

Oosterhamrikzone

Hoe kan het gebied er in de toekomst uitzien?



Hoe zit het ook alweer?

De gemeenteraad stelde eind 2021 de mobiliteitsvisie en leidraad openbare ruimte vast. Met daarbij de opdracht om ontwerpen te maken voor een nieuwe busroute via de Vinkenstraat, een nieuwe fietsverbinding naar Kardingse, een nieuwe wijkuitvalsweg (30 km/uur) via de Oosterhamrikkade noordzijde en een nieuwe brug over of aquaduct onder het Van Starckenborghkanaal.



Deze inloopbijeenkomst

We laten kaderstellende ontwerpen zien van hoe de Oosterhamrikzone er in de toekomst uit kan zien. Dit zijn beelden ter inspiratie. De ontwerpen liggen nog niet vast.

We horen graag wat u van deze ontwerpen vindt!



De gemeenteraad op bezoek in de Oosterhamrikzone in maart 2025

Wat gebeurt er hierna?

- In het najaar van 2025 besluit de gemeenteraad over het vervolg.
- De verdere uitwerking van de ontwerpen is pas over een aantal jaar en in samenwerking met bewoners, bedrijven en instellingen.
- Uitvoering van alle plannen duurt ongeveer 15 tot 20 jaar.

Toekomstbeeld Oosterhamrikzone

Opgaven

- Wonen: tot 1.000 nieuwe woningen, werken en voorzieningen
- Mobiliteit: voetgangers, fietsers, openbaar vervoer & auto's
- Openbare ruimte; opknappen, vooral langs het water



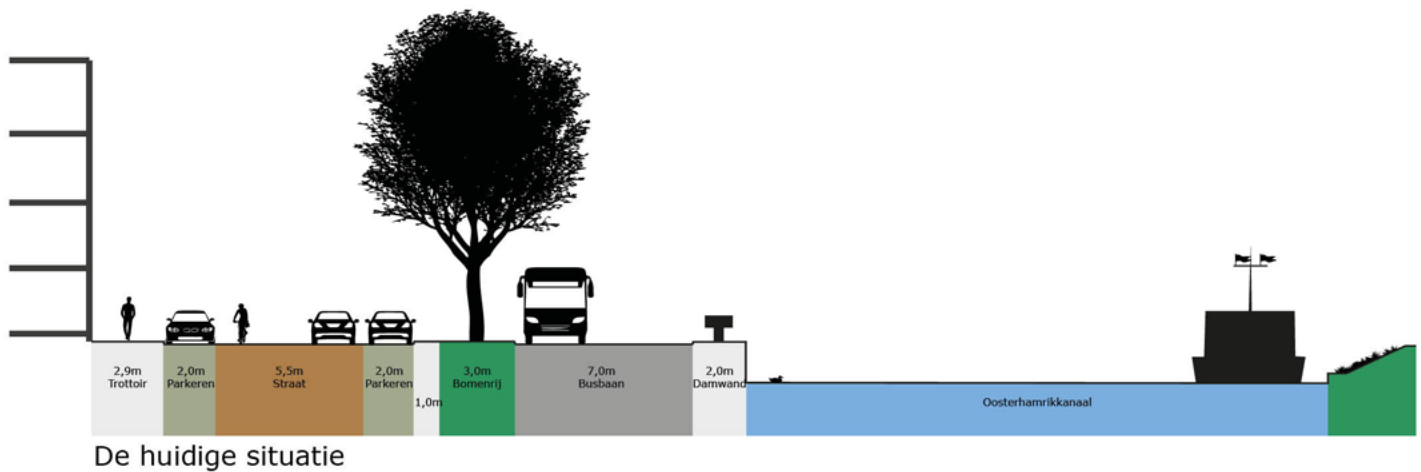
Ambities

1. Water als trekpleister
2. Oosterparkwijk en Professorenbuurt naar elkaar toe gegroeid
3. Een gemengde buurt met wonen, werken en voorzieningen
4. Aantrekkelijke nieuwe fietsroute verbindt Kardingse met de binnenstad
5. De wijken ontsloten over het Van Starckenborghkanaal
6. Bewoners met elkaar verbonden



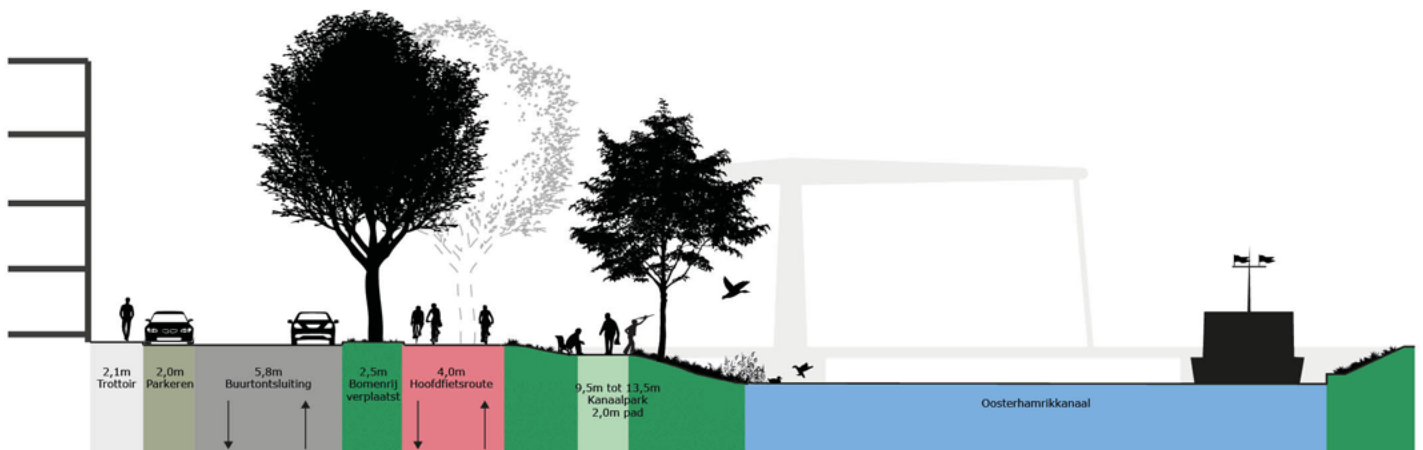
Bezoekers bij de inloopbijeenkomst over het Toekomstbeeld voor de Oosterhamrikzone op 13 februari 2024

Oosterhamrikkade noordzijde

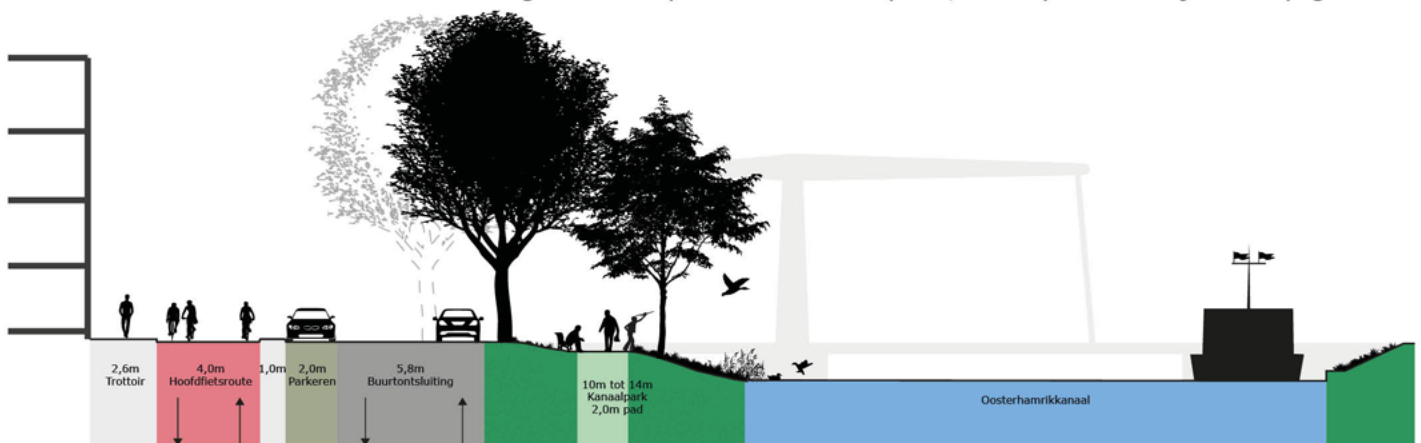


De busbaan maakt plaats voor een groen oeverpark.

- Het Oosterhamrikkanaal wordt goed zichtbaar en toegankelijk.
- Een groen oeverpark met bomen, wandelpaden en bankjes.
- Een comfortabele fietsroute tussen de binnenstad en Kardinge.
- Wijkuitvalsweg (30 km/uur) voor verkeer uit de wijken naar de oostelijke ringweg.
- Een deel van de parkeerplaatsen maakt plaats voor een groen en ecologisch oeverpark.

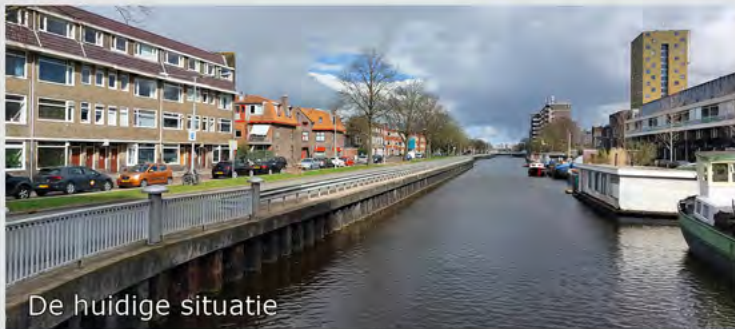


Variant voor de nieuwe inrichting: het fietspad in het oeverpark, de impressies zijn hierop gebaseerd



Variant voor de nieuwe inrichting: het fietspad aan de straat

Oosterhamrikkade noordzijde van Kapteynbrug tot Heymanslaan

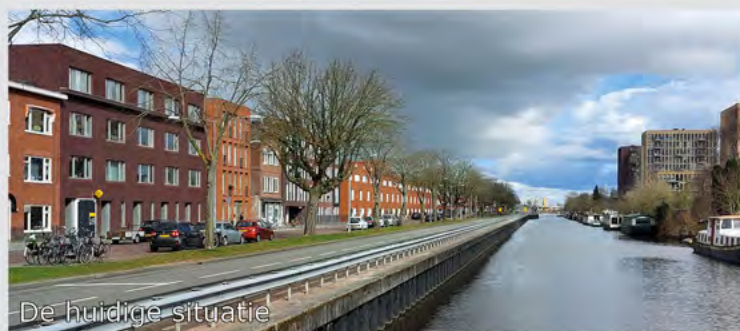


Oosterhamrikkade noordzijde

Noorderbad en omgeving



Oosterhamrikkade noordzijde tussen Zaagmuldersweg en Oosterhamriklaan



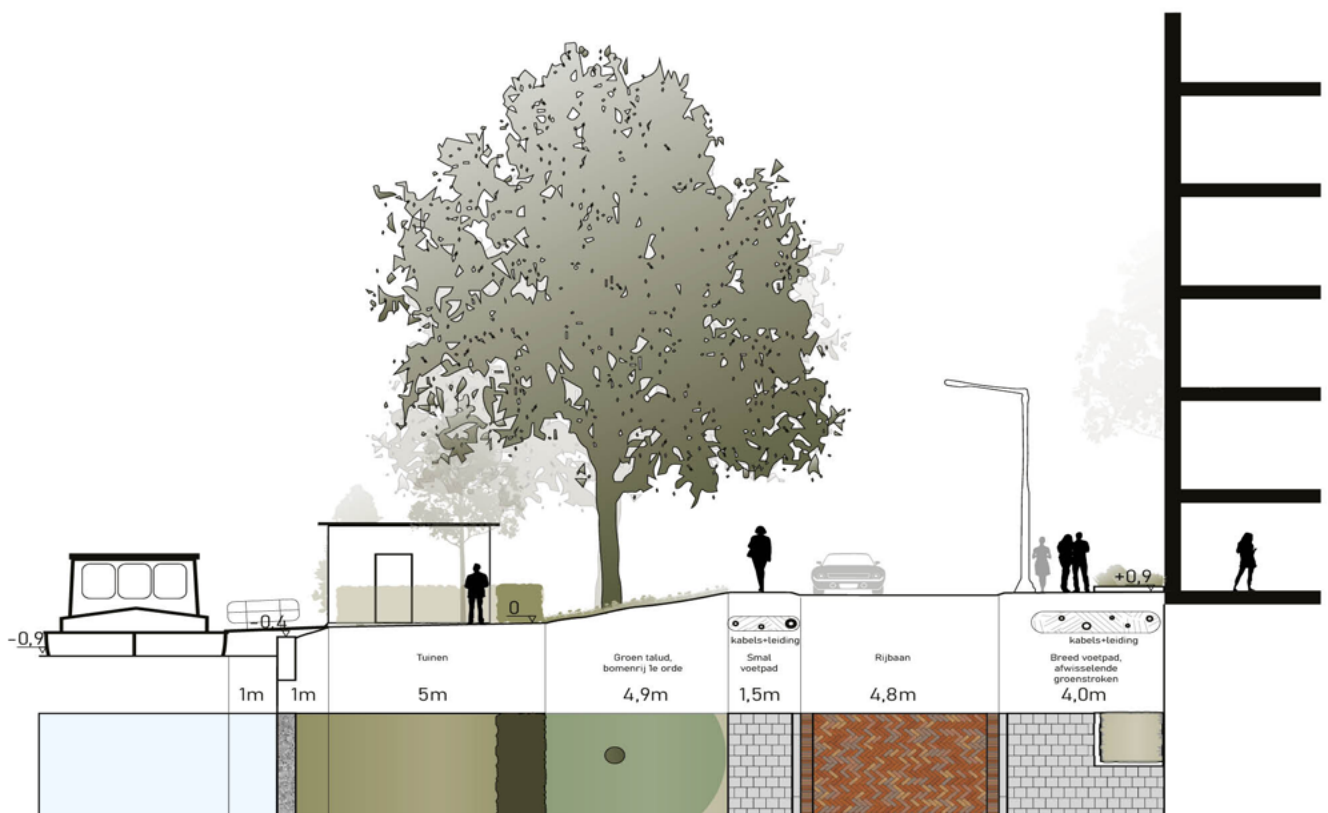
Oosterhamrikkade zuidzijde

We gaan de straat en de kade opnieuw inrichten als woonstraat. Met meer groen en plekken waar je van het water kunt genieten. We maken afspraken met eigenaren van de woonschepen over het inrichten en gebruik van de kade.

Toelichting op het ontwerp

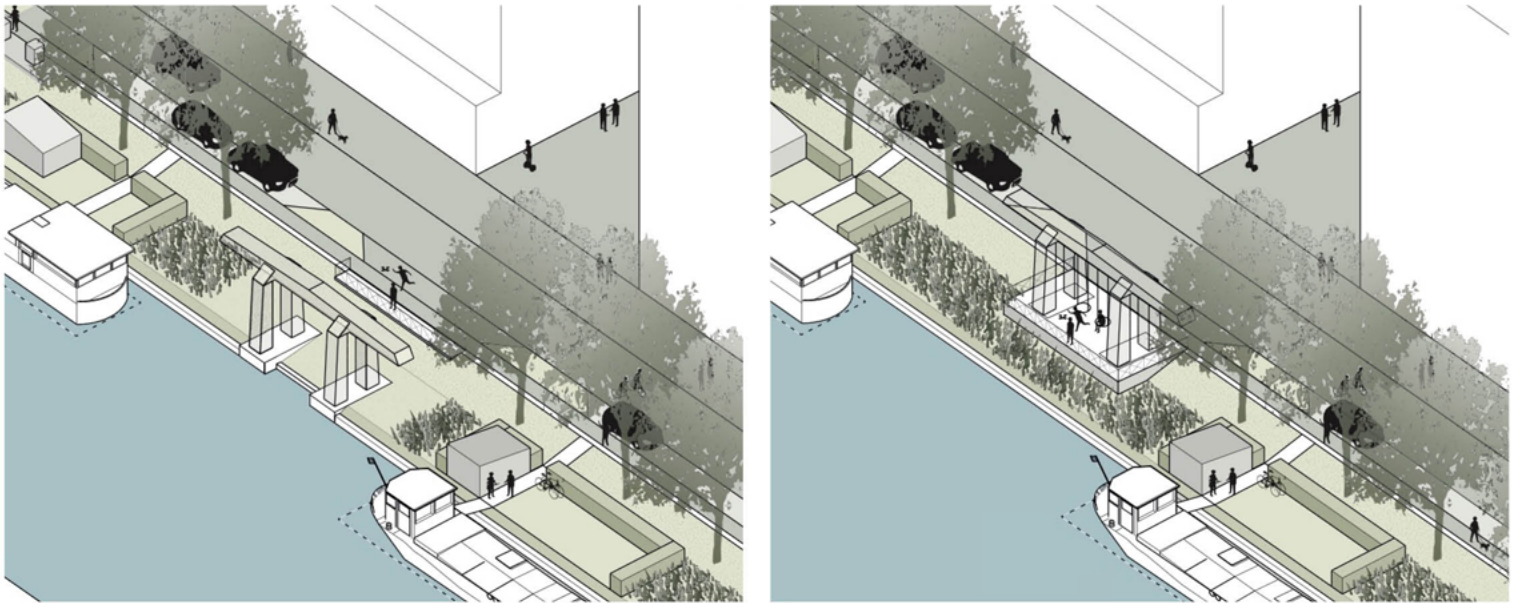
Vooruitlopend op toekomstige plannen voor de hele Oosterhamrikzone, wordt de Oosterhamrikkade zuidzijde al binnen enkele jaren opnieuw ingericht.

- Nieuwe indeling voor de ligplaatsen van de woonschepen.
- Een nieuwe bomenrij van 15 meter hoog.
- Ruimte wordt gebruikt voor een groene oever.
- Gebied tussen gebouwen wordt opgeknapt: een groene tussenruimte.
- Een andere inrichting van de straat met snelheidsremmende maatregelen.
- Voldoende ondergrondse afvalcontainers op straat.
- Asfalt wordt vervangen door klinkers.



Oosterhamrikkade zuidzijde

De loopkraan blijft behouden en krijgt een nieuwe plek aan het water. Heeft u hierover ideeën? Laat het ons weten via het reactieformulier.



Twee voorbeelden hoe de Loopkraan een plek aan het water kan krijgen

Vervolgstappen in 2025

- Parkeeronderzoek bijwerken
- Persoonlijke gesprekken met eigenaren van de woonschepen
- Reacties van deze inloopbijeenkomst en de gesprekken met woonschipeigenaren verzamelen in een reactierapport
- Voorlopig ontwerp afronden
- Gemeenteraad bespreekt het voorlopig ontwerp

Vervolgstappen in 2026 en 2027

- Aanbesteding en voorbereiding
- Start uitvoering

Oosterhamrikkade zuidzijde



Wielewaalplein



- Een mooi, levendig en groen buurtplein
- Veel ruimte voor ontmoeten: een trefpunt voor de wijk
- Bushalte op het plein
- Meer ruimte voor fietsparkeren, minder voor autoparkeren
- Bussen gaan voor auto's
- Verkeer vanaf de Gorechtkade rijdt via het Wielewaalplein naar de Zaagmuldersweg

Wielewaalplein



Kapteynbrug & Wouter van Doeverenplein

- Bussen rijden rechtdoor naar E. Thomassen à Thuessinklaan.
- De kruising wordt daardoor veel eenvoudiger.
- Er is meer ruimte voor groen, minder asfalt op Wouter van Doeverenplein.
- De bushalte wordt verplaatst.
- De Kapteynbrug wordt smaller, net zoals vroeger.

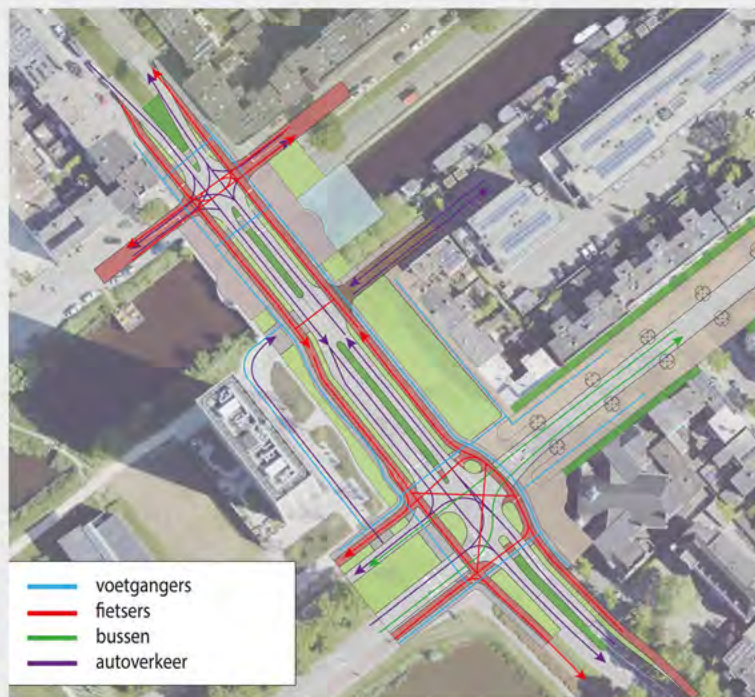


Kapteynbrug & Wouter van Doeverenplein

De situatie verandert, omdat de bussen door de E. Thomassen à Thuessinklaan rijden. Daardoor zijn er minder rijstroken nodig en komt er meer ruimte voor groen.

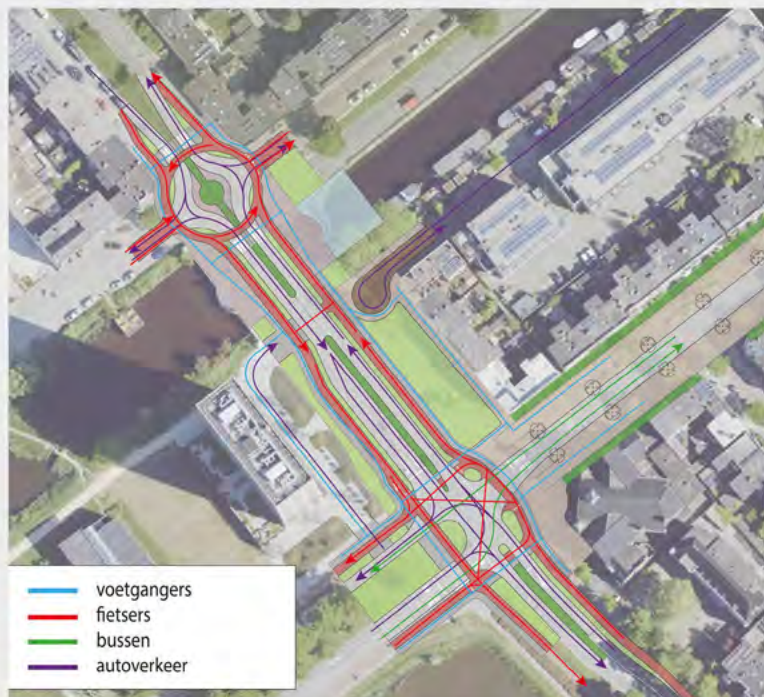
Variant 1

Verkeerslichten op de Oosterhamrikkade



Variant 2

Een fietsrotonde op de Oosterhamrikkade

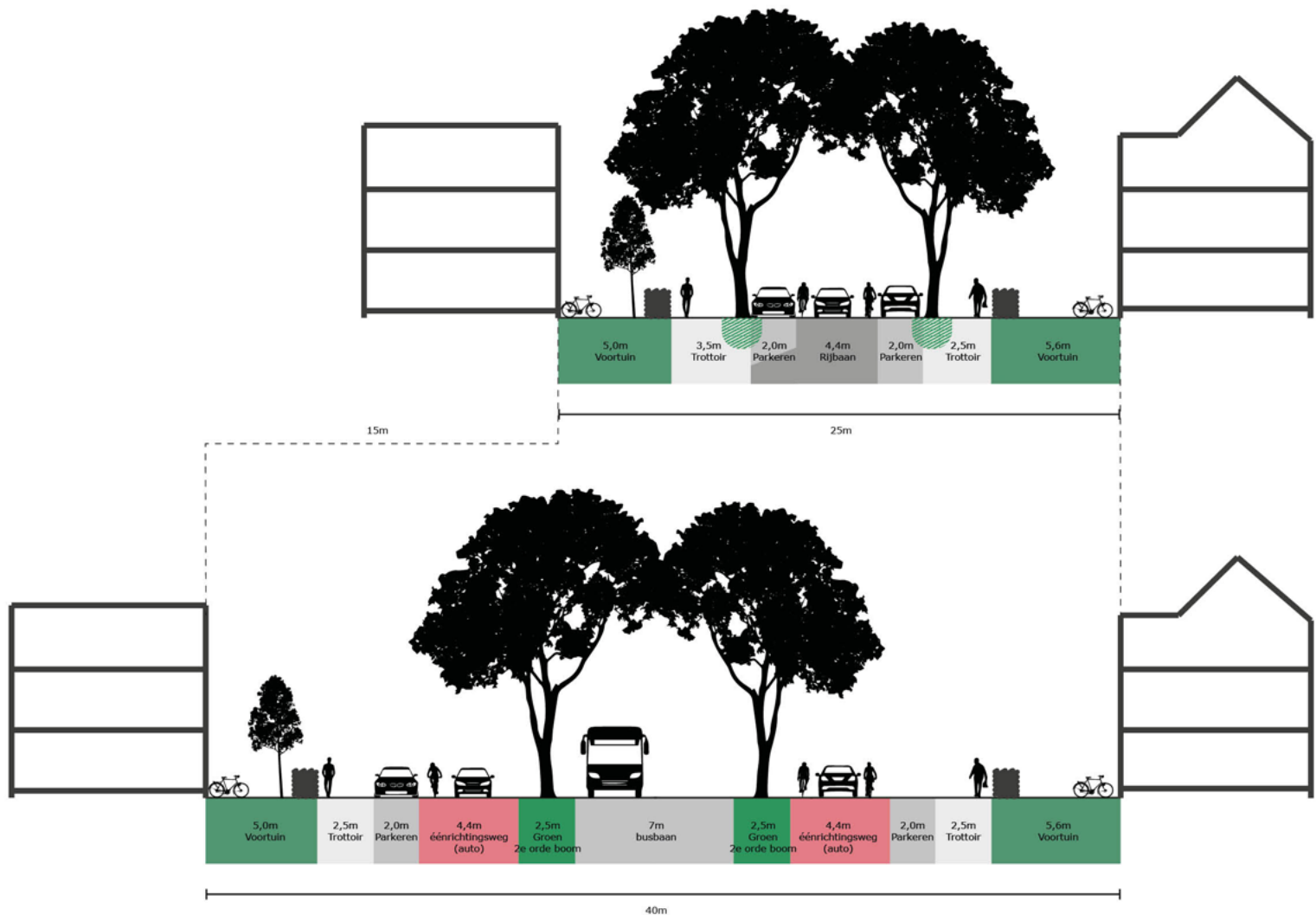


Voor beide varianten geldt dat de E. Thomassen à Thuessinklaan alleen toegankelijk is voor bussen en fietsers (bestemmingsverkeer) en er zijn verkeerslichten op de Vrydemalaan.



Vinkenstraat & E. Thomassen à Thuessinklaan

De Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan zijn van gevel tot gevel ongeveer even breed. Het smalste deel van de Vinkenstraat is 25 meter breed:



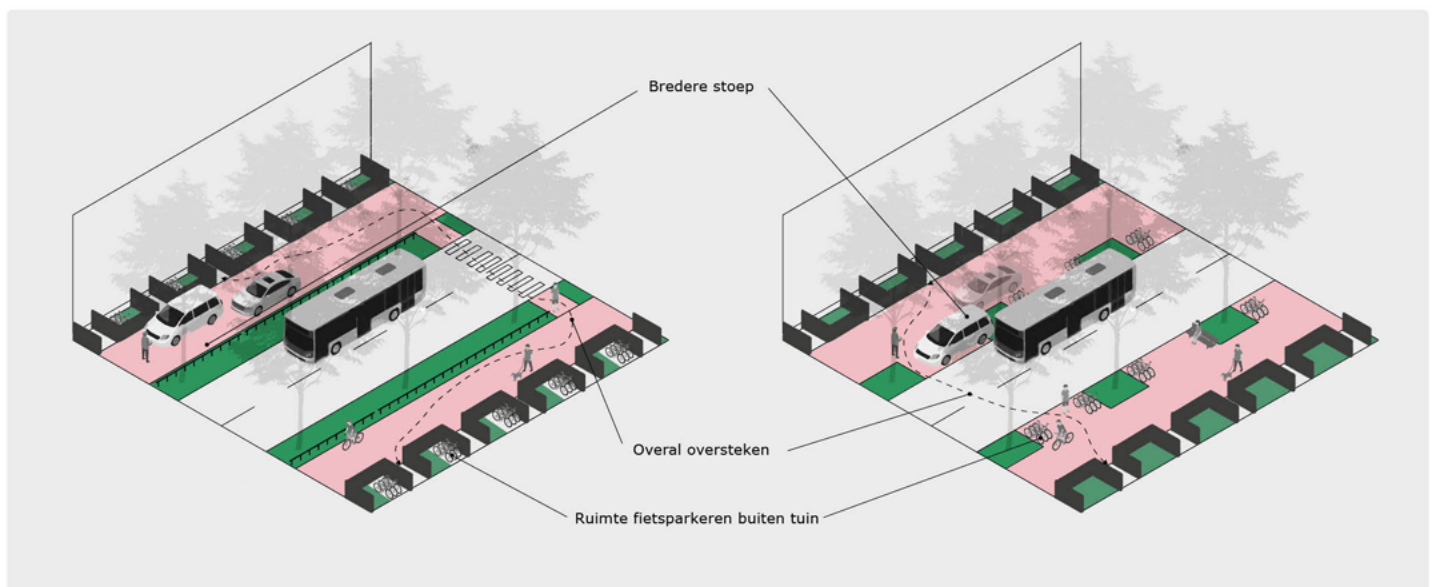
Voor optimale inrichting is er 40 meter breedte nodig. Er is 25 meter breedte beschikbaar. We hebben meer wensen dan ruimte. Kortom: niet alles is mogelijk.

Vinkenstraat & E. Thomassen à Thuessinklaan

Een vrijliggende busbaan zorgt voor een barrière in de straat. Dat heeft teveel invloed op leefkwaliteit en woonplezier. Een vrijliggende busbaan is daarom geen oplossing voor deze route.

Een busstraat in plaats van busbaan!

- Voetgangers kunnen overal oversteken.
- Prettig en makkelijk met de fiets en te voet naar de woningen.
- Busstraat voor openbaar vervoer, hulpdiensten en (mogelijk) bestemmingsverkeer.



Een busstraat betekent ook:

- Kleinere tuinen in Vinkenstraat, tuinen in E. Thomassen à Thuessinklaan blijven ongeveer even groot.
- Geen doorgaand auto- en fietsverkeer.
- Geen straatparkeren.
- Wel ruimte voor laden en lossen en parkeerplaatsen voor mensen met een handicap.

Dit gaan we later besluiten

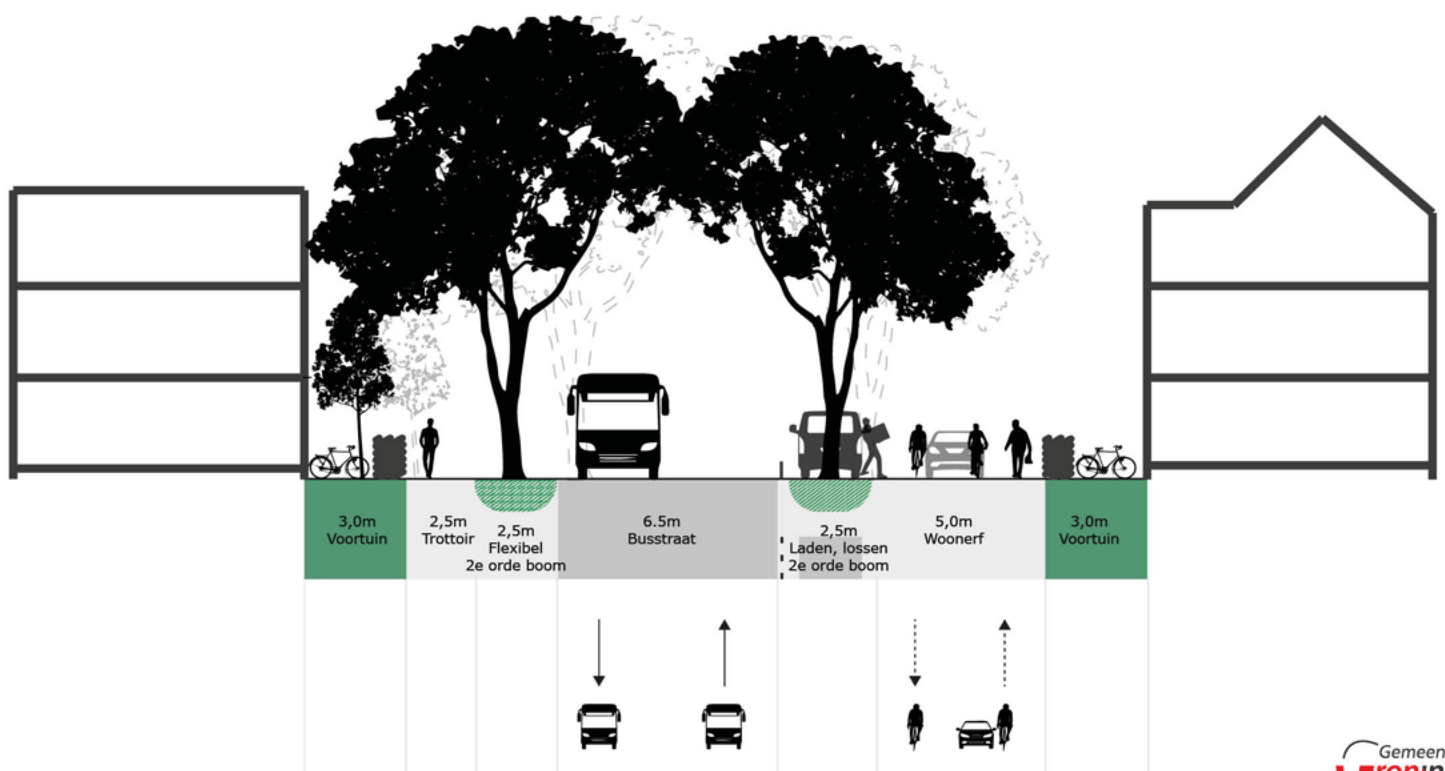
- Bus met 30 km/uur of 50 km/uur
- Auto's (bestemmingsverkeer) op de busbaan

Vinkenstraat & E. Thomassen à Thuessinklaan

busstraat met woonerf



- Voetgangers, fietsers en auto's (bestemmingsverkeer) maken gebruik van dezelfde straat.
- Noordzijde is stoep voor voetgangers, zuidzijde is woonerf voor voetgangers, fietsers (2 richtingen) en auto's (1 richting).
- Deze variant geeft de meeste prioriteit aan het openbaar vervoer.

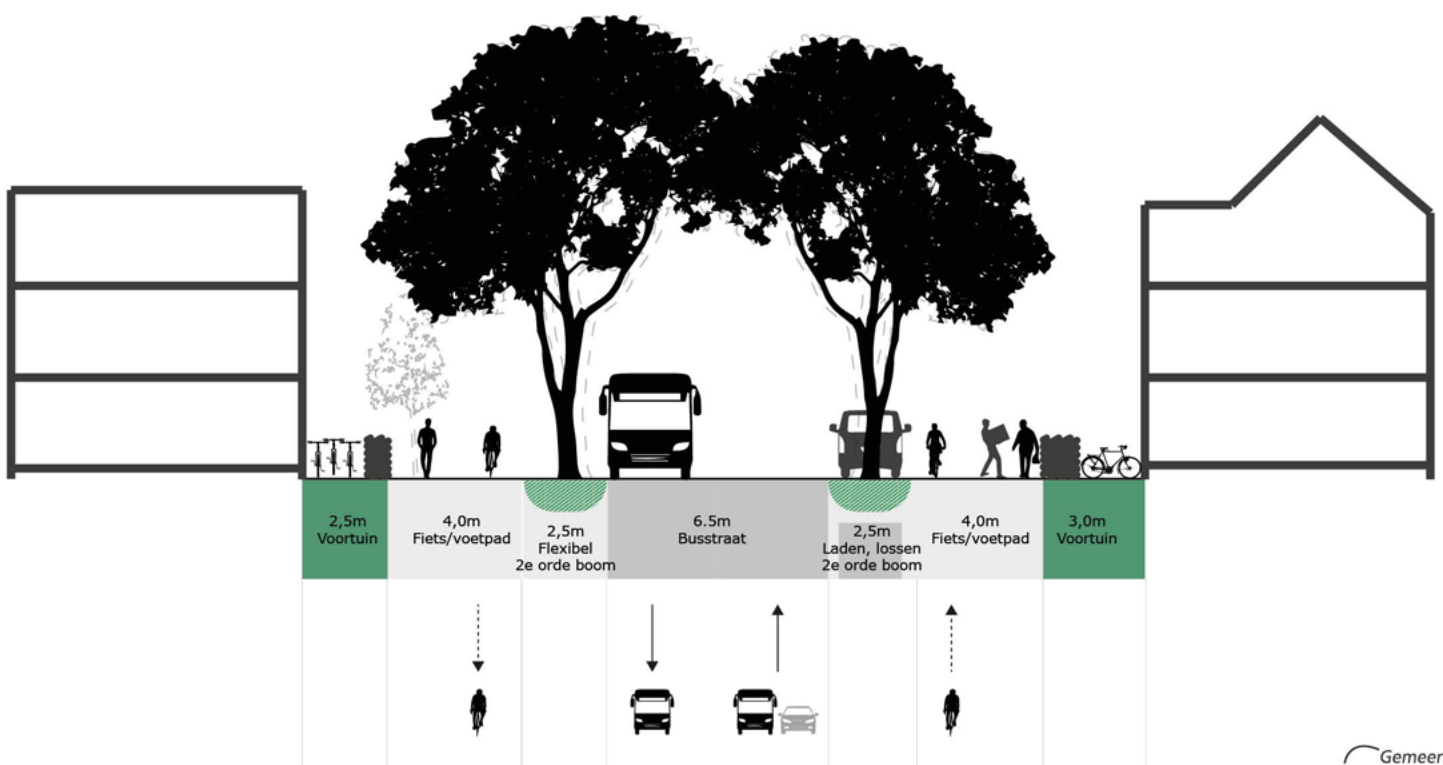


Vinkenstraat & E. Thomassen à Thuessinklaan

busstraat met fietsstoep



- Voetgangers en fietsers (bestemmingsverkeer) maken gebruik van dezelfde straat.
- Brede fietsstoep voor fietsers en voetgangers aan beide kanten.
- Auto op de busstraat (bestemmingsverkeer).



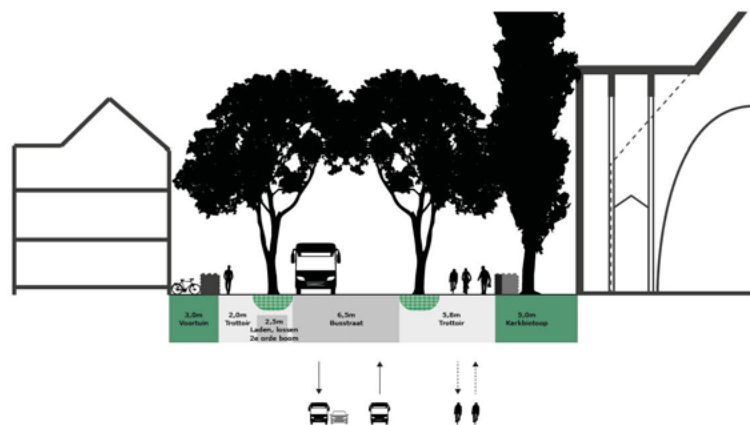
Vinkenstraat

ter hoogte van de Sint Franciscuskerk

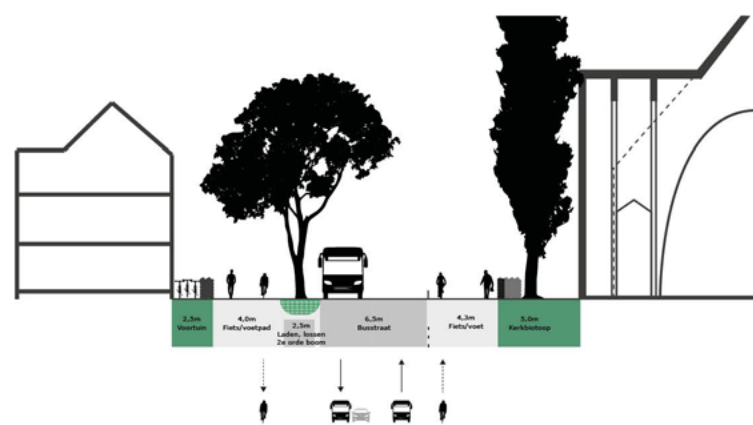
Bij de Sint-Franciscuskerk is minder ruimte. Daarom is het ontwerp voor dit deel van de straat aangepast.



- Een dubbele bomenrij is niet altijd mogelijk, kleinere tuinen.
- Bestemmingsverkeer rijdt vanaf het Koekoekplein in 1 richting met de bussen mee naar het Wielewaalplein.



De straat met een woonerf

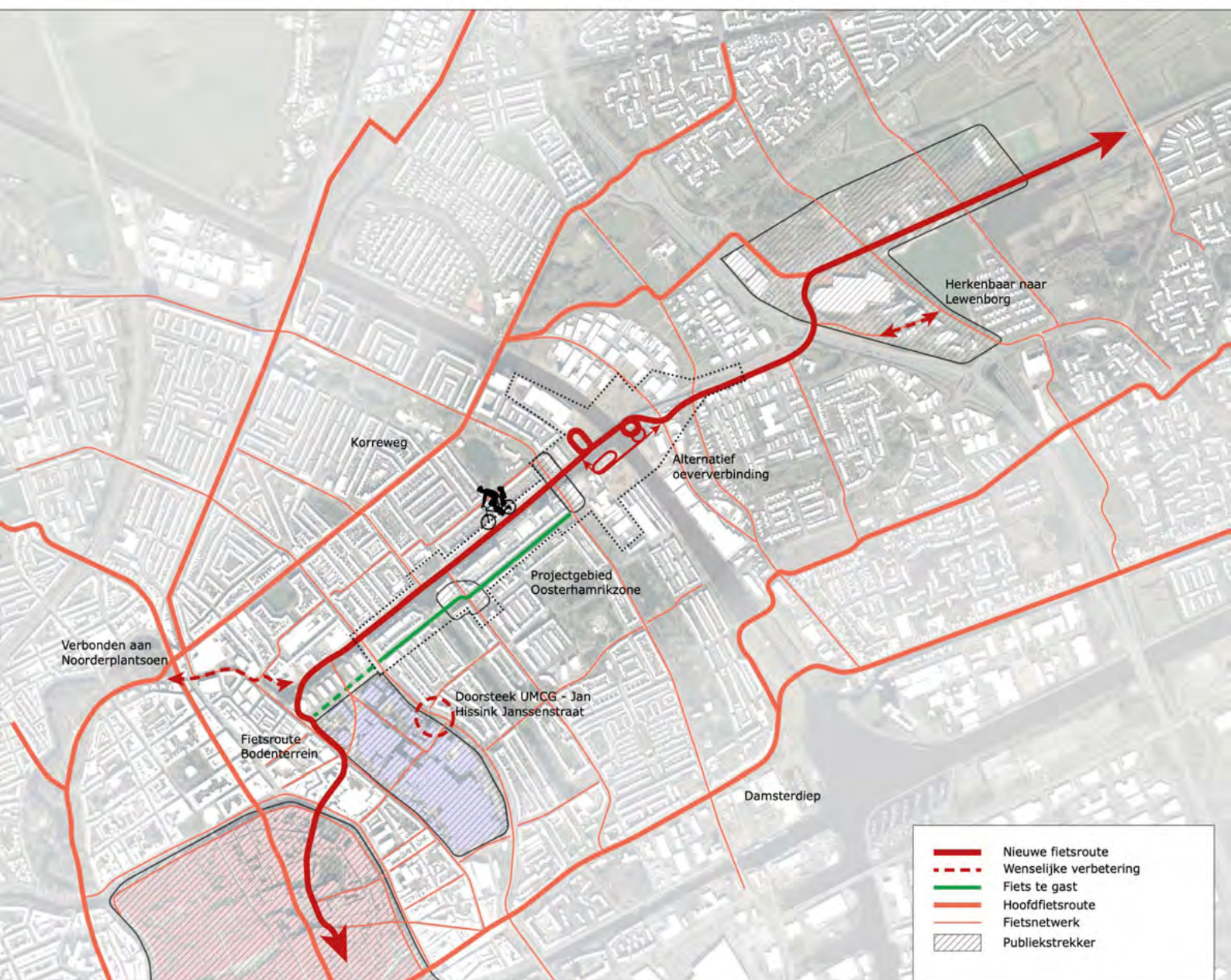


De straat met een fietsstoep

Een nieuwe route voor fietsers

Vanuit het Ebbingekwartier komt er een nieuwe fietsroute over het Oosterhamrikkanaal richting Kardinge.

Doorgaand fietsverkeer hoeft daardoor niet meer via de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. Met minder fietsverkeer worden deze straten rustiger en is het er prettig wonen.



Parkeren

Door de plannen voor de Oosterhamrikzone is er minder ruimte voor straatparkeren. Vooral langs de E. Thomassen à Thuessinklaan, het Wielewaalplein en de Vinkenstraat. In totaal is er een tekort van 95 parkeerplaatsen. Hiervoor is een oplossing nodig. Dat kan met verschillende maatregelen:



Parkeervraag verminderen

Maatregelen door de gemeente

- Maximaal 1 bewonersvergunning per woonadres
- Aantal vergunningen verlagen naar 90% van het aantal beschikbare parkeerplaatsen
- Minder vraag door verhuizingen (nieuwe bewoners kennen de situatie)

Maatregelen met andere partijen

- Stimuleren van deelmobiliteit

Parkeeraanbod vergroten

Maatregelen door de gemeente

- Toevoegen parkeerplaatsen in het projectgebied
- Parkeren buiten het projectgebied binnen loopafstand (250 meter)

Maatregelen met andere partijen

- Toevoegen parkeerplaatsen buiten het projectgebied binnen loopafstand (250 meter)
- (Mede)gebruik van private parkeerterreinen
- Straatparkeren combineren met parkeervoorzieningen van nieuwbouwwoningen

Resultaat maatregelen

111 parkeerplaatsen

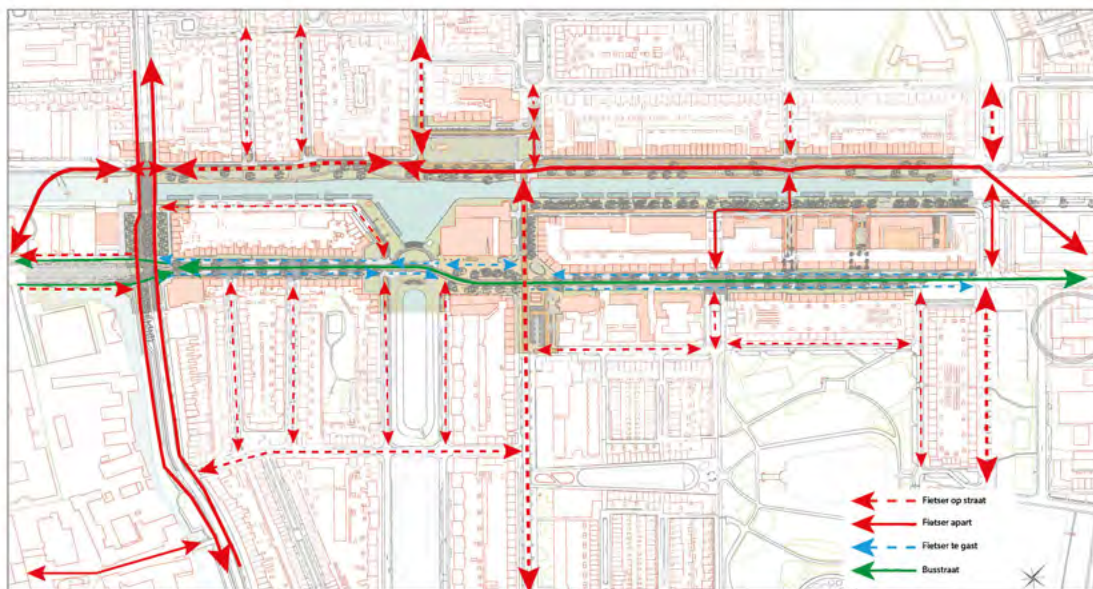
77 parkeerplaatsen

Het totaal van de mogelijke maatregelen is **188 parkeerplaatsen**. Dat is meer dan voldoende om het tekort van 95 parkeerplaatsen op te lossen. In een volgende fase worden de maatregelen uitgewerkt in een parkeerplan.

Mogelijke rijroutes

Voor fietsers

Doorgaand fietsverkeer rijdt via Oosterhamrikkade noordzijde om E. Thomassen à Thuessinklaan en Vinkenstraat te ontlasten.

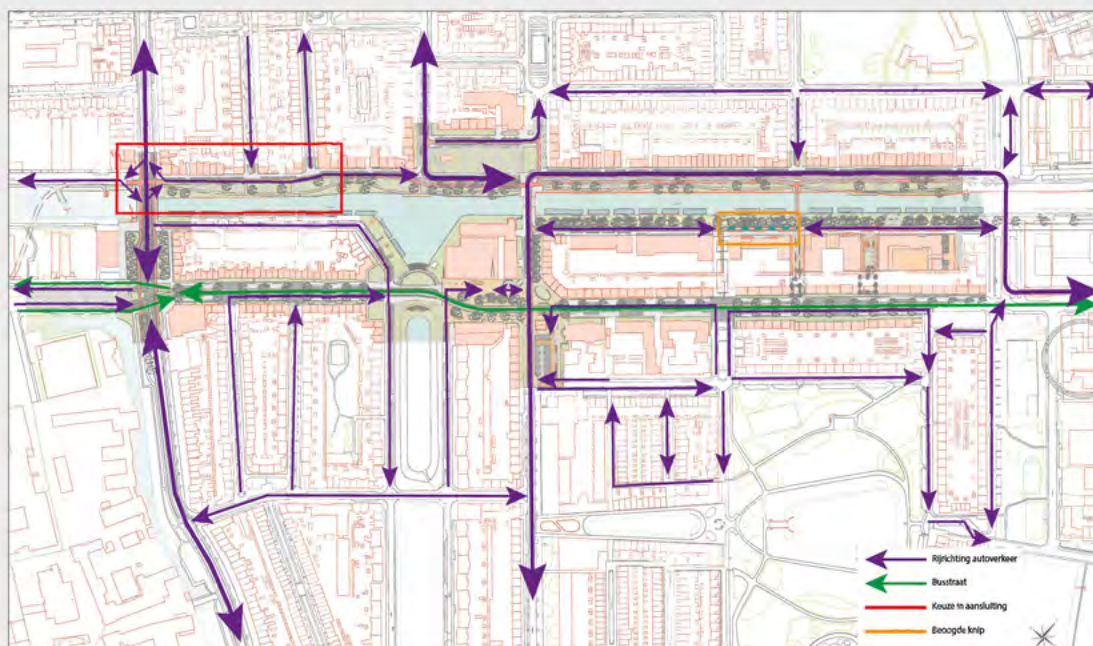


Voor auto's en bussen

Wijkuitvalsweg (30 km/uur) voor verkeer uit de wijken naar de oostelijke ringweg. Straten en woningen blijven bereikbaar met de auto. Rijroutes veranderen, afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp.



Structuur voor de wijkuitvalswegen



Effecten

We hebben onderzocht of de aanleg van een nieuwe busverbinding in de Oosterhamrikzone gevolgen heeft voor geluid. En of dit trillingen (van bussen en zwaar verkeer) veroorzaakt die voor overlast of schade kunnen zorgen.

Geluid

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid iets toeneemt bij gebouwen in de buurt, maar dat het niet boven de wettelijke grens uitkomt.

Trillingen

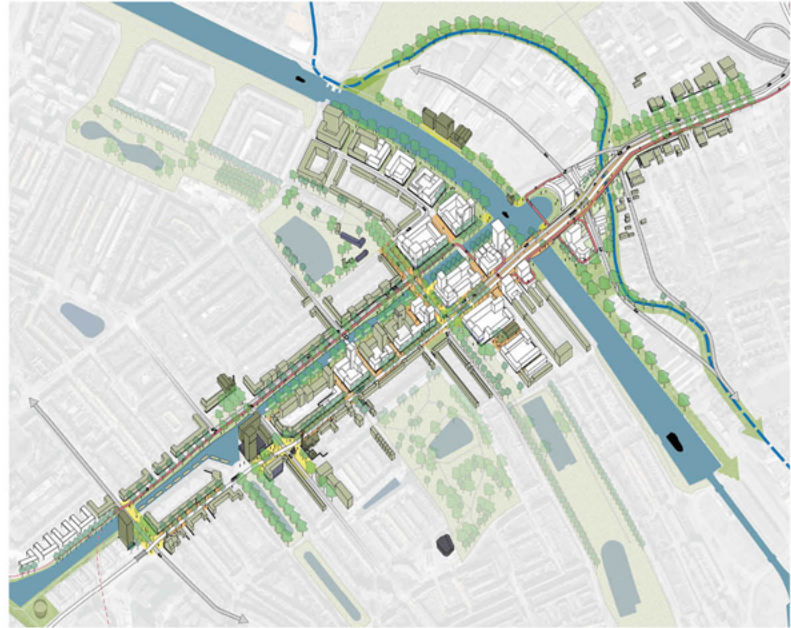
De verwachting is dat alle alternatieven voor de vernieuwing niet leiden tot het overschrijden van de streefwaarden. Er is ook geen hinder voor mensen, winkels en bedrijven. Dit geldt voor zowel 30 km/uur als 50 km/uur.

Aandachtspunten

- Een busstraat in plaats van een busbaan, zoveel mogelijk in het midden van de straat.
- Maximaal 30 of 50 km/uur voor bussen en ander verkeer.
- Bij het verdere ontwerp maatregelen nemen die geluid en trillingen minimaliseren.

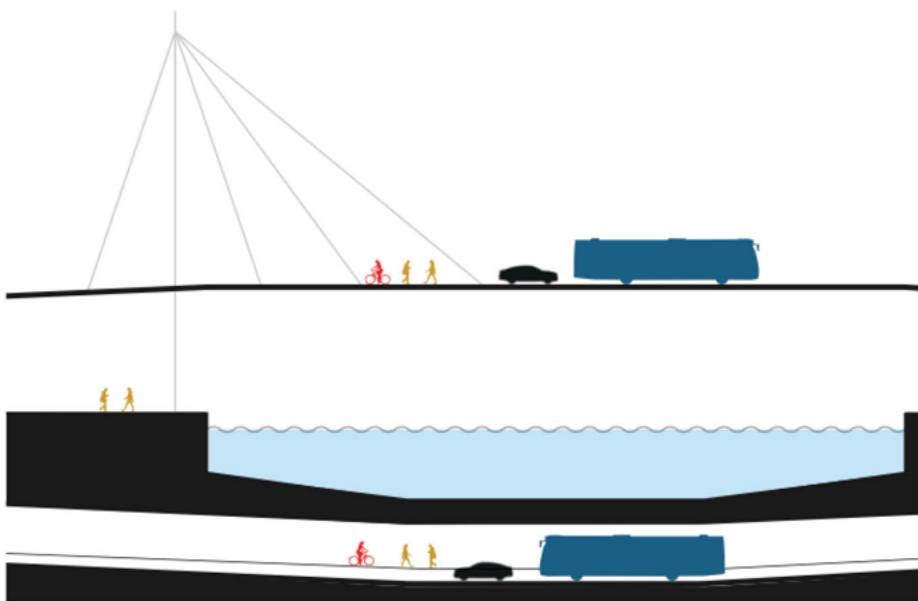
Van Starckenborghkanaal brug of aquaduct

- Opwaardering kanaal Lemmer-Delfzijl betekent meer en hogere schepen.
- Busbaanbrug moet dan vaker open. Dat leidt tot vertraging voor de bussen.
- Studie naar een nieuwe verbinding: over of onder het Van Starckenborghkanaal.
- In de toekomst: niet alleen bussen, ook voetgangers, fietsers en auto's.



Opgave

- Een nieuw deel van de Oosterhamrikzone met wonen, werken en voorzieningen.
- Inpassen van een brug of aquaduct en hellingbanen in de omgeving.
- Nieuwe openbare ruimte (vooral langs de kanalen).

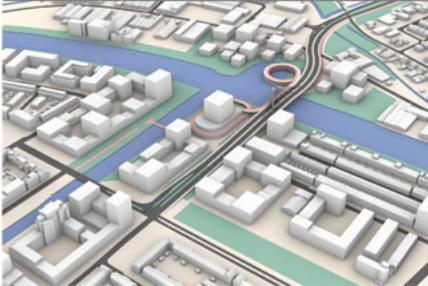
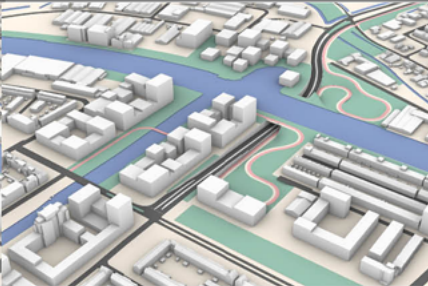
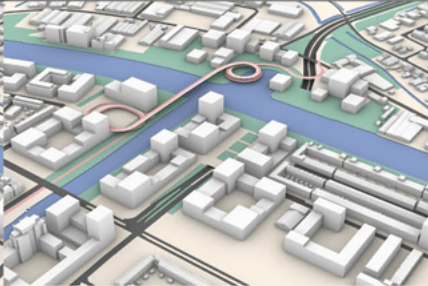
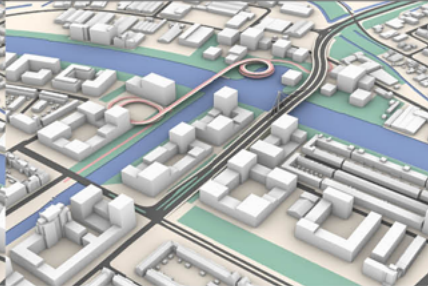


Ontwerp

- Hoge brug van 10 meter hoog of aquaduct 11 tot 13 meter naar beneden.
- Hellingbanen voor fiets en voetganger minder steil en dus langer dan voor openbaar vervoer en auto.
- Nieuwe bushalte bij nieuw Oosterhamrikplein.
- Nieuwe woonblokken met appartementen.

Brug of aquaduct conclusie onderzoek

We hebben 4 alternatieven onderzocht en beoordeeld op 16 deelaspecten. Een samenvatting van dit onderzoek:

	brug voor alle verkeer	aquaduct voor alle verkeer	aquaduct voor auto's en bussen en brug voor fietsers en voetgangers	brug voor auto's en bussen en brug voor fietsers en voetgangers
				
Impact op en kwaliteit van de (woon)omgeving rondom brug of aquaduct	0	-	+	0
Kwaliteit van de brug of aquaduct voor voetgangers en fietsers	+	--	++	++
Kwaliteit van de brug of aquaduct voor openbaar vervoer en auto's	+	+	+	+
Barrière voor kruisende wegen of de Hunze	0	-	0	0
Bouwmogelijkheden voor wonen, werken en voorzieningen	0	--	+	0

Het alternatief 'aquaduct voor alle verkeer' valt af. Dit alternatief heeft veel nadelen. Zo moeten fietsers tot ongeveer 11 meter afdalen. Daardoor ontstaat een 'gat in de stad' met risico's op het gebied van sociale veiligheid. Er blijven 3 alternatieven over.

Van Starckenborghkanaal

brug voor alle verkeer



Van Starckenborghkanaal

aquaduct voor auto en bus, brug voor fietser en voetganger



Van Starckenborghkanaal

brug voor auto en bus, brug voor fietser en voetganger



Oosterhamrikplein

