ingericht als 30 km/u, maar zonder autoverbinding, dan komen de bestaande wijk en nieuwe woningen in tijd en afstand onwenselijk ver van de ringweg af te liggen.

De mobiliteitsvisie toont een samenhangend pakket van maatregelen. Ook op andere locaties zoals Bloemsingel en Diepenring (Dudok) zijn investeringen in de ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving voorzien. Dergelijke ingrepen leiden ook tot verschuivingen van verkeersstromen in hetzelfde oostelijke stadsdeel, bijvoorbeeld naar de Petrus Campersingel. De totale vermindering van autoverkeer binnen de ringweg, inclusief een autoverbinding in de Oosterhamrikzone, is nodig om dergelijke verbeteringen van leefkwaliteit in samenhang mogelijk te maken. De Leidraad Openbare Ruimte toont welke ruimtelijke kwaliteit dan kan worden bereikt.

5.2 Effecten op de omgeving

Een kwantitatieve beoordeling van effecten van een nieuwe autoverbinding en van inrichtingsvormen is in dit stadium nog niet mogelijk. In zijn algemeenheid geldt dat een lagere snelheid en verkeersintensiteit ook minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging betekent. Er kan een sterke verbetering van de leefkwaliteit worden bereikt met een 30 km/uur. Door herinrichting van het complete wegprofiel is voor inrichting van openbare ruimte, groen en verblijven meer ruimte en dat komt de beleving sterk ten goede. Dat de verwachte verkeersintensiteiten op de nieuwe autoverbinding nu flink lager uitvallen dan eerder werd berekend heeft ook effect op de te verwachten omgevingshinder voor aspecten zoals geluid, lucht, verkeersveiligheid en verkeerscirculatie in de wijken.

⁴ In het Addendum Resultaten Verkeersmodel zijn op basis van feitelijke meetgegevens de huidige knelpunten in de doorstroming en betrouwbaarheid op de wegen rondom het UMCG toegelicht.

Voor een uitgebreide effectbepaling is een verdere uitwerking nodig, want de invulling en het gebruik van de wegenstructuur in het gebied zijn bepalend voor de effecten op de omgeving. Hoe wegen zijn ingericht en wel of niet op elkaar aansluiten is dan van belang.

5.3 Parkeren

De ontwikkeling van de Oosterhamrikzone en de infrastructurele opgaven leiden er toe dat het aantal parkeerplaatsen in de zone afneemt. In de aanpak daarvan zijn er opties voor compensatie, maar verschillen de mogelijke oplossingen per straat en gebied. In de verdere uitwerking is daartoe het opstellen van een parkeerstrategie, een inventarisatie van beschikbare ruimte en een gedetailleerde parkeerbalans de volgende stap.

Vanuit de toepassing van de gedachten van de Leidraad Openbare Ruimte en de Mobiliteitsvisie, met de verplaatsing van de busbaan als uitgangspunt is er nauwelijks tot geen ruimte meer voor parkeren van auto's in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan. Nieuwbouw/herbouw van woningen in de Vinkenstraat moeten voorzien in nieuwe parkeergelegenheid op eigen terrein, maar de oplossing van de bestaande parkeervraag is een uit te werken opgave. Op de Oosterhamrikkade noordzijde ontstaat met het verplaatsen van de busbaan ruimte voor een volledige herindeling van het profiel van gevel tot kanaal.

Uitgangspunt van de parkeerstrategie is de optimale afstemming van vraag en aanbod waarin er geen overbodige parkeerruimte meer is, gebaseerd op een minimale parkeernorm. De Leidraad Openbare Ruimte biedt daarvoor een ambitie en werkwijze. In deze gemeentelijke ambitie wordt niet meer alle parkeervraag in de (eigen) straat opgelost en biedt het parkeerbeleid handvatten voor het beperken van die parkeervraag, bijvoorbeeld met stringenter regulering. Tegelijkertijd is er nog onbenutte parkeerruimte (openbaar of privaat) in naastgelegen straten, op binnenterreinen en bijvoorbeeld het parkeerdek Wielewaalplein. Voor commercieel parkeren op het Wielewaalplein is minder ruimte, mede op te vangen met een optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets.

Een strategie voor de duurzame organisatie van autoparkeren op gebiedsniveau, te ontwikkelen in samenspraak met de inwoners, is noodzakelijk om te kunnen komen tot leefbare en betekenisvolle straten. Daarvoor is nodig dat de vraag naar parkeren wordt teruggebracht, er minder ruimte is voor parkeren en dat parkeren minder op straat plaats vindt waardoor per saldo uiteindelijk ook bezit van auto's wordt verkleind.

Bijlage 1 - Kader besluitvorming Oosterhamrikzone

Voorgestelde besluitvorming Oosterhamrikzone 2021

De resultaten van de onderzoeken ter onderbouwing van de mobiliteitsvisie tonen het belang aan van een hoogwaardige busverbinding en de ontsluiting van autoverkeer uit de bestaande wijken en de nieuwbouw rechtstreeks op de oostelijke ringweg.

In het raadsvoorstel bij de mobiliteitsvisie is voorgesteld bij de verdere uitwerking van de Oosterhamrikzone uit te gaan van nieuwe autoverbinding, vormgegeven als een buurtstraat 30 km/u. Het besluit bevat ook de verplaatsing van de busroute en de voorkeurslocatie voor de vervanging van de Busbaanbrug en creëert zo een nieuwe basis voor de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte en er ontstaat ruimte voor de ontwikkeling van woningbouw. Het is het startpunt voor de transformatie van de zone.

Daarnaast wordt met het besluit een belangrijke impuls gegeven aan de verbetering van het fietsnetwerk met zowel een voorgestelde nieuwe fietsroute in de Oosterhamrikzone over het Van Starkenborghkanaal, als met het startsein voor de het opstellen van een ontwerp voor de Korreweg als fietsstraat.

Besluitvorming voorkeursvariant Splitsing 2018

In 2018 zijn varianten voor verschillende mobiliteitsopgaven in de Oosterhamrikzone uitgewerkt en voorgelegd ter besluitvorming. De variant Splitsing definieerde twee verschillende routes in de zone voor de busverbinding en het autoverkeer. De variant Fietsstraat benoemde het inrichtingsmodel van de fietsstraat als voorkeur voor de herinrichting van de Korreweg. Voor de vervanging van de Busbaanbrug werd met de variant Brug Zuidzijde een locatie in het verlengde van de Vinkenstraat als voorkeur voor een nieuwe oeververbinding aangeduid.

In juni 2018 nam de gemeenteraad van Groningen het besluit om deze varianten Splitsing, Fietsstraat en Brug Zuidzijde vast te stellen als voorkeursvariant voor de hoofdinfrastructuur in de Oosterhamrikzone en deze verder uit te werken tot een Definitief Ontwerp.

Per amendement heeft de gemeenteraad daarbij besloten onderzoek te doen naar de toekomstbestendigheid van de voorkeursvariant ("Onderzoek Oosterhamrikdossier") en werd besloten voor de variant Fietsstraat een voorbehoud te maken ten aanzien van de uitkomsten van een expertmeeting over de verkeersveiligheid en het fietscomfort en werksessie(s) met omwonenden en belanghebbenden ("Veilig fietsen over de Korreweg").

Tegelijkertijd werden er enkele moties aangenomen waarmee de gemeenteraad verzocht aanvullend onderzoek te doen op specifieke thema's:

- *Onderzoek verkeerscirculatieplan*
- *Onderzoek duurzame alternatieven voor autoweg Oosterhamriktracé*
- *Aanvullend onderzoek meerwaarde autoverbinding Oosterhamrikzone*

Voorgaande besluitvorming

Aan de besluitvorming over de voorkeursvarianten in 2018 gingen al meerdere jaren van onderzoek, afweging en besluitvorming vooraf.

Routekaart (2013)

De Routekaart vormde een stappenplan voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone. Het bevatte scenario's over hoe de Oosterhamrikzone zich zou kunnen ontwikkelen in de komende jaren. Het belangrijkste onderscheid in deze scenario's was het wel of niet realiseren van een auto-verbinding tussen de Oostelijke Ringweg en Binnenstad /UMCG inclusief het vervangen van de Gerrit Krolbrug.

Bereikbaarheidsstudie UMCG (2013)

Het verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng heeft in opdracht van de gemeente en het UMCG de Bereikbaarheidsstudie-UMCG uitgevoerd. Daarin werden diverse varianten onderzocht voor verbetering van de bereikbaarheid van het UMCG via de noordelijke, oostelijke en zuidelijke aanrijroutes. Hierbij werd ook het Oosterhamriktracé al als alternatief meegenomen.

Principebesluit (2016)

Voor het vervolg op de bereikbaarheidsstudie uit 2013 werd onderzocht of een nieuw tracé voor auto (en fiets) door de Oosterhamrikzone daadwerkelijk de meest optimale route is tussen Oostelijke Ringweg en Binnenstad/UMCG. Voor deze verbinding zijn diverse alternatieven onderzocht, waaronder ook het bestaande tracé via de Gerrit Krolbrug en de Korreweg. Het betrof een integraal onderzoek, dus inclusief de kwalitatief goede inpassing in de leef- en woonomgeving. Een second opinion op de bereikbaarheidsstudie en een ruimtelijk onderzoek naar de kansen voor de woon- en leefkwaliteit vormden de onderbouwing voor de vaststelling dat een autoverbinding nodig is. Daarop besloot de gemeenteraad om de varianten voor de autoverbinding, oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg uit te werken.

Ontwerpbesluit (2018)

De uitwerking van het raadsbesluit van 2016 heeft in februari 2018 geleid tot een ontwerpbesluit van het van het college van Burgemeester en Wethouder voor een nieuwe auto- en busverbinding tussen de Oostelijke Ringweg en het UMCG, een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg, een nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal en een verkeersplan voor het Oostelijke stadsdeel.

Over dit ontwerpbesluit werd inspraak georganiseerd, die diverse reacties en vragen opleverde ten aanzien van bereikbaarheid, effecten van maatregelen, nut en noodzaak van een autoverbinding en mogelijke alternatieven. Die inspraakreacties leidden niet tot een keuze voor een van de andere varianten, maar heeft wel nadere randvoorwaarden op onderdelen en nieuwe inzichten opgeleverd.

Het ontwerpbesluit en de reacties daarop hebben geleid tot het voorstel waarover de gemeenteraad in juni 2018 positief besloot, zoals hiervoor beschreven.

Coalitieakkoord 2019 - 2022

Na de gemeenteraadsverkiezingen eind 2018 was de besluitvorming over de Splitsingsvariant het kader en de opdracht voor het nieuwe college voor vervolgonderzoek.

In het coalitieakkoord 2019 – 2022 is benoemd dat gezocht wordt naar alternatieven voor de autoverbinding door de Oosterhamrikzone (OHZ) in het licht van de ambitie om het aantal autobewegingen binnen de ring te verminderen. Een nieuwe verbinding zou dan pas in beeld komen als alternatieven niet voldoen en alleen dan als de negatieve effecten van een autoverbinding in de omgeving substantieel kunnen worden opgevangen. Het coalitieakkoord zet de leefkwaliteit voorop. Met betrokkenheid van de belanghebbenden werd de planvorming van zowel de OHZ als de alternatieven doorgezet met als doel in 2021 een afgewogen besluit te kunnen nemen. Dat besluit ligt nu voor, als onderdeel van de besluitvorming over de mobiliteitsvisie.

Amendementen en moties 2018

Het raadsbesluit over de Splitsingsvariant in 2018 werd met twee amendementen enigszins gewijzigd en er werden drie moties aangenomen die vroegen om aanvullend onderzoek. Tot nu toe zijn deze als volgt behandeld en afgehandeld.

Motie: Onderzoek verkeerscirculatieplan (afgehandeld)

De motie vraagt om een verkeerscirculatieplan te onderzoeken binnen de ringwegen, om daarmee oplossingen voor de verkeersproblematiek, bereikbaarheid en leefbaarheid op stadsniveau in beeld te brengen.

Dit onderzoek is uitgevoerd in 2019 en aangeboden aan de gemeenteraad in november 2019. De rapportage 'Mobiliteitstransitie Groningen' beschrijft op hoofdlijnen de invloed van de uitbreiding van het huidige verkeerscirculatieplan tot aan de ringweg op de automobilititeit. Daarbij zijn meerdere modellen onderzocht en de voor- en nadelen daarvan in beeld gebracht. Ook is bekeken of nog meer inzet op alternatieve vervoerswijzen leidt tot minder autoverkeer.

De mobiliteitsvisie borduurt daar op voort en laat een meer gedetailleerde uitwerking van het model 'doorwaadbare stad' zien. Dit model biedt de meeste kansen om de leefkwaliteit te verbeteren, meer ruimte te bieden voor lopen, fiets en openbaar vervoer en te zorgen voor een reductie van het autoverkeer in de hele stad.

Deze motie is afgehandeld.

Motie: Onderzoek duurzame alternatieven voor autoweg Oosterhamriktracé (afgehandeld)

De motie vraagt aanvullend onderzoek te doen met daarin meerdere mobiliteitsscenario's voor het gebied en een nadere analyse te maken van de mobiliteitsvraag van de toekomst. Daarnaast vraagt de motie om uit te werken hoe combinaties van (duurzame) mobiliteitsvormen, slimme technologie en het versterken van hubs elkaar in de stad in het algemeen en in dit stadsdeel in het bijzonder kunnen versterken.

De genoemde rapportage 'Mobiliteitstransitie Groningen' maakt de verwachting inzichtelijk dat het autoverkeer blijft groeien, ondanks de inzet op duurzame alternatieven. Een mobiliteitstransitie zorgt voor meer fietsers en gebruik van openbaar vervoer en betekent dus ook een extra opgave voor deze modaliteiten.

Met de verdere uitwerking in de integrale mobiliteitsvisie is een brede inzet op alternatieven voor de auto voorgesteld om zo invulling te geven aan een vermindering van de groei van het autoverkeer. Daarvoor is een samenhangend pakket van ambities en maatregelen op gemeentelijk en zelfs regionaal niveau gepresenteerd. Mobiliteit beperkt zich niet tot wijken, buurten en straten en de inzet op alternatieven heeft juist effect en vraagt uitwerking op een hoger stadsdeel-overstijgend schaalniveau.

Intensieve inzet op alternatieven is ook een forse en kostbare opgave, maar kan niet voorkomen dat ook maatregelen in het autosysteem nodig zijn. We zien dat deze maatregelen in het autosysteem een groot effect hebben. De maatregelen zijn een combinatie van enerzijds ingrepen om het autoverkeer te beperken (knips, parkeren) en anderzijds het autoverkeer dat er wel is, snel naar de ringweg af te leiden (doorstromingsmaatregelen, nieuwe verbindingen). Ze vormen samen een samenhangend pakket en de effecten hiervan zijn beschreven in het Addendum Resultaten verkeersmodel.

Deze motie is afgehandeld.

Amendement Onderzoek Oosterhamrikdossier (afgehandeld)

Met de toevoeging van een besluitpunt werd toegevoegd aan het raadsbesluit om onderzoek te doen naar de toekomstbestendigheid van de voorkeursvariant Splitsing.

Met het genoemde onderzoek naar een verkeerscirculatieplan, dat heeft geresulteerd in het model van de 'doorwaadbare stad', en met de integratie daarvan in de nieuwe mobiliteitsvisie is aangetoond dat de voorkeursvariant Splitsing, in aangepaste vorm, van groot belang en waarde is voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone en voor de overige wijken binnen de ringweg. Er wordt daarmee ruimte geboden voor diverse vastgoed- en gebiedsontwikkeling en het fors opwaarderen van de ruimtelijke kwaliteit van de zone als geheel. De Leidraad Openbare Ruimte biedt de richting om op duurzame wijze invulling te geven aan aspecten als leefkwaliteit, groen, verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en recreatie. Geuite zorgen ten aanzien van inpassing van een nieuwe busroute zijn hiermee geadresseerd en beantwoord.

Voor de bepaling van de impact op luchtkwaliteit en geluid moet eerst een geoptimaliseerd Voorlopig Ontwerp met een nieuw verkeersplan worden uitgewerkt. Dat betrekken we bij de uitvoering van de motie "Aanvullend onderzoek meerwaarde autoverbinding Oosterhamrikzone", die feitelijk daar ook om vraagt.

Het amendement beschouwen we als afgehandeld.

Motie: Aanvullend onderzoek meerwaarde autoverbinding Oosterhamrikzone (nog uit te voeren)

De motie vraagt om, bij de definitieve besluitvorming over de openstelling van de Oosterhamrikzone voor autoverkeer, de onderbouwing van de verbeterde bereikbaarheid, leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid in het oostelijke stadsdeel binnen de ring, te toetsen aan de dan geldende cijfers en inzichten.

Eén van de onderdelen van de mobiliteitsvisie is een aanpassing van het verkeerssysteem in het oostelijke stadsdeel, waaronder een nieuwe autoverbinding van de Oosterhamrikzone met de ringweg. Het belang en de noodzaak van deze maatregelen zijn daarin toegelicht. De uitwerking van de diverse ontwerpogaves die daar bij horen en de bepaling van effecten moet echter in detail nog plaatsvinden na vaststelling van de mobiliteitsvisie. Op hoofdlijnen zijn in dit addendum de te verwachten effecten kwalitatief beschreven.

Deze motie kan pas worden afgehandeld wanneer een besluit over het beschikbaar stellen van budgetten en de vaststelling van ontwerpen wordt genomen door de gemeenteraad. Hierbij betrekken we het onderzoek naar de impact op luchtkwaliteit en geluid, waar om is gevraagd met het amendement "Onderzoek Oosterhamrikdossier".

Amendement: Veilig fietsen over de Korreweg (afgehandeld)

Per amendement heeft de gemeenteraad in 2018 besloten de variant Fietsstraat vast te stellen als voorkeursinrichting voor de Korreweg, maar daarbij een voorbehoud te maken ten aanzien van de uitkomsten van een expertmeeting over de verkeersveiligheid en het fietscomfort en werksessie(s) met omwonenden en belanghebbenden.

Tijdens de expertmeeting in oktober 2019 is bevestigd dat een inrichting als fietsstraat inderdaad een haalbaar model en verkeersveilige inrichting is voor de gehele Korreweg. Met het besluit over voorkeursvariant voor de nieuwe Gerit Krolbrug is deze inrichtingsvorm inmiddels vastgesteld voor het gedeelte van de Korreweg tussen de Oosterhamriklaan en de Ulgersmaweg. De maatregel is voor de gehele Korreweg daarom opnieuw opgenomen in het door de gemeenteraad in 2019 vastgestelde Uitvoeringsprogramma Fiets 2019 – 2022 en nu opnieuw in de mobiliteitsvisie.

Onderdeel van de besluitvorming over de mobiliteitsvisie is het besluit de planuitwerking te starten voor de inrichting van de Korreweg als fietsstraat tussen de Oosterhamriklaan en de Nieuwe Ebbingestraat. Het amendement beschouwen we daarom als afgehandeld.

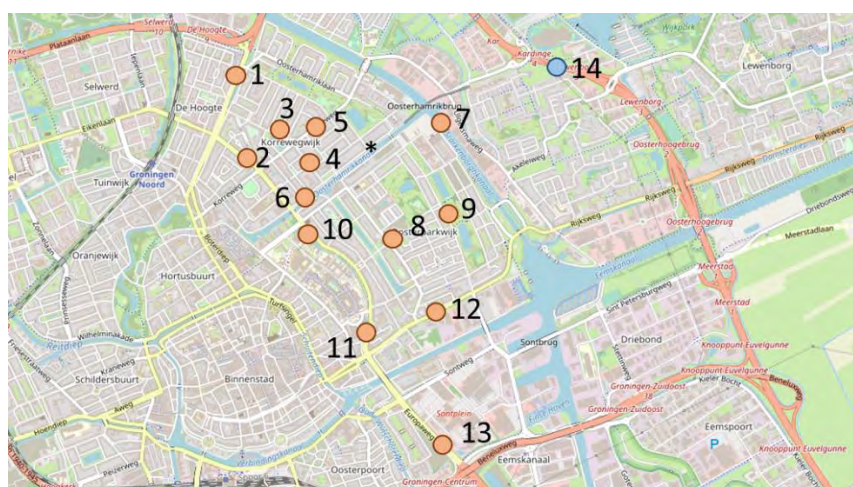
Bijlage 2 – Verkeersintensiteiten

In onderstaande tabel zijn de te verwachten verkeersbelastingen op belangrijke wegen in en rond het gebied Oosterhamrikzone weergegeven. Het betreft de resultaten van berekeningen met het nieuwe verkeersmodel⁵ voor de gemeente Groningen voor meerdere scenario's en varianten.

Het verkeersmodel betreft het hele areaal van de gemeente Groningen en is een geschikte basis voor bruikbare uitspraken worden gedaan over vervoersprestaties en vervoerswijzekeuzen. Ook kunnen nu effecten van maatregelen op het verkeersnetwerk inzichtelijk worden gemaakt. Voor nieuwe toepassingen op projectniveau is in latere fases een nadere detaillering en controle van het model nodig. Resultaten en gepresenteerde cijfers kunnen (en zullen) dan wijzigen als gevolg van wijzigingen van uitgangspunten van berekeningen en door verbeteringen van het model. Op hoofdlijnen en in deze fase van visievorming zijn de resultaten voldoende bruikbaar en betrouwbaar.

Motorvoertuigen per etmaal op wegvakken per scenario/variant

		2019 huidig	2040 zonder maatregelen	met autoverbinding		zonder autoverbinding	
				2040 mobiliteitsvisie	2040 knip-variant	2040 mobiliteitsvisie	2040 De Groene Oosterhamrik-kade
1	Bedumerweg	15000	16000	12000	12000	14000	14000
2	Sumatralaan	8000	10000	7000	6000	7000	10000
3	Floresstraat	1000	1000	1000	2000	2000	0
4	Heijmanslaan	1000	1000	2000	3000	2000	2000
5	Korreweg	5000	7000	1000	1000	1000	5000
6	Oosterhamrikkade nz	1000	1000	5000	0	2000	1000
7	Brug V. Starckenborghk. OHZ	0	0	6000	7000	0	0
8	Zaagmulderweg	6000	4000	7000	8000	8000	6000
9	Oliemuldersweg	1000	1500	1500	1000	1500	1000
10	S.S. Rosensteinlaan	9000	12000	9000	9000	10000	15000
11	Petrus Campersingel	11000	15000	11000	11000	12000	15000
12	Damsterdiep	9000	9000	7000	6000	8000	8000
13	Europaweg	25000	34000	28000	28000	29000	30000
14	Ring oost	48000	49000	44000	44000	41000	41000



⁵ Meer uitleg over het verkeersmodel, uitgangspunten en resultaten is opgenomen in het Addendum Mobiliteitsvisie, resultaten verkeersmodel.



OOSTERHAMRIKZONE



OOSTERHAMRIKZONE

In de voorliggende bijlage is de opgave voor de Oosterhamrikzone doordacht en verbeeld vanuit de Leidraad Openbare Ruimte. De Oosterhamrikzone heeft hier een andere status dan de iconische plekken die in de Leidraad zijn verbeeld, omdat de Oosterhamrikzone reeds een eigen specifieke projectopgave heeft. De Oosterhamrikzone is één van de ontwikkelzones van Groningen, waarbij de brede zone langs het Oosterhamrikkanaal zich ontwikkelt tot een veelzijdige stadsradiaal. Belangrijk onderdeel van de opgave zijn betere verbindingen met de oostzijde van de stad en het behoud van duurzaam openbaar vervoer. Maar minstens zo belangrijk is de ruimtelijke vernieuwing van dit stadsdeel, waarbij de kanaalzone als recreatieve ‘ruggengraat’ gaat werken. In de langsrichting van binnenstad tot in Kardinges, in de dwarsrichting tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk.

De Mobiliteitsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte hebben de opgave voor de Oosterhamrikzone in een nieuw daglicht gezet. Voor de Oosterhamrikzone is het ‘herwinnen van de openbare ruimte’ een enorme kans, zowel voor de buurt zelf als om de vraag naar goede verbindingen in een nieuw perspectief te zetten. De principes die de Leidraad aanhaalt: de 10 nieuwe dimensies van de straat en de alternatieve organisatie van de buurt zijn helpende methodes om te onderzoeken hoe binnen de opgave Oosterhamrikzone de ‘nieuwe stedelijkheid’ in het straatbeeld kan worden getekend. Het onderzoek toont aan dat de opgave voor de Oosterhamrikzone zich niet beperkt tot nieuwe routes langs bestaande wijken, maar dat de echte opgave is om de eigenheid van de wijken zelf en de nieuwe kansen voor de kanaalzone elkaar te laten versterken. Met de kanaalzone krijgen de buurten een geheel nieuwe kwaliteit openbare ruimte, ontstaat een toekomstbeeld om de eigenheid en leefkwaliteit van de wijken zelf te kunnen versterken en sluiten de buurt en de kanaalzone onderling stevig op elkaar aan tot een aantrekkelijk en krachtig stadsdeel.

De toepassing van de Leidraad Openbare Ruimte op de Oosterhamrikzone betekent een herformulering van de opgave en geeft middels de methode van straatdimensies, straatbeelden en buurtnetwerken aan hoe de opgave voor de Oosterhamrikzone zich vanuit dit nieuwe perspectief verder kan ontwikkelen. Er zijn geen ontwerpen gepresenteerd, maar inspiratiebeelden gebaseerd op de leidraad, als een mogelijke basis bij de volgende ontwerpogaven.



Zaagmuldersbrug 1954



Zaagmuldersbrug ca. 1940



Huidige Oosterhamrikkade

OOSTERHAMRIKZONE

CENTRALE DRAGERS ALS SCHAKEL NAAR EEN GROTERE STADSRADIAAL

De Oosterhamrikzone als ontwikkelzone heeft het potentieel een aanjager te zijn voor een veel groter oostelijk stadsdeel (The Next City). De kanaalzone heeft niet (meer) de kwaliteit die ze zou kunnen en moeten hebben. Het Oosterhamrikkanaal als waterlijn is daarin een prachtige ruimtelijke drager: een waterspiegel die in één keer doorverbindt van de buitenschil (het Van Starkenborghkanaal) tot de rand van het nieuwe Ebbingekwartier. Bovendien is het de overgang tussen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk: wijken met veel cultuurhistorisch erfgoed, architectonische zeer waardevolle publieke gebouwen en het groene tuinstadkarakter met de architectuur van de Groningse School. Juist langs het Oosterhamrikkanaal en op plekken daaromheen is de ruimte echter rommelig en sleets geworden, met buitensporig veel asfalt en functionele verkeersruimte. De Oosterhamrikzone heeft het potentieel een prachtige en krachtige stadslijn te worden, vorm gegeven als een aantrekkelijke, groene en representatieve kanaalzone.

Al in het plan Berlage werd de zone met een verbinding over het Van Starkenborghkanaal ingetekend. Door de jaren heen is er steeds een ruimtelijke en vervoerkundige behoefte geweest om de stad hier door te verbinden naar de oostelijke buitenstad. De busbaan met de Busbaanbrug is hier een uitvloeisel van, die als OV-verbinding heel goed functioneert,

maar voor de oevers van het Oosterhamrikkanaal vooral een verslechtering van de ruimtelijke en sociale kwaliteit heeft gebracht. Bovendien werkt de verbinding niet voor de voetganger, fiets en auto. Een volwaardige oeververbinding voor alle verkeersmodaliteiten is essentieel voor de ontwikkeling van Groningen-Oost als stadsdeel en ondersteunt de transformatie van het Oosterhamrikkanaal tot de ruimtelijk-aantrekkelijke kanaalzone die het kan zijn. De nieuwe oeververbinding wordt een volwaardige schakel voor de stad, niet alleen een autoverbinding. Het stratennetwerk, het stadsweefsel wordt onderling verbonden zodat er een samenhangend groter stadsdeel kan ontstaan. Betekenisvolle plekken komen opeens in een nieuw netwerk te liggen, bestaande kwaliteiten komen beter tot hun recht en er ontstaan logische routes en verbindingen die er tot nu toe niet waren. De oeververbinding vormt als het ware de kwartiermaker voor een nieuwe stadsstructuur die bestaat van het buitengebied, het stadslandschap Karding, de Hunzezone, de Oude Wijken tot en met het Ebbingekwartier en de binnenstad.



DE BREDE KANAALZONE

TWEE TOEKOMSTIGE DRAGERS

In de Oosterhamrikzone zelf vormen het Oosterhamrikkanaal en de route Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan twee ruimtelijke dragers, die samen de brede kanaalzone vormen en die als nieuwe ruggengraat werken voor de aanliggende wijken. Deze brede kanaalzone biedt plek aan de busroute (duurzaam Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en heeft betere verbindingen met de oostelijke buitenstad nodig om tot volledig wasdom te kunnen komen. Dat betekent: een nieuwe oeververbinding die toegankelijk is voor bus, fiets, voetganger én auto en in de brede kanaalzone zelf een herpositionering van de busroute en nieuwe routes voor auto, fiets en voetganger.

Keuzes vanuit eigen identiteit

De methode van de Leidraad Openbare Ruimte zet het laten spreken van de eigen identiteit van de straat, van de stadsruimte, voorop, en maakt op basis daarvan keuzes voor de beste opbouw van het straatbeeld. Bepalend is daarom de eigen kwaliteit van de kanaalruimte en van de buurtas Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan, die leidend kan zijn voor de nieuwe inrichting. Voor de kanaalzone is dit de basis als groen-blauwe en recreatieve drager en voor de zone Vinkenstraat de basis als stedelijke buurtstraat met een woonkarakter. De keuzes voor de ligging van de bus-, auto- en fietsroute zijn afgestemd op dit eigen

karakter van de twee dragers. De huidige kanaaloever wordt op dit moment vooral bezet door de busbaan. De kanaaloever is nu een no-go area, uitgevoerd in asfalt met een vangrail op een damwand en met bushaltes die uitbuiken in het kanaal. De huidige busbaan met busbaanbrug maakt de toegankelijkheid van het kanaal voor de gehele wijken aan beide zijden onmogelijk. De busroute zelf heeft nu geen toegevoegde waarde voor de buurt: hij ligt buiten de wijk en inwoners moeten de buurt uit om een bushalte te bereiken die moeilijk benaderbaar is door de ligging op de waterkant.

De keuze om de busroute in de Oosterparkwijk te leggen wordt vanuit de Leidraad Openbare Ruimte vanuit twee richtingen ondersteund. Ten eerste de ligging in de wijk, Openbaar Vervoer dat makkelijk te voet bereikbaar is binnen de wijk zelf en waar overstappunten onderdeel zijn van dynamische buurtpleinen die méér herbergen dan alleen de halte. Ten tweede de kans voor de ruimte aan het kanaal. Bij verplaatsing van de busbaan komen de kanaaloevers vrij voor de inwoners van de wijken en de stad als wél werkelijke toegankelijke, groene en recreatieve oevers. Dit is niet alleen een kans voor bewoners aan het kanaal, maar juist ook voor de hele wijk die opeens direct verbonden is met de nieuwe, groen-recreatieve kanaalzone.

Oosterhamrikkanaal

- Stedelijke drager
- Groenblauwe structuur
- Recreatieve parkzone
- Grens tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk



E. Thomassen à Thuessinklaan + Vinkenstraat

- Woonstraten met leefkwaliteit voorop
- Busverbinding met haltes in de buurt
- Wielewaalplein met voorzieningen als sociaal hart

ALTERNATIEVE ORGANISATIE

OOSTERHAMRIKZONE

Optimum van leefkwaliteit en route

De hoofdkeuze tot verplaatsing van de busbaan en inrichting van de nieuwe route als buurtstraat met woonkwaliteit, maakt ook duidelijk dat de hoofdfietsroute bij voorkeur in de kanaalruimte ligt, in plaats van de buurtas Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan. Het nieuwe straatbeeld in de buurtas bestaat naast de busbaan geheel uit een leefstraat, met plekken op straat voor eigen tuinen, speelruimte en verblijfsplekken en waar de auto of de bezorgbus wel kan komen maar slechts te gast is. De inrichting van de buurtas kent als optimum de volle keuze voor de leefstraat met de busroute dóór de buurt. En leent zich niet goed om ook nog eens een hoofdfietsroute in te passen, omdat dat ten koste gaat van het leefstraatkarakter. Op deze manier ontwikkelt de zone Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan zich heel duidelijk als een echte stedelijke buurtstraat, waar zowel de bus rijdt als gewoond wordt en die ten opzichte van de reuring aan het kanaal van fietsers, auto's en voetgangers meer in de luwte ligt.

In de ruimte van het Oosterhamrikkanaal spelen de componenten van recreatieve drager langs de oevers en woonkwaliteit aan de randen de hoofdrol. De auto, fiets en wandelroutes krijgen hierin hun eigen ruimte en positie. De kanaalruimte is toegankelijk en groen van gevel tot gevel, en kent daarbinnen verschillende ruimtes om doorheen te bewegen en te verblijven. In de dwarsrichting komt de kanaalruimte op veel meer plekken en veel vriendelijker dan nu in verbinding te liggen met de woonstraten, plantsoenen en parken van de wijken.

Alternatieve organisatie

De bovenstaande invulling van straten past in een nieuwe, alternatieve organisatie op schaal van de buurt. De wijken komen via nieuwe en vriendelijker dwarsverbindingen veel beter aan de buurtas en de kanaalzone te liggen. Vanuit vier thema's krijgt de buurt van binnenuit een veelzijdiger en gebruiksvriendelijke openbare ruimte. Daarvoor wordt ten eerste het netwerk van woonstraten op een andere manier ingericht en verbonden. De buurt blijft doorwaadbaar, maar de straat werkt niet meer slechts als doorrijdruimte en standplaats voor auto's. Vanuit dit vertrekpunt wordt er ruimte gemaakt voor andere dimensies: de groene kwaliteit, de sociale dimensie en de belevingswaarde van de buurt. Op deze manier kunnen routes tussen de parken groener worden ingericht, werkt het Wielewaalplein weer als daadwerkelijk hart van de buurt en komen karakteristieke plekken beter tot hun recht. Dit beeld komt in stappen van ontwikkeling tot stand. In de praktijk volgt dit een proces waarbij de buurt (naast de grotere transformaties) in meerdere kleine stappen langzaam van kleur verschieft.

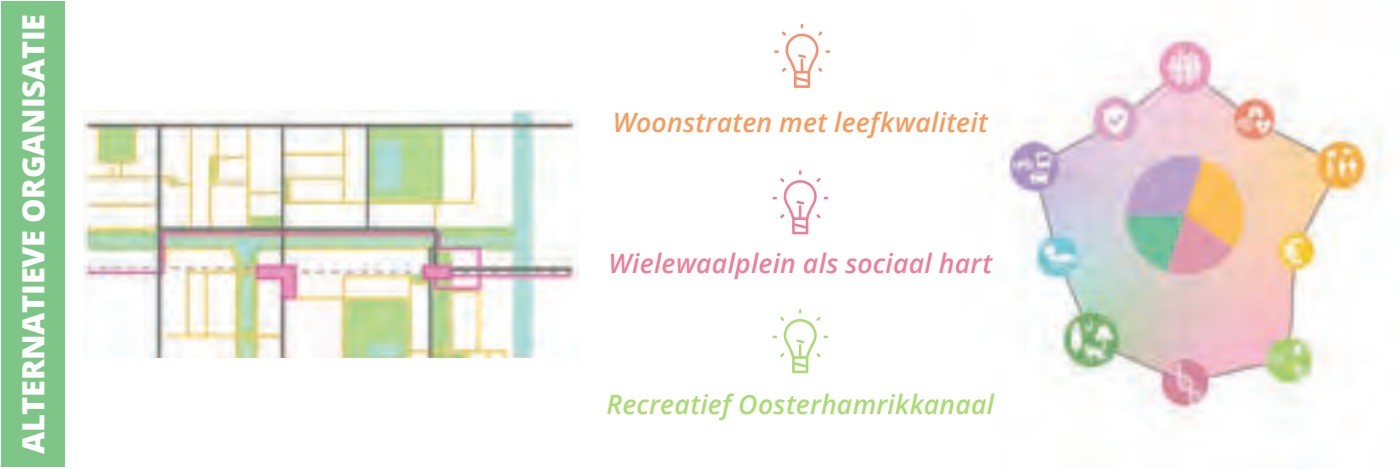
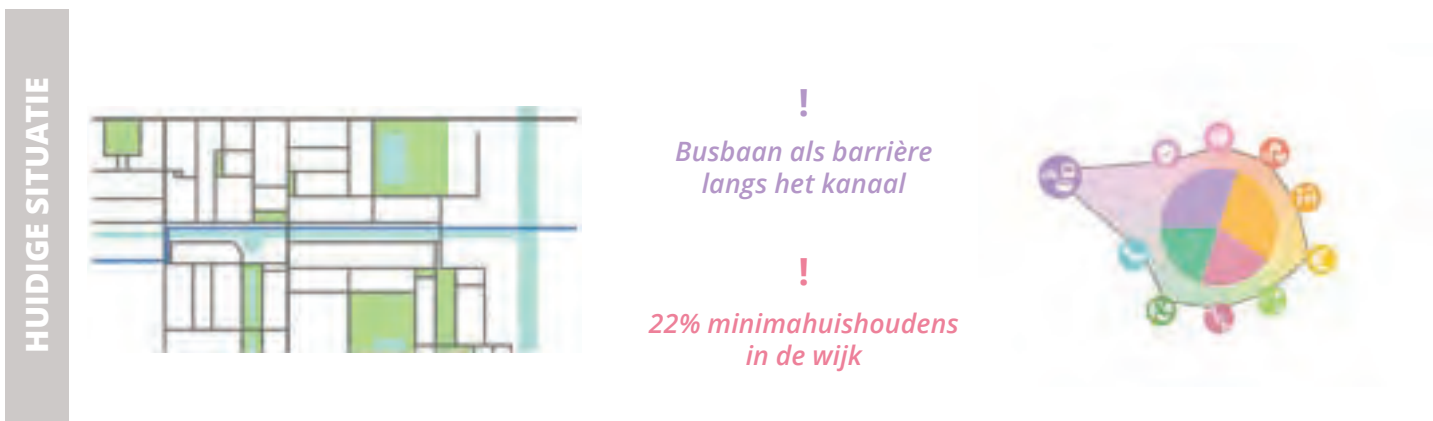
MOBILITEIT

EEN NIEUW PERSPECTIEF OP DE STRAAT

Voor de mobiliteit in de Oosterhamrikzone staat een duurzame inrichting voor de (nabije) toekomst voorop. De mobiliteitsvisie beschrijft het belang van hoogwaardig openbaar busvervoer door de zone, over het Van Starkborghkanaal. De opwaardering van deze vaarweg impliceert onder ander de vervanging van de busbaanbrug door een nieuwe oeververbinding die voorziet in de ongehinderde passage van het openbaar vervoer. Voor de nieuwe oeververbinding is een voorkeur voor een zuidelijke ligging in het verlengde van de Vinkenstraat, vanwege de relatie met de gebiedsontwikkeling Oosterhamrikzone. Vanuit de mobiliteitsvisie is gewenst dat de oeververbinding ook ruimte biedt aan de fiets, voetganger en autoverkeer. Voor de ligging en inpassing van de hoofdinfrastructuur in de Oosterhamrikzone is in 2018 de voorkeursvariant "Splitsing" vastgesteld. Deze sluit aan op de hiervoor beschreven ambities voor de ruimtelijke kwaliteit van de zone, met een hoogwaardige busverbinding in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan en het autoverkeer op de Oosterhamrikkade Noordzijde. De mobiliteitsvisie gaat uit van een vrijliggende busroute, met een snelheid van 50 km/u tussen de haltes en stelt verder vooral de leefkwaliteit voorop, waarbij er beduidend minder ruimte wordt gegeven voor de dominantie van de auto in de straat. De uitgewerkte inspiratiemodellen voor de inrichting nemen die leefkwaliteit als uitgangspunt. De visie beschrijft ook een nieuwe hoofdfietsroute naar Karding/Lewenborg (ligging nog te bepalen) en benoemd duidelijk en expliciet de wenselijkheid van een nieuwe autoverbinding vanuit de wijken naar de Oostelijke Ringweg. In de vormgeving als een buurtstraat (30 km/u) met langsparkeren is de ruimte voor de auto beperkt en blijven er veel mogelijkheden over voor het toevoegen van een fietsverbinding, verblijfskwaliteit en groen en voor de bereikbaarheid van het water.

De andere positie van de auto in de openbare ruimte vertaalt zich ook in het lokale stratennetwerk. Verbindingen kunnen onderbroken worden, één-

richtingsstraten en woonstraten zijn opties bij de inrichting en parkeren kan anders en met minder ruimte worden ingevuld. In de uitgewerkte modellen voor de Oosterhamrikkade en Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan worden inspiratiebeelden en strategische raamwerken getoond waarmee zichtbaar wordt hoe straten kunnen worden met minder of geen auto's. De auto blijft een onderdeel van de stedelijke mobiliteit en vergt dan andere manieren voor het autoparkeren. In de aanpak daarvan in de Oosterhamrikzone verschillen de mogelijke oplossingen per straat en gebied. Uitgangspunt van de parkeerstrategie is de optimale afstemming van vraag en aanbod door middel van een parkeerbalans en waarin er geen overbodige parkeerruimte meer is, gebaseerd op een minimale parkeernorm. De Leidraad Openbare Ruimte biedt daarvoor een ambitie en werkwijze. Op de Oosterhamrikkade is er ruimte voor parkeren op straat in het totale profiel van de kade en nieuwbouwontwikkelingen langs het kanaal en in de Vinkenstraat voorzien zelf in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Met leefruimte en beperkte aanwezigheid van de auto als uitgangspunten voor de andere delen van de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan geven de inspiratiebeelden een opgave voor het autoparkeren. In de gemeentelijke ambitie wordt echter niet meer alle parkeervraag in de (eigen) straat opgelost en biedt het parkeerbeleid handvatten voor het beperken van die parkeervraag, bijvoorbeeld met stringenter regulering. Tegelijkertijd is er nog onbenutte parkeerruimte (openbaar of privaat) in naastgelegen straten, op binnenterreinen en bijvoorbeeld het parkeerdek Wielewaalplein. Voor commercieel parkeren op het Wielewaalplein is minder ruimte, mede op te vangen met een optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer en fiets. Een strategie voor de duurzame organisatie van autoparkeren op gebiedsniveau, te ontwikkelen in samenspraak met de inwoners, is noodzakelijk om te kunnen komen tot leefbare en betekenisvolle straten.



STRATEGISCHE RAAMWERKEN

OOSTERHAMRIKZONE



MOBILITEITS RAAMWERK

- De HOV as komt in de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan in het verlengde van de nieuwe busbaanbrug.
- Oosterhamrikkade noordzijde wordt ingericht als 30 km/u buurtstraat (GOW30).
- De Oosterparkwijk is (voor de auto) niet meer direct verbonden met de Petrus Campersingel via de E. Thomassen à Thuessinklaan.
- De Korreweg wordt omgevormd tot een fietsstraat.
- Versterken van een fijnmazig netwerk van langzaamverkeersroutes die verbindingen tussen de afzonderlijke buurten en met het Oosterhamrikkanaal verbeteren.
- Parkeren op basis van minimum norm moet duurzaam worden aangelegd.
- Strategisch bundelen van parkeerplekken zodat er ruimte vrijgespeeld kan worden voor verblijfskwaliteit in de openbare ruimte met voldoende groen, spelen, klimaatadaptatie en duurzame mobiliteit.
- Voornamelijk in woonstraten is parkeren op straat in de openbare ruimte, niet meer vanzelfsprekend.
- Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt de parkeeropgave op eigen terrein opgelost.
- Langsparkeren zoveel als mogelijk in parkeervakken op de trottoirs in plaats van op de rijbaan, om de rijbaan visueel te versmallen.
- Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan wordt ingericht als nieuwe woonstraat met ruimte voor leefkwaliteit, verblijf, groen, klimaatadaptatie en duurzaam openbaar vervoer.
- Geen autoparkeren op straat in de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan.
- Er zijn drie segmenten te onderscheiden: 1) *segmenten autovrij*: niet toegankelijk voor de auto, alleen te gebruiken voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten. 2) *segmenten auto incidenteel*: incidenteel gebruik door bezorgdiensten of verhuishagen mogelijk. 3) *segmenten auto toegankelijk*: auto maakt gebruik van de ruimte maar is te gast.
- E. Thomassen à Thuessinklaan heeft 1 en de Vinkenstraat heeft 2 oversteekmogelijkheden voor voetgangers over de busbaan.



GROENBLAUWE RAAMWERK

- Het Oosterhamrikkanaal vormt de groenblauwe ruggengraat van de Oosterhamrikzone, een kwalitatieve parkruimte van de binnenstad tot het Van Starkenborgkanaal.
- De Oosterhamrikkade noordzijde en zuidzijde worden omgevormd tot een recreatieve routestructuur voor langzaamverkeer met verblijfsplekken aan het water.
- Gorechtkade inzetten als recreatieve groenblauwe corridor door de buurt.
- Voeg groene verbindingen tussen de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk toe om een fijnmazig routenetwerk te complementeren.
- Versterken van de groene verbinding tussen het Park Oost-Indische buurt en het Pioenpark (het oude Berlage trace).
- Verbind de groene kwaliteiten in de wijk, zoals het Oosterpark, met andere groene plekken en realiseer een fijnmazig groennetwerk.
- Versterken van de groenblauwe singelstructuur van de Petrus Campersingel.
- Stimuleer bewoners om de groene tuinen in de woonstraten in te zetten als kwalitatieve verblijfsplekken met ruimte voor klimaatadaptatie en biodiversiteit.
- Voeg een herkenbare en doorgaande bomenstructuur toe aan de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan
- Groene bermen langs de busbaan worden ingezet voor verblijfskwaliteit, biodiversiteit en tijdelijke waterberging dat kan afwateren naar grotere groengebieden, zoals bijvoorbeeld de Gorechtkade.
- Onthard en vergroen de pleinruimtes, zoals het Wielewaalplein, met grote beplantingsvakken en bomen voor een beter verblijfsklimaat
- Meer groenoppervlak op het plein biedt ruimte voor tijdelijke waterberging.
- Een bladerdak over het Wielewaalplein biedt meer schaduw en draagt bij aan het verminderen van hittestress.

STRATEGISCHE RAAMWERKEN

OOSTERHAMRIKZONE



SOCIAAL RAAMWERK

- De bewoners van de wijken zijn betrokken bij hun buurt. Betrek ze bij het ontwerpen van hun eigen wijk, buurt en/of straat.
- Bied ruimte voor ontmoeting op het Wielewaalplein en Oliemuldersplein met activiteit en programma op de schaal van de wijk. Denk hierbij aan het inpassen van de bloemenkiosk Bloemen & Zo en tabakspeciaalzaak Knollema. Op deze manier worden de pleinen het hart van de wijk.
- Kleinschalige pleinen (bijvoorbeeld op het Koekoeksplein) activeren met programma op buurtschaal zoals speeltuintjes, buitensport en/of zitplekken.
- Woonstraten zijn zoveel als mogelijk vrij van parkeren op straat om meer ruimte te realiseren voor verblijf, ontmoeting, spel en sociale interactie in de openbare ruimte.
- Het Oosterpark versterken als de centrale groene parkbestemming in de wijk, waar kinderen via een veilig en overzichtelijk routenetwerk naar toe kunnen.
- Maak prettige, groene routes met voldoende ruimte voor de voetganger van en naar de pleinen en parken in de wijken.
- Maak verblijfsplekken aan het Oosterhamrikkanaal waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en gebruik kunnen maken van het water voor onder andere vissen en kanoën.



BELEVINGSRAAMWERK

- Het Oosterhamrikkanaal als recreatieve en landschappelijke identiteitsdrager van de Oosterhamrikzone.
- Herwinnen van de openbare ruimte op mobiliteit en parkeren schept ruimte voor de voetganger, verblijfskwaliteit, leefkwaliteit en nieuwe klimaatdoelstellingen van de gemeente in de woonstraten.
- Door het Wielewaalplein autovrij te maken ontstaat er een comfortabele en aantrekkelijk plein met meer ruimte voor verblijf, ontmoeting en groen. Het Wielewaalplein wordt daarmee het nieuwe plein voor de buurt met een sterke herkenbare identiteit.
- Bestaande pleinen vergroenen en met elkaar verbinden.
- Een comfortabel en fijnmazig wandelnetwerk waar de voetganger en beleving voorop staat.
- Door voor woonstraten gebruik te maken van klinkerverharding krijgt de straat een prettigere uitstraling, die beter aansluit op de beleving van de voetganger. De busroute zal in asfalt worden uitgevoerd.
- Niveauverschillen in het straatniveau beperken tot een minimum.
- Maak wandelroutes langs het water om de beleving van het water te stimuleren.
- De groene structuur tussen het Park Oost Indische buurt en het Pioenpark sterker aanzetten als recreatieve zone.
- Maak obstakelvrije hardlooproutes door de buurt, waar men gemakkelijk een actieve levensstijl kan uitoefenen

ALTERNATIEVE ORGANISATIE

OOSTERHAMRIKZONE

De vier raamwerken vormen gezamenlijk de alternatieve organisatie van de Oosterhamrikzone. Dit raamwerk is een globale weergave waarin op hoofdlijnen de aanpassingen die worden gemaakt aan de opzet van de wijk zijn weergegeven. Om een gedetailleerder beeld te geven van de ingrepen op de straat zijn er vijf straatprofielen uitgewerkt volgens de methode van de leidraad openbare ruimte.

De vijf straatprofielen zijn:

1. Oosterhamrikkade
2. E. Thomassen à Thuessinklaan
3. Wielewaalplein
4. Vinkenstraat St Franciscusschool
5. Vinkenstraat doorsteek



OOSTERHAMRIKKADE

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

De Oosterhamrikkade bevindt zich naast het Oosterhamrikkanaal, een historische waterverbinding tussen de binnenstad van Groningen en het rurale ommeland. Zowel de noord- als de zuidzijde begeleiden het rechtlijnige water waarbij er een overduidelijk verschil zit tussen rand van de noord- en de zuidzijde. De noordkant van de Oosterhamrikkade is ingericht als een harde, rechte kade. Direct naast de betonnen dekstenen op de damwandprofielen staat een vangrail met daarachter een vrijliggende busbaan (Oosterhamrikbaan) van 7meter breed. De rest van het noordelijke profiel wordt ingevuld met een groenstrook van 3m, een straat met aan weerszijden langsparkeren en een trottoir van 3m. Het is op dit moment niet mogelijk om langs het kanaal te wandelen of fietsen. Er is ook geen plek waar het water beleefbaar is of een zichtbare relatie of verbinding met het kanaal is. De busbaan werpt letterlijk een barrière op waardoor de Korrewegwijk geen relatie heeft met het water en waardoor er geen routes zijn die dit mogelijk maken. Ruimte voor een aangename en attractieve langzaamverkeersroute, als onderdeel van een groter recreatief routenetwerk, langs het

water met verbindingen tot de wijk is er ook niet. Er is hiervoor geen ruimte en de busbaan maakt de toegankelijkheid van een dergelijke route onmogelijk.

De zuidzijde heeft een ander karakter. Hier wordt het kanaal begrensd door een groene oever met woonboten. Een groot gedeelte van de oever wordt gebruikt door de bewoners van woonboten als tuin, opslag, berging of parkeerplek. De resterende ruimte is voor beplanting, groen en bomen. Direct grenzend aan de groenstrook ligt de Oosterhamrikkade Zuid met langsparkeren, een rijbaan en een trottoir van 3m. De zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal heeft een zichtbaar andere inrichting, maar de barrièrewerking is gelijk aan die van de noordzijde. De woonboten en de inrichting van de oever dragen niet bij aan de beleving van het water of de verblijfskwaliteit van de oever. En de Oosterparkwijk en de nieuwe gebiedsontwikkeling Oosterhamrikkade Zuid zijn niet verbonden met het kanaal waardoor de woningen vanuit de beleving van de bewoners ver verwijderd zijn van het water. Verder draagt de zuidzijde niet bij aan een groter recreatief langzaamverkeernetwerk.

■ STRAKS

De Oosterhamrikkade noordzijde kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een belangrijke rol vervullen als landschappelijke, recreatieve identiteitsdrager. De oever kan opnieuw toegankelijk gemaakt worden door het verwijderen van de busbaan langs het water. Dit biedt de kans om een groen oeverpark te realiseren, die reikt tot aan de gevel van de woningen, waar omwonenden kunnen wandelen, fietsen en verblijven. Met deze groene parkidentiteit draagt het Oosterhamrikkanaal met de Oosterhamrikkade bij aan het versterken van deze groenblauwe ruggengraat van de omliggende wijken met ruimte voor biodiversiteit en klimaatadaptatie.

Het oeverpark op de Oosterhamrikkade noordzijde krijgt een wandelpad langs het water met verblijfsplekken aan en op het water. De fietsroute is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk in de stad en een belangrijke nieuwe verbinding tussen binnenstad en Karding. Daarbij is het fietsen langs het kanaal in een groene setting ook nog eens recreatief aantrekkelijk. Deze kwalitatieve fietsroute profiteert namelijk van de rijke waterbeleving van het Oosterhamrikkanaal en de groene parkbeleving van de oever.

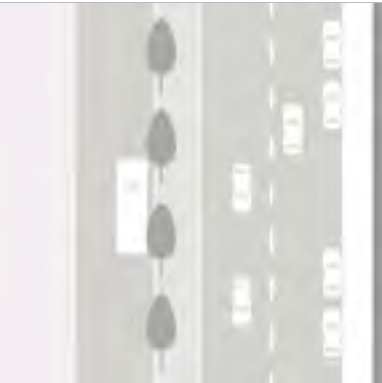
In de zone tussen de waterkant en de woningen loopt een buurtstraat (GOW30) met op korte afstand gelegen oversteekmogelijkheden, waardoor direct aanwonenden, maar ook bewoners uit de Korrewegwijk, veilig en comfortabel naar de groene waterkant toe kunnen wandelen. Naast de rijbaan worden langsparkerplaatsen gerealiseerd. Ze worden op het niveau van de stoep uitgevoerd om hiermee de rijbaan visueel te versmallen en het trottoir breder te maken wanneer er niet wordt geparkeerd. Tussen de parkeerplaatsen staan bomen in ruimte groenvakken. De parksfeer reikt hierdoor tot aan de woningen waardoor de bewoners van de Oosterhamrikkade noordzijde direct aan het park wonen. Voor de woningen is een zone gereserveerd voor tuintjes, waar men de ruimte krijgt om te tuinieren en te verblijven. De stoep krijgt voldoende maat om sociale interactie te stimuleren tussen de bewoners onderling.

Oosterhamrikkanaal zuidzijde wordt volledig heringericht waarbij zicht op en contact met het water een belangrijk uitgangspunt is. Hiervoor krijgen de tuinen van de woonboten een ‘make-over’ met voldoende ruimte om zichtlijnen te maken tussen de nieuwbouw en het water. Op een aantal plekken is er ook aan deze zijde de ruimte om verblijfsplekken aan het water te maken.

HUIDIGE SITUATIE



- ! Busbaan als barriere langs het water
- ! Brede ventweg met veel parkeren
- ! Smalle stoep



STRAKS



- 💡 Park langs het Oosterhamrikkanaal
- 💡 Park tot aan de gevel
- 💡 Natuurlijke oever



OOSTERHAMRIKKADE

CONCEPT

Inrichting met 30 of 50 km/u: wat maakt het anders

Voor de Oosterhamrikkade Noordzijde werd in 2018, vóór de ontwikkelingen van de Mobiliteitsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte, nog uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg (G.O.W.) met 50 km/u. Dit uitgangspunt is nu veranderd naar een buurtstraat waar 30km/u wordt gereden en die heel anders in de ruimte kan liggen. De buurtstraat maakt onderdeel uit van de lokale inrichting van woning tot waterkant, in plaats van een G.O.W.-50 die nog steeds een barrière in stand hield tussen de woonkant en het kanaal.

Buurtstraat -30km/u: onderdeel van de lokale openbare ruimte

Bij de keuze om 30 km per uur te rijden past een heel ander straatbeeld en inrichtingsprincipe dan bij de G.O.W.-50km/uur. De straat krijgt een informele uitstraling en inrichting: deels uitgevoerd in klinkers, zonder rijbaanstrepen en net zoals bij een woonstraat veel meer gelegenheid om vrij over te steken en door de ruimte te bewegen. De buurtstraat is één straat die vooral de wijken en daarmee ook de woningen ontsluit, met parkeren langs de weg. Het is niet meer nodig om een aparte ventweg te maken, de buurtstraat is ook de woonstraat. Daarmee is de buurtstraat onderdeel van de hele ruimte van woning tot waterkant, en komt er letterlijk meer ruimte vrij om te leven en te verblijven.

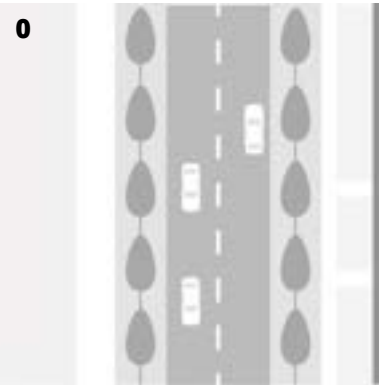
G.O.W.-50km/u: barrière veroorzaakt twee smalle leefkanten

De G.O.W.-50 uit 2018 splitste de ruimte nog steeds op in twee delen. Aan de woonzijde was een extra ventweg voorzien, om zodoende voor de bewoners een 'eigen ruimte' te creëren los van de doorgaande weg. Aan de waterkant bleef een smalle strook over die als wandelpad en recreatieve kant gebruikt kon worden. Op oversteekpunten konden deze ruimtes met elkaar verbonden worden, maar met dit model kon er nog geen prioriteit en invulling gegeven worden aan de leefkwaliteit in de zone en langs het water

Drie basismodellen

Drie basismodellen voor de buurtstraat 30 km/uur zijn verkend die laten zien hoe de huidige Oosterhamrikkade Noordzijde van straatbeeld kan veranderen. Het opvallendst daarin is de inrichting met deels klinkers, een veel groener straatbeeld en een ruimte die van woning tot waterkant veel meer als één ruimte toegankelijk is. Nu ontstaat ook daadwerkelijk de mogelijkheid om leefruimte en recreatieve ruimte te maken. Niet alleen de Oosterhamrikkade Noordzijde, maar de hele kanaalruimte van de Oosterhamrikkade Noordzijde en Zuidzijde kan zo als één toegankelijke en aantrekkelijke stadsruimte gaan werken.

De drie verschillende modellen laten steeds net een andere opbouw zien, waardoor de nadruk op een kade (waterkant), een laan (groen langs de route) of een park (een groene wandelomgeving aan het water) wordt getoond. Juist die bandbreedte laat zien dat er verschillende beelden mogelijk zijn door de openbare ruimte anders te ordenen. De basismodellen zijn een vertrekpunt. Ter verdere inspiratie is het model park verder uitgewerkt vanuit de kansen van de Leidraad Openbare Ruimte. Daarin zijn ook specifieke thema's dieper uitgewerkt, zoals de leefruimte bij de woning, een brede recreatieve oever en de buurtstraat als onderdeel van de gehele ruimte.



0. Laan variant (50km/u):

Een gebiedsontsluitingsweg met 50km/u met aan weerszijden een haag en bomenrijen.

1. Kade variant (30km/u):

Een promenade langs het water met een groene strip tussen de promenade en de gebiedsontsluitingsweg.

2. Laan variant (30km/u):

Bomenrijen aan weerszijden van de gebiedsontsluitingsweg.

3. Park variant (30km/u):

Een groene invulling van de kade waar de gebiedsontsluitingsweg in het park en de woningen direct aan het park liggen.

Renderbeelden door gemeente uit eerder proces

OOSTERHAMRIKKADE
HUIDIGE SITUATIE



	Tuinen woonboten	Oosterhamrikkanaal	Kade	Busbaan	Berm	Parkeren	Rijbaan	Stoep	Tuin
Mobiliteit									
Veiligheid									
Toegankelijkheid									
Gezondheid									
Sociaal									
Economie									
Beleving									
Ecologie									
Klimaatadaptatie									
Identiteit									

OOSTERHAMRIKKADE
INSPIRATIEBEELD



E. THOMASSEN À THUESSINKLAAN

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

De Thomassen à Thuessinklaan is een woonstraat van 24 meter breed. Het straatprofiel wordt gedomineerd door een brede asfalt rijbaan met aan weerszijden parkeerplaatsen op het niveau van de rijbaan. Dit zorgt ervoor dat de straat voor minimaal 70% verhard en stenig is. De woningen aan beide zijden van de straat hebben tuinen, meestal omsloten door hoge groene hagen. Hierdoor is er weinig interactie tussen de woningen en de straat. De tuinen zijn geen onderdeel

van de perceelsgrenzen van de woningen en bevinden zich op openbaar terrein. Een groot gedeelte van de tuinen wordt voornamelijk gebruikt voor het stallen van fietsen en zijn vaak verhard met betontegels. De bomen in de straat hebben een klein formaat. Dit zou deels kunnen liggen aan de slechte groeiomstandigheden van de bomen. De straat bevindt zich namelijk op zware zeeklei en de bomen staan in de verharding met een minimale boomspegel.

■ STRAKS

De E. Thomassen à Thuessinklaan kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een nieuwe rol vervullen als onderdeel van een nieuwe structuurdrager voor de buurt met buurtpleintjes. De structuurdrager bestaat uit drie hoofdsegmenten: de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat. Deze buurtas vervult een belangrijke rol voor de Oosterhamrikzone namelijk het voorzien van duurzame mobiliteit en toekomstbestendig openbaar vervoer in de wijk. De E. Thomassen à Thuessinklaan kan een autoluwe woonstraat worden met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en ruimte voor de bus op straat.

De busroute vraagt een vrije ruimte binnen het straatprofiel die is ingepast door brede groenvakken met een verhoogde betonnen zitrand naar de woonstraten gericht. In de groenvakken worden twee parallel bomenrijen geplaatst. Het is belangrijk om voor het planten van de nieuwe bomen een kwalitatieve groeiplaats volgens de Groningse standaard toe te passen met voldoende bomenzand, de bomen die geplaatst worden zijn van de eerste grootte (>15m maximum hoogte). De twee parallel groenstroken worden ook gebruikt om het fietsparkeren in de straat een plek te geven. Aan beide zijden van de busroute wordt de openbare ruimte en straat primair ingericht als woonstraat, een plek met leef-

en verblijfskwaliteit waar de voetganger en ontmoeting voorop staat. Deze ruimte is een gedeelde ruimte waar kinderen veilig kunnen spelen, en bewoners kunnen verblijven.

De noordzijde van de E. Thomassen à Thuessinklaan kan worden ingericht als woonpad dat incidenteel gebruikt wordt door bezorgdiensten, hulpdiensten en/of bewoners om hun boodschappen etc uit te laden. Direct langs en dichtbij de woningen is ruimte voor bewoners om te tuinieren en elkaar te ontmoeten in groene verblijfsplekken die bewoners gezamenlijk in een participatief proces kunnen inrichten. Als gevolg van de nieuwe indeling van de openbare ruimte zullen dit geen privetuinen zijn.

Aan de zuidzijde van de E. Thomassen à Thuessinklaan kan de straat ingericht worden als een kwalitatieve woonstraat, een gedeelde ruimte met de voetganger en fietser voorop. De auto is hier te gast om de circulatie van de omliggende straten te waarborgen. Ook aan deze kant is er ruimte voor groene verblijfsplekken, plek voor ontmoeting, maar ook voor bijvoorbeeld fietsparkeren. De groenvakken worden strategisch ingezet om de snelheid in de straat laag te houden zodat de veiligheid op straat wordt gegarandeerd.

HUIDIGE SITUATIE



STRAKS



HUIDIGE SITUATIE



E. THOMASSEN À THUESSINKLAAN
INSPIRATIEBEELD



Groene verblijfsplekken aan de woningen



Groene bermen met bomenrijen



Gedeelde woonstraat

- Mobiliteit
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Gezondheid
- Sociaal
- Economie
- Beleving
- Ecologie
- Klimaatadaptatie
- Identiteit

	Tuin	Woonpad	Berm	Busbaan	Berm	Woonstraat	Tuinen
Mobiliteit							
Veiligheid							
Toegankelijkheid							
Gezondheid							
Sociaal							
Economie							
Beleving							
Ecologie							
Klimaatadaptatie							
Identiteit							

WIELEWAALPLEIN

CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

Het Wielewaalplein is een versteende ruimte die voornamelijk wordt gebruikt voor het parkeren van auto's en fietsen. De ruimte wordt aan twee zijden begrenst door bouwblokken, maar wordt vanwege de invulling en het gebruik niet als plein ervaren. Aan het plein liggen 'de Groenling', een 62 meter hoge woontoren, een Lidl en een Action, twee winkels die bezoekers trekken van binnen en buiten de wijk. Deze winkels hebben anonieme gesloten plinten die het gebrek aan verblijfskwaliteit versterken. Het 'plein' heeft geen verblijfs- of zitplekken en wordt voornamelijk gebruikt als beweegruimte door mensen

die komen en zo snel mogelijk weer weg gaan. Naast het grote aantal parkeerplaatsen is er ook een kleine kiosk met een bloemenwinkeltje. Tussen de parkeerplaatsen bevindt zich een groene berm met struiken en kleine bomen. De overige delen van het plein zijn volledig verhard. Dit zorgt voor hitteoverlast in de zomer, wat de verblijfskwaliteit niet ten goede komt. Boven op de Lidl ligt een parkeerdek. Dit parkeerdek is gebouwd voor de bewoners van de woontoren, maar wordt niet optimaal gebruikt. De meeste mensen maken waarschijnlijk gebruik van de parkeerplaatsen op straat.

■ STRAKS

Het Wielewaalplein is onderdeel van de nieuwe buurtas en bevindt zich tussen de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. Door de nieuwe busroute en bushaltes in de wijk te plaatsen heeft het Wielewaalplein de potentie om als pleinruimte een sociaal en programmatisch hart van de omliggende buurten te worden. Het Wielewaalplein is een vanzelfsprekende plek om een bushalte te plaatsen omdat het direct aansluit op het aanliggende programma, er voldoende beschikbare ruimte is en de plek centraal in de wijk ligt.

Het Wielewaalplein wordt tussen de Zaagmuldersweg en de Gorechtkade autovrij gemaakt waardoor er ruimte ontstaat om er een comfortabel en aantrekkelijk plein te maken met meer ruimte voor verblijf, ontmoeting en groen. Het nieuwe Wielewaalplein wordt primair ingericht voor de voetganger en fietser met genoeg verblijfskwaliteit. Het Wielewaalplein wordt daarmee het nieuwe plein voor de buurt met een sterke herkenbare identiteit.

De busroute loopt diagonaal over het plein en de bussen halteren midden op de pleinruimte. De bushaltes worden ingepast in grote groenvakken met vaste planten, die bijdragen aan de verblijfskwaliteit van het plein, maar ook ruimte bieden voor klimaatadaptatie, een verbeterde waterberging en een sterkere biodiversiteit. In de groenvakken worden bomen van de eerste grootte (>15m maximum hoogte) geplant, waardoor het plein een doorlopend bladerdak krijgt. Zo wordt de ruimte als één geheel ervaren en krijgt het een duidelijke identiteit. Er is voldoende ruimte over voor de bevoorrading van de supermarkt. Langs de dichte geveldelen van de Action worden groenvakken geplaatst met een zitrand, waar buurtbewoners elkaar kunnen ontmoeten.

De parkeerplaatsen langs de Zaagmuldersweg blijven gehandhaafd. De verwijderde parkeerplaatsen worden deels gecompenseerd in de buurt. Mogelijk kan het parkeerdek op de Lidl daar een rol in spelen of kan er een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd. Dit vraagt een verdere studie in het vervolgproces.

HUIDIGE SITUATIE



STRAKS



WIELEWAALPLEIN
HUIDIGE SITUATIE



- Mobiliteit
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Gezondheid
- Sociaal
- Economie
- Beleving
- Ecologie
- Klimaatadaptatie
- Identiteit

	Stoep	Rijbaan	Parkeren	Berm	Parkeren	Rijbaan	Parkeren	Stoep
Mobiliteit								
Veiligheid								
Toegankelijkheid								
Gezondheid								
Sociaal								
Economie								
Beleving								
Ecologie								
Klimaatadaptatie								
Identiteit								

WIELEWAALPLEIN
INSPIRATIEBEELD



- Mobiliteit
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Gezondheid
- Sociaal
- Economie
- Beleving
- Ecologie
- Klimaatadaptatie
- Identiteit



VINKENSTRAAT ST FRANCISCUSSCHOOL

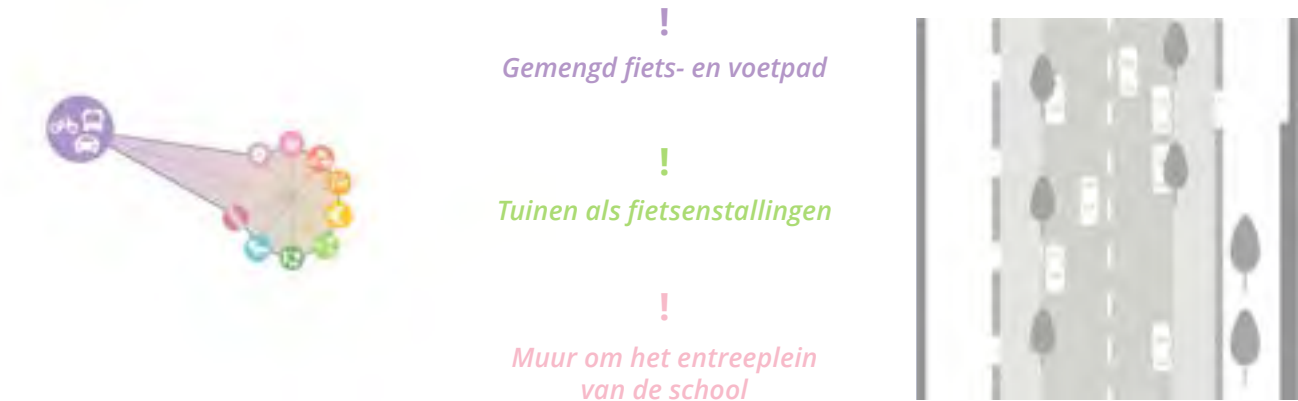
CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

Het gedeelte van de Vinkenstraat tussen de Zaagmuldersweg en het Koekoekplein, langs de Sint-Franciscuskerk en de Sint-Franciscusschool, is het smalste segment binnen de buurtas. Direct grenzend aan de woningen aan de noordzijde van de straat bevinden zich tuinen die omsloten zijn met een groene haag. De tuinen zijn geen onderdeel van de perceelsgrenzen van de woningen en bevinden zich op openbaar terrein. De tuinen zijn afwisselend en divers ingericht, soms verhard met geparkeerde fietsen en soms groen met beplanting. In de tuinen staan af

en toe karakteristieke bomen en heesters. Aan de andere kant van de straat liggen de monumentale Sint-Franciscusschool en -kerk. De school heeft een verharde voorzone langs de gevel met een karakteristiek gemetseld muurtje als erfafscheiding. In deze zone staan monumentale bomen (Populus nigra 'Italica'). De kerk heeft een groene haag als erfafscheiding. Het midden van het profiel is ingericht voor de auto, met een asfalt rijbaan, langsparkeren en trottoirs.

HUIDIGE SITUATIE



■ STRAKS

De Vinkenstraat kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een nieuwe rol vervullen als onderdeel van een nieuwe buurtas met buurtpleintjes. De Vinkenstraat is op te delen in twee segmenten. Een deel waar de monumentale Sint-Franciscuskerk en Sint-Franciscusschool aan liggen en het deel met alleen woningbouw, ten oosten van het Koekoekplein. Het gedeelte met de kerk en school kan een autovrij woonpad worden met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en ruimte voor de busroute.

Direct grenzend aan de woningen aan de noordzijde van de straat ontstaat een autovrije en sociale leefruimte waar bewoners elkaar ontmoeten, kinderen kunnen spelen en verblijven. De voorzones van de woningen bieden ruimte voor geveltuintjes en verblijfsplekken met een open karakter om het zicht op de straat te bevorderen. Het woonpad voor de woningen wordt ingericht voor

voetgangers, maar kan incidenteel gebruikt worden door bezorgdiensten, hulpdiensten en/of bewoners indien nodig.

Aan de zuidkant van de straat van de school biedt de verplaatsing van het gemetselde muurtje ruimte voor een wandel- en fietspad langs de school. Aan de zuidkant van de populieren is ruimte om het muurtje terug te plaatsen. Het trottoir langs de school wordt uitgevoerd in een karakteristieke bestrating met een bijzonder legpatroon om het monumentale pand te markeren en de identiteit van de plek te versterken. In het midden van het straatprofiel is ruimte voor de busroute ingepast met aan weerszijden groene bermen met een opstaande zitrand. De groene bermen met twee parallelle bomenrijen dragen bij aan een sterkere biodiversiteit, groenbeleving, waterberging en klimaatadaptatie.

STRAKS



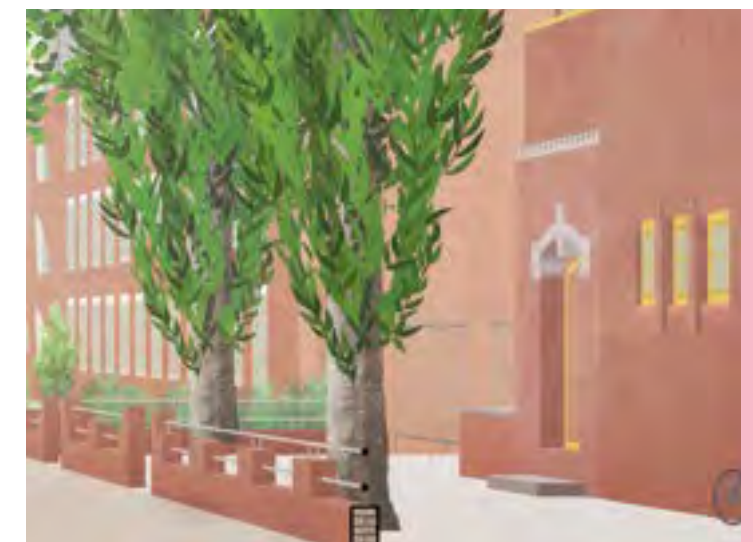
HUIDIGE SITUATIE



66% auto/ 9% lopen



Tuinen als fietsenstallingen



Muur om het entreeplein van de school

	Tuinen	Stoep	Parkeren	Rijbaan	Parkeren	Stoep	Tuinen
Mobiliteit							
Veiligheid							
Toegankelijkheid							
Gezondheid							
Sociaal							
Economie							
Beleving							
Ecologie							
Klimaatadaptatie							
Identiteit							

VINKENSTRAAT ST FRANCISCUSSCHOOL
INSPIRATIEBEELD



Groene verblijfsplekken aan de woningen



Groene bermen met bomenrijen



Fiets- en voetpad langs de school

- Mobiliteit
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Gezondheid
- Sociaal
- Economie
- Beleving
- Ecologie
- Klimaatadaptatie
- Identiteit

Tuinen	Woonpad	Berm	Busbaan	Berm	Pad	Voorzone

VINKENSTRAAT NIEUWBOUW

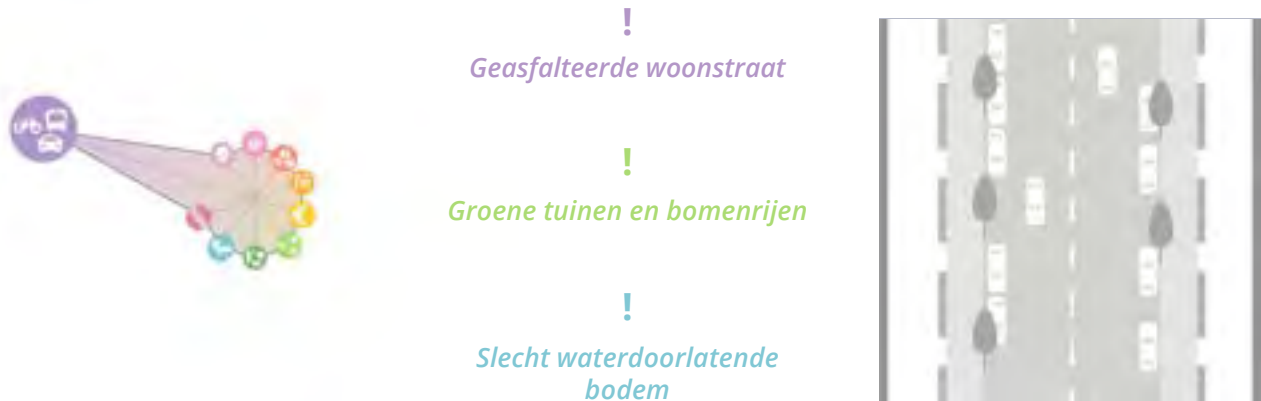
CONCEPT

■ HUIDIGE SITUATIE

Het deel van de Vinkenstraat tussen de twee woonblokken is een groene woonstraat. Aan weerszijden van de straat hebben de woningen tuinen omsloten door groene hagen. De tuinen zijn geen onderdeel van de perceelsgrenzen van de woningen en bevinden zich op openbaar terrein. In de diepe tuinen staan karakteristieke bomen en heesters. Een deel van de tuinen wordt gebruikt voor het stallen van fietsen. De tuinen van de woningen aan de noordzijde hebben beduidend meer kwaliteit dan de tuinen aan

de zuidzijde. Het midden van het straatprofiel is stenig met een rijbaan in asphalt. Het parkeren verspringt met deels aan beide zijde parkeren zodat er een versmalling plaats vind en je op elkaar moet wachten omdat de rijbaan te smal om elkaar te kunnen passeren, dit zorgt voor een snelheidsverlaging. Tussen de parkeerplaatsen staan monumentale hoge bomen (Alnus cordata) die een duidelijke identiteit geven aan de straat.

HUIDIGE SITUATIE



■ STRAKS

De Vinkenstraat kan binnen de herontwikkeling van de Oosterhamrikzone een nieuwe rol vervullen en is onderdeel van een nieuwe buurtas met buurtpleintjes. De Vinkenstraat is op te delen in twee segmenten. Het tweede deel van de Vinkenstraat heeft aan weerszijden woningen. De straatwand en woningen aan de noorzijde van de Vinkenstraat worden vervangen door nieuwbouw. De rooilijn van de nieuwe bouwblokken zal twee meter opschuiven naar het noorden, met meer ruimte in het straatprofiel. Hierdoor ontstaat er extra lucht in het straatprofiel van de Vinkenstraat voor een autoluwe woonstraat met verblijfskwaliteit, ontmoeting, groen en plek voor de busroute.

De woningen van het nieuwe bouwblok, direct grenzend aan de straat, krijgen een 'monumentale meter', een ruimte van een meter breed langs de gevel die bewoners zelf mogen invullen. Dit kan door middel van een geveltuintje, bloembakken of bloempotten of een bankje. Hiermee wordt het woonpad en de straat geactiveerd

met meer sociale interactie tussen de bewoners.

De andere kant van het woonpad wordt begrensd door een groenstrook met een verhoogde zitrand voor ontmoeting en verblijf. De groenstrook wordt beplant met een diversiteit aan vaste planten die bijdraagt aan de biodiversiteit in de straat. Met deze strook wordt ook de busroute ingepast.

Aan de zuidzijde van de Vinkenstraat blijven de bestaande tuinen gehandhaafd. Hier ligt de nadruk op het verbeteren van de groeninrichting, meer verblijfskwaliteit en een diversiteit aan tuininvulling. Door de tuinen een meer open karakter richting de straat te geven wordt het verblijfsgebied vergroot tot en met de straat met meer aandacht voor sociale interactie, verblijfsruimte, biodiversiteit en klimaatadaptatie. Langs de tuinen ligt een shared space zone die door auto's, fietsers en voetgangers wordt gedeeld, maar primair ingericht is voor voetgangers.

STRAKS



HUIDIGE SITUATIE

[illegible]

VINKENSTRAAT NIEUWBOUW

INSPIRATIEBEELD



- Mobiliteit
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Gezondheid
- Sociaal
- Economie
- Beleving
- Ecologie
- Klimaatadaptatie
- Identiteit

