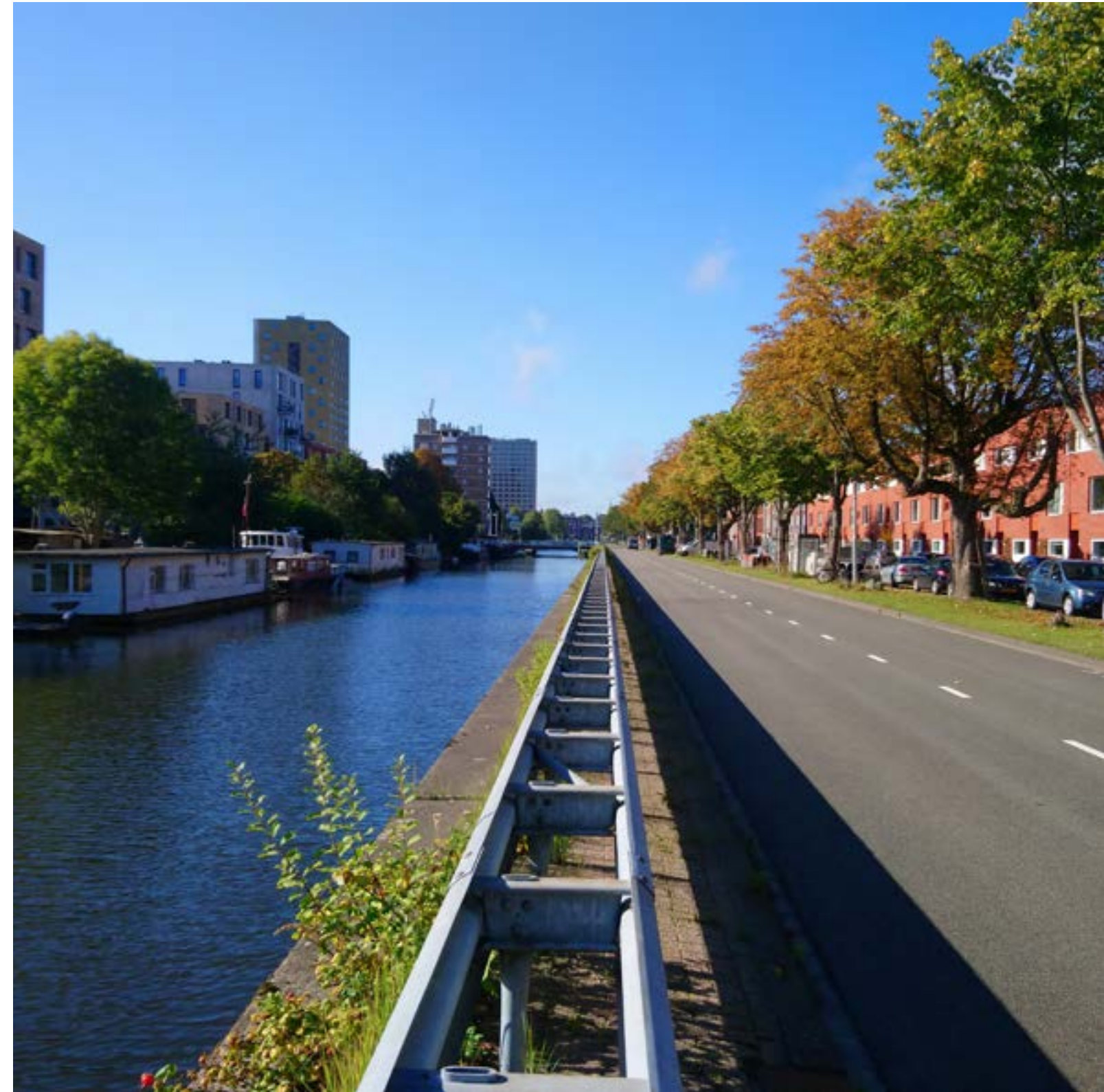


Toekomstbeeld OOSTERHAMRIKZONE

Voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen



Voorwoord	2
Toekomstbeeld Oosterhamrikzone in vogelvlucht	3
1. De (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone	4
1.1 Waarom een Toekomstbeeld?	4
1.2 Bijdrage aan de oplossing van drie opgaven	5
1.3 Oosterhamrikzone als bouwsteen voor de Karding-as	6
2. Historie en huidige situatie	7
2.1 Historie	7
2.2 Huidige situatie	9
3. Wat willen we met de Oosterhamrikzone?	11
3.1 Water als trekpleister	12
3.2 Oosterparkwijk en Professorenbuurt naar elkaar toe gegroeid	13
3.3 Een gemengd stuk stad met wonen, voorzieningen en werken	15
3.4 Een aantrekkelijke nieuwe fietsroute verbindt Karding met de (binnen)stad	17
3.5 De wijken ontsloten over het Van Starckenborghkanaal	18
3.6 Bewoners met elkaar verbonden	19
4. Uitwerking van de ambities in thema's	21
4.1 Woningbouw	21
4.2 Mobiliteit	24
4.3 Openbare ruimte	26
5. De route naar het Toekomstbeeld	28
5.1 Processtappen	28
5.2 Onderlinge afhankelijkheden tussen de gebieden en de projecten	29
5.3 Tijdelijke oplossingen en maatregelen	29
5.4 Drie fasen	30
Bijlagen	31



Het Oosterhamrikkanaal (foto: gemeente Groningen)

VOORWOORD

Groningen is populair, mensen willen er graag wonen en werken. De stad groeit gestaag door. Dit brengt stevige ontwikkelopgaves met zich mee op het gebied van wonen, werken, voorzieningen en bereikbaarheid. Een groene, veilige en gezonde leefomgeving staat daarbij voor ons op nummer één. Dit komt allemaal bij elkaar in de ontwikkeling van één van de grote projecten in onze stad: de Oosterhamrikzone. De ingrijpende verandering van een gebied met industrie en bedrijven aan het kanaal naar een aantrekkelijk en groen woon- en werkgebied aan het water is hier in volle gang.



Misschien weet u het nog, het Oosterhamrikkanaal van vroeger, met een industrie- en handelszone eromheen. Met op de hoek met het Van Starckenborghkanaal de grote olieopslagplaatsen van Shell en Caltex. Verderop zaten de Groninger Mortelcentrale en de Beton Installatie Groningen en dan was er nog Cargo, een scheepsbevrachter van formaat. Deze bedrijven zijn gaandeweg vertrokken. Op de noordelijke oever ligt nu de busbaan, dusdanig ontworpen dat het de wijken van elkaar scheidt. Langs het kanaal wandelen of fietsen, met uitzicht op het water is niet mogelijk. Met veel braakliggend terrein oogt het gebied sleets en onverzorgd.

En dat terwijl dit gebied zoveel potentie heeft, met veel ruimte en ideaal gelegen, aan het water en tegen de binnenstad aan. Het biedt kansen om op grote schaal noodzakelijke nieuwe woon- en werkruimte te creëren voor de stad, de openbare ruimte een enorme opknapbeurt te geven en om de bereikbaarheid van het oostelijk deel van de stad te verbeteren. Deze kansen willen we benutten. Voor de huidige bewoners, voor de toekomstige bewoners en voor de hele stad. Het spreekt vanzelf dat we in de uitwerking zoveel mogelijk aansluiten op de wensen en zorgen die leven in de buurt.

Waar werken we naar toe de komende jaren? Bij het Oosterhamrikkanaal komen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk straks weer bij elkaar. Hier kun je wonen en werken aan het water in een gebied met het charmante karakter van de omliggende, oude, stadswijken. Je kunt wandelen en fietsen langs het water door een groen oeverpark aan de noordzijde van het kanaal. Buurtbewoners kunnen binnen vijf minuten lopen boodschappen doen aan het Wielewaalplein of het nieuwe Oosterhamrikplein. Ze kunnen op een terrasje zitten aan het water of bij Bie de Buuf, met elkaar bijpraten op een bankje of het water op met een kano.

Philip Broeksma
Wethouder Verkeer en Vervoer



Via de nieuwe wijkontsluitingsweg en de nieuwe oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal is de ringweg binnen een paar minuten bereikbaar met de auto. De bus stopt vaak, op de buurtpleinen en dichtbij winkels en voorzieningen. En op de fiets zijn het centrum en Kardingse binnen 10 minuten te bereiken.

Dit Toekomstbeeld Oosterhamrikzone is een voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen. Wat we hierin schetsen is niet nieuw. In het document komt alle eerdere visie-, plan- en besluitvorming van de afgelopen jaren bij elkaar. Met dit Toekomstbeeld laten we zien waar we naartoe willen.

Rik van Nijenhuis
Wethouder Wonen, Wijken en Ruimtelijke Ordening



TOEKOMSTBEELD OOSTERHAMRIKZONE IN VOGELVLUCHT

Toekomstbeeld Oosterhamrikzone



Verbonden oeverparken Oosterhamrikkanaal en Van Starckenborghkanaal

- Busbaan maakt ruimte voor een oeverpark met afwisselende wandelroute langs water
- Groene en ecologische oever, onderdeel van ecologisch netwerk
- Plekken om even te zitten



Comfortabele fietsroute

- Tussen binnenstad, Kardingse en de buitenwijken
- Langs de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal
- Fietser waar mogelijk in de voorrang



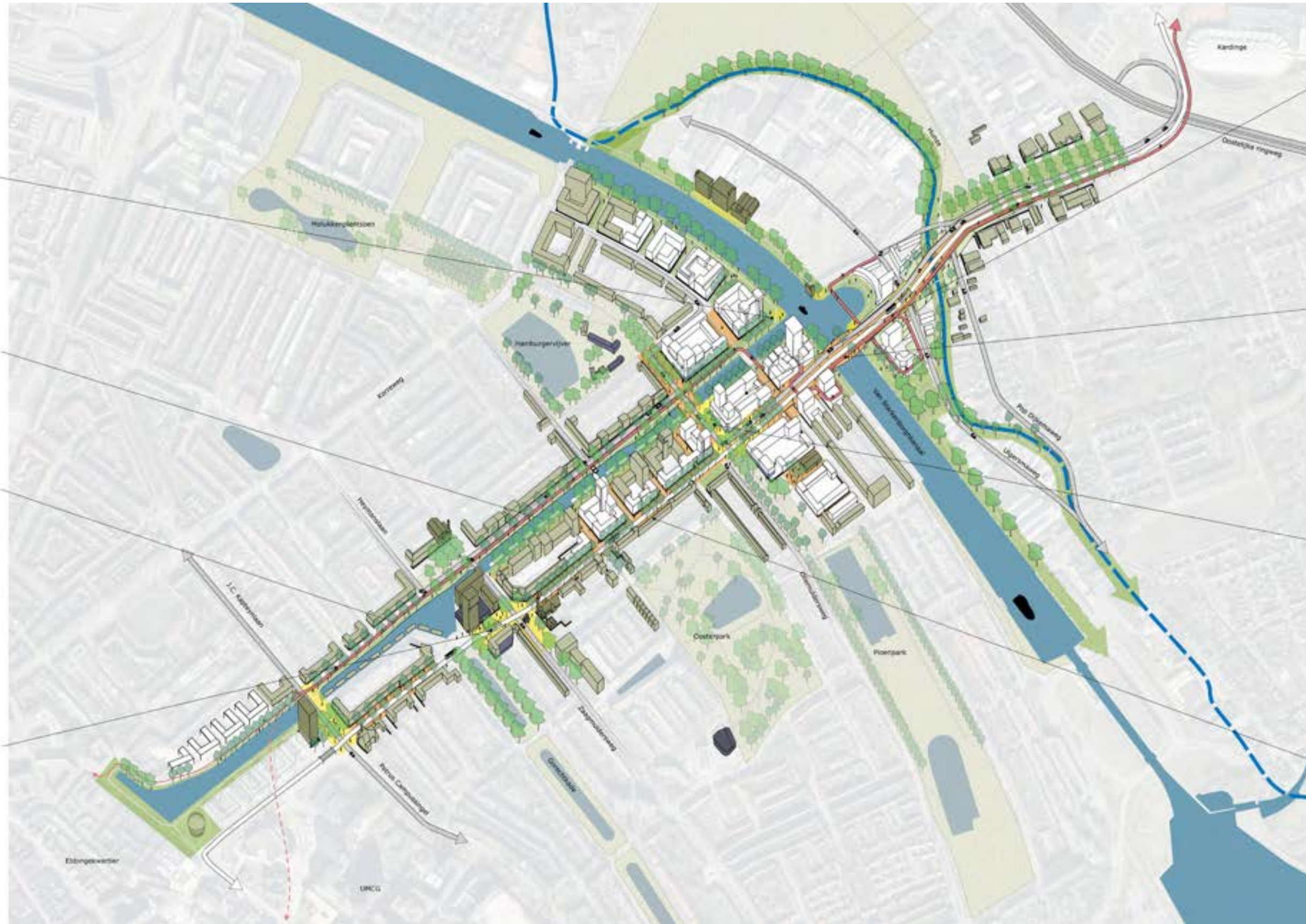
Wijkuitvalsweg (auto)

- Directe verbinding naar de oostelijke ringweg voor bestaande en nieuwe bewoners in de wijk
- Maximumsnelheid van 30 km/u.
- Tegengaan van wijkvreemd autoverkeer, trillingen en geluidsoverlast
- Eventueel een 'knip' in de buurt van Kapteynbrug tegen doorgaand verkeer
- Royale stoep langs de woningen en behoud van zoveel mogelijk bomen.



Buurtcentrum Wielewaalplein

- Sociaaleconomisch buurthart
- Plekken om te zitten en te ontmoeten
- Plein krijgt meer groen
- Bushalte op plein
- Ruim baan voor voetganger en fietser
- Minder ruimte voor autoparkeren



Toevoegen nieuwe woningen

- Doorgaan met bouwen, nog 1.000 nieuwe woningen nabij het water
- 1.500 - 2.000 nieuwe bewoners
- Vooral bouwen voor midden en hoog-segment (huur en koop) voor gemengde wijk
- Appartementengebouwen met 3, 4 of 5 lagen, hoogbouw (70 meter) op koplocaties
- Naast woningen mogelijk kleine bedrijvigheid (MKB)



Over het kanaal heen of onder het kanaal door

- Drie mogelijkheden worden onderzocht:
 - 1 Vaste hoge brug voor fiets, bus en auto
 - 2 Aquaduct voor fiets, bus en auto
 - 3 Vaste hoge fietsbrug (Oosterhamrikade noordzijde) en aquaduct voor auto's en bussen (in verlengde Vinkenstraat)
- Fietser maakt een prettige en soepele overstek



Buurtcentrum Oosterhamrikplein

- Nieuw buurtcentrum met een supermarkt en winkels
- Ruimte voor hapje en drankje: horeca met terras aan het water
- Plein met bushalte
- Doorgaande looproute tussen de parken
- Geen ruimte voor autoparkeren
- Precieze inrichting hangt af van keuze voor nieuwe brug of aquaduct

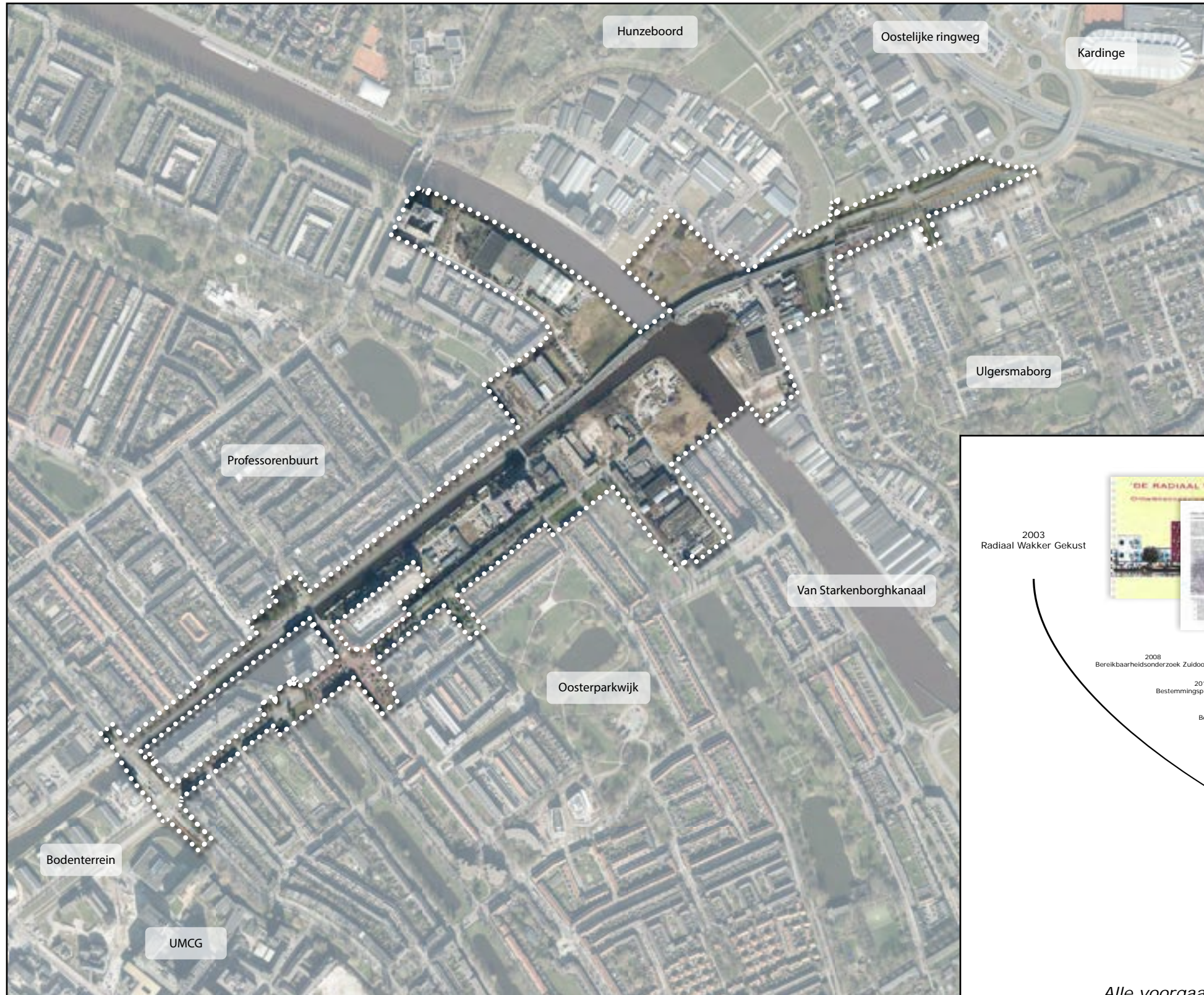


Busroute

- Voldoende en veilige overstekplaatsen
- Vriendelijke en groene vormgeving, aansluitend op kenmerken uit de wijk
- Woningen bereikbaar met fiets en auto
- Inzet op behoud van omgeving kerk
- Tegengaan van trillingen en geluidsoverlast

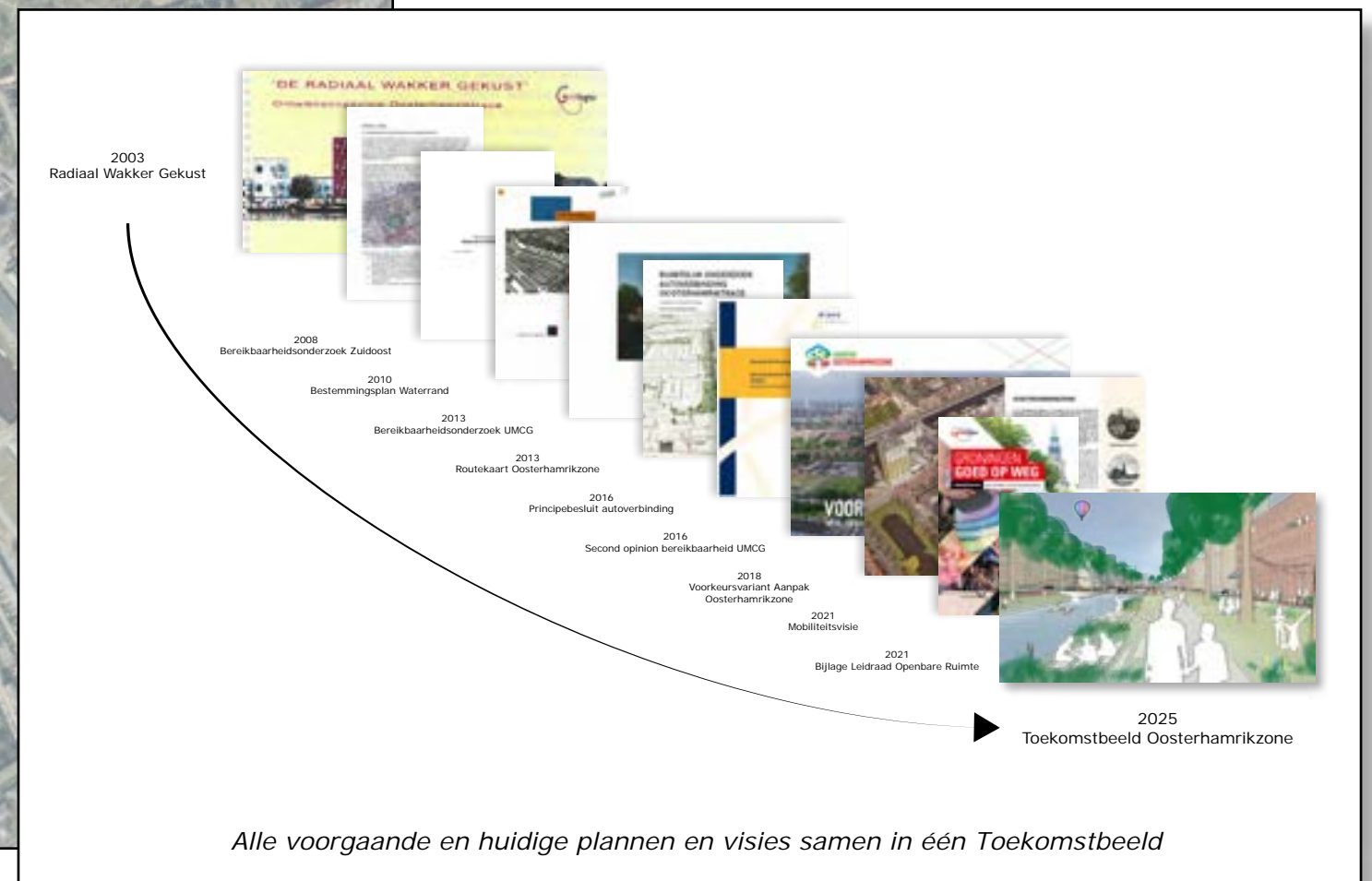
1. DE (HER)ONTWIKKELING VAN DE OOSTERHAMRIKZONE

We maken plannen voor de Oosterhamrikzone, het gebied langs het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal, op de grens van de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk. De plannen gaan over wonen, mobiliteit, leefbaarheid, groen en het 'beleefbaar' maken van het water van het Oosterhamrikkanaal. En het blijft niet bij plannen maken. Het gebied is al jaren volop in ontwikkeling.



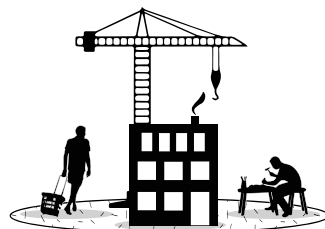
1.1 Waarom een Toekomstbeeld?

In dit voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen brengen we alle visies, besluiten, plannen en ontwikkelingen van de afgelopen periode bij elkaar. Met de visie 'Radiaal wakker gekust' als basis beschrijven we ze in lijn met recente besluitvorming en actueel beleid. We presenteren zo een met elkaar samenhangend en duidelijk Toekomstbeeld voor het gebied. Daarbij hebben we de verschillende raakvlakken en afhankelijkheden tussen de verschillende (deel)projecten in kaart gebracht. Op basis van dit alles beschrijven we de processtappen die nodig zijn op weg naar het Toekomstbeeld.



1.2 Bijdrage aan de oplossing van drie opgaven

Met de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone dragen we bij aan de oplossing van drie opgaven voor de wijken en voor de hele stad op het gebied van woningbouw, mobiliteit en herinrichting van de openbare ruimte.



Woningbouw

De gemeente Groningen groeit snel. De woningnood is hoog en er is behoefte aan goede locaties voor woningbouw. Ook is er een tekort aan werklocaties. In onze omgevingsvisie hebben wij de Oosterhamrikzone aangewezen als één van de belangrijke woningbouwgebieden in Groningen. Het is een aantrekkelijke locatie om te wonen, omdat het op korte afstand ligt van de binnenstad, stedelijke voorzieningen en werklocaties.

Van de Oliemuldersbrug is het slechts 7 minuten fietsen naar de Martinitoren. Bovendien biedt het gebied ruimte om woningen te bouwen, vooral langs de oever van het Van Starckenborghkanaal. De afgelopen periode zijn er al 1.000 nieuwe woningen gebouwd. In de komende jaren is er ruimte voor nog eens rond de 1.000 nieuwe woningen. Deze ontwikkeling levert een bijdrage aan het oplossen van het woningtekort in de hele stad.



Mobiliteit

De bereikbaarheid van het noordoostelijk deel van de stad en het UMCG staat al langere tijd onder druk, met name rondom de Europaweg, de Petrus Campersingel en het Damsterdiep. Het gaat zowel om verkeer de stad in en uit, maar ook om verkeer tussen de wijken en binnen de wijken zelf. De nieuwe woningbouw in de Oosterhamrikzone maakt dit probleem nog groter. Daar komt bij dat we ook het autoverkeer op de Diepenring willen verminderen. Om dit te kunnen realiseren is voor verkeer dat straks niet meer via de Diepenring kan rijden ruimte nodig op bijvoorbeeld de Sumatralaan, J.C. Kapteynlaan en Petrus Campersingel. Een andere ontwikkeling is dat als de nieuwe Gerrit Krolbrug is gerealiseerd er hogere en grotere schepen door het Van Starckenborghkanaal kunnen, als onderdeel van de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl. Dit betekent dat er meer schepen gebruik gaan maken van deze vaarroute en dat de huidige busbaanbrug vaker opengaat. Iedere opening heeft forse vertragingen voor het openbaar busvervoer tot gevolg. Tegen deze achtergrond zijn in de mobiliteitsvisie maatregelen vastgelegd die essentieel zijn voor de bereikbaarheid van onze stad.

Bovendien hebben we onze visie op mobiliteit in dit gebied verder ontwikkeld. Er is afscheid genomen van het Oosterhamriktracé als ontsluitingsroute van de binnenstad en het UMCG. In plaats daarvan is in de mobiliteitsvisie een wijkuitvalsweg voor wijkbewoners naar de oostelijke ringweg opgenomen.

Dit alles leidt tot de noodzaak voor een nieuwe oeververbinding over of onder het Van Starckenborghkanaal voor bus, auto, fiets en voetganger. Voor de fiets maakt dit een nieuwe en aantrekkelijke route tussen de binnenstad, de Oosterhamrikzone en Kardinge mogelijk. Voor de auto kunnen we daardoor een nieuwe wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg aanleggen. Tot slot kan het openbaar vervoer ongehinderd het Van Starckenborghkanaal passeren.



Herinrichting van de openbare ruimte

De openbare inrichting van de Oosterhamrikzone is in de afgelopen decennia grotendeels ongewijzigd gebleven. Dat is te zien. Het gebied is sleets, verouderd, onaantrekkelijk en de openbare inrichting van de Oosterhamrikzone is in de afgelopen decennia grotendeels ongewijzigd gebleven. Dat is te zien. Het gebied is sleets, verouderd, onaantrekkelijk en voldoet niet aan onze ambities voor onder andere leefkwaliteit, klimaatadaptatie en groen. Er is veel winst te behalen. Daarom willen we de Oosterhamrikzone een flinke opknappbeurt geven. We willen er een gebied van maken met groene en veilige straten, waar je prettig kunt wonen, werken en leven. We gebruiken daarvoor de 10 dimensies uit de ontwerpleidraad voor de openbare ruimte.

Op dit moment ligt veel terrein braak, wachtend op een nieuwe toekomst. Bovendien vormt de busbaan aan de Oosterhamrikkade noordzijde een harde barrière van asfalt en damwanden tussen de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt. Het is de ambitie om van het Oosterhamrikkanaal de trekpleister van de buurt te maken: zichtbaar, bereikbaar en beleefbaar. Om dit te kunnen doen verplaatsen we de busroute naar de E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat. Hiermee komt aan de noordkade van het Oosterhamrikkanaal ruimte voor de fietsverbinding en een toegankelijke oever.

Door de verplaatsing van de busroute maken we nieuwe pleinen waarbij de bushaltes een centrale plek innemen voor de bewoners van de wijk en een aanjager zijn van de lokale economie: omringd door woningen, winkels, horeca en voorzieningen. Het water van de kanalen wordt weer toegankelijk. Zo maken we voor iedereen een nieuw en prachtig stuk stad aan het water en brengen we de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt dichterbij elkaar.



Woningbouw in blokstructuur in de Grunobuurt
(foto: De Zwarte Hond)



Mobiliteit integratie ingepast bij UMCG Noord
(foto: gemeente Groningen)

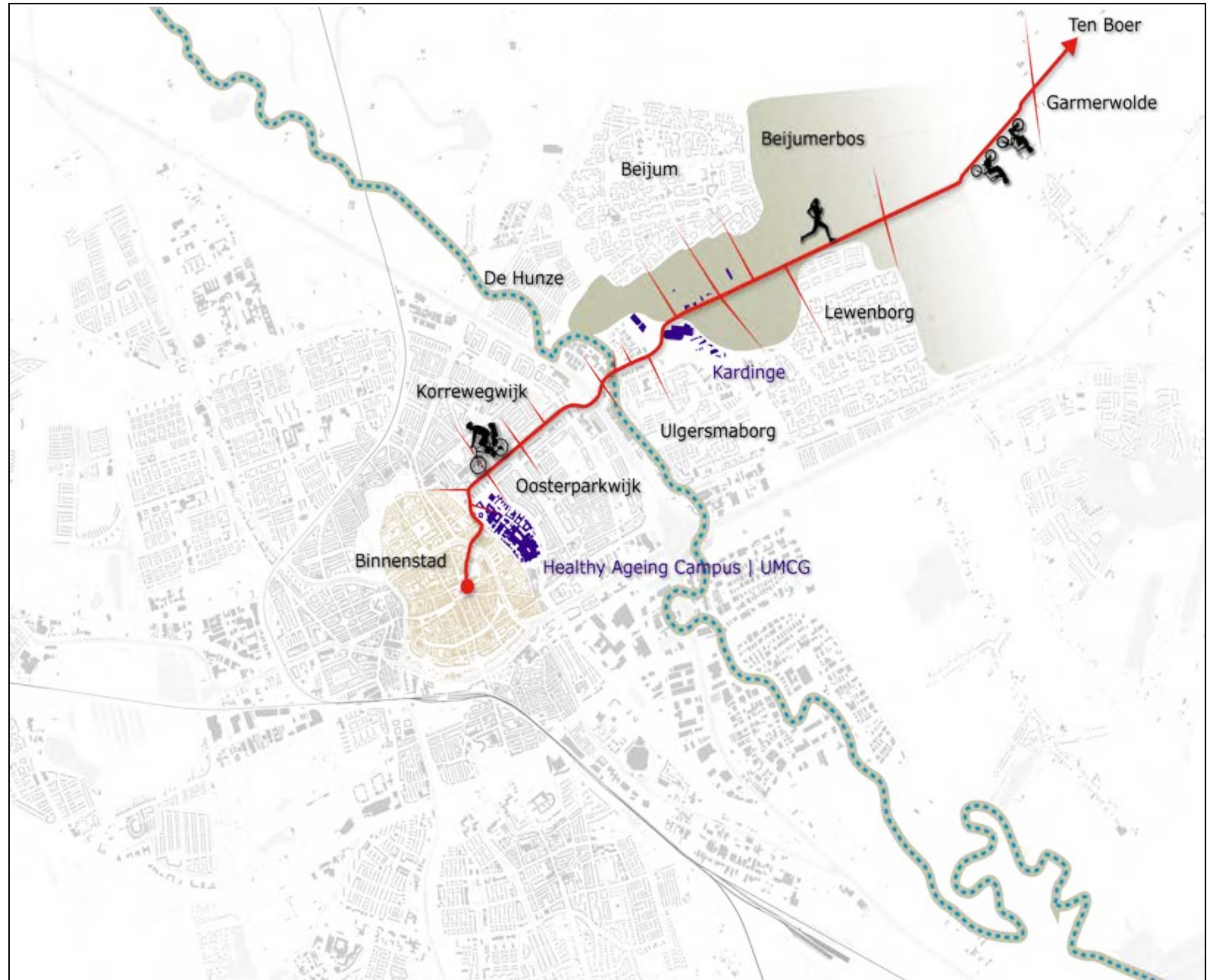


Het water is toegankelijk bij de Helperkade
(foto: Ronald Zijlstra)

1.3 Oosterhamrikzone als bouwsteen voor de Kardinges-as

De ontwikkeling van de Oosterhamrikzone is een belangrijk onderdeel van de Kardinges-as. De Kardinges-as is de ruimtelijke (fiets) verbinding vanaf de Martinitoren tot Kardinges en verder. Deze as verbindt de binnenstad, het UMCG, de Healthy Aging Campus, de Oosterhamrikzone en het recreatiegebied Kardinges na elkaar. Bovendien krijgen de wijkvernieuwingswijken Lewenborg en Beijum zo een betere aansluiting op de stad. Dit maakt de wijken sterker en aantrekkelijker om te wonen. Het is één van de levendige ontwikkelassen waarlangs de stad groeit en waarin de uitbreiding van de stad plaatsvindt. In een nauw samenspel krijgen de stedelijke ambities op het gebied van wonen, werken, leefkwaliteit, duurzaamheid en mobiliteit hier vorm. Zo geven we structuur aan ontwikkeling.

Een nieuwe, doorgaande en aantrekkelijke langzaamverkeerroute voor fietsers, voetgangers en recreanten tussen binnenstad en Ommeland is één van de dragende elementen van de as. De route maakt de woonwijken die buiten de ring liggen en de dorpen in de omgeving beter bereikbaar en verbindt ze met de stad. De nieuwe fietsroute is ook een belangrijke verandering in de Oosterhamrikzone en loopt hier aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal. Gevoed door de uitbreiding van de woningbouw, het toegankelijk en beleefbaar maken van de kanalen, het opknappen van de openbare ruimte en de nieuwe mobiliteitsverbindingen is de Oosterhamrikzone een onmisbare bouwsteen voor de ontwikkeling van de Kardinges-as.



2. HISTORIE EN HUIDIGE SITUATIE

2.1 Historie

Het Oosterhamrikkanaal is een voormalige scheepvaartverbinding. Het kanaal loopt tussen het Van Starckenborghkanaal in het oosten en het Ebbingekwartier (Bloemsingel) in het westen. Het kanaal scheidt de Korrewegwijk van de Oosterparkwijk. Een korte beschrijving van de ontwikkeling van het gebied rond het Oosterhamrikkanaal helpt om te begrijpen hoe het gebied geworden is tot wat het nu is.



Aanleg Zaagmuldersbrug in 1938
(foto: Groninger Archieven)



Oosterhamrikkade noordzijde in 1961
(foto: Piet Boonstra/Groninger Archieven)

Oosterhamrikkanaal als nieuwe verbinding

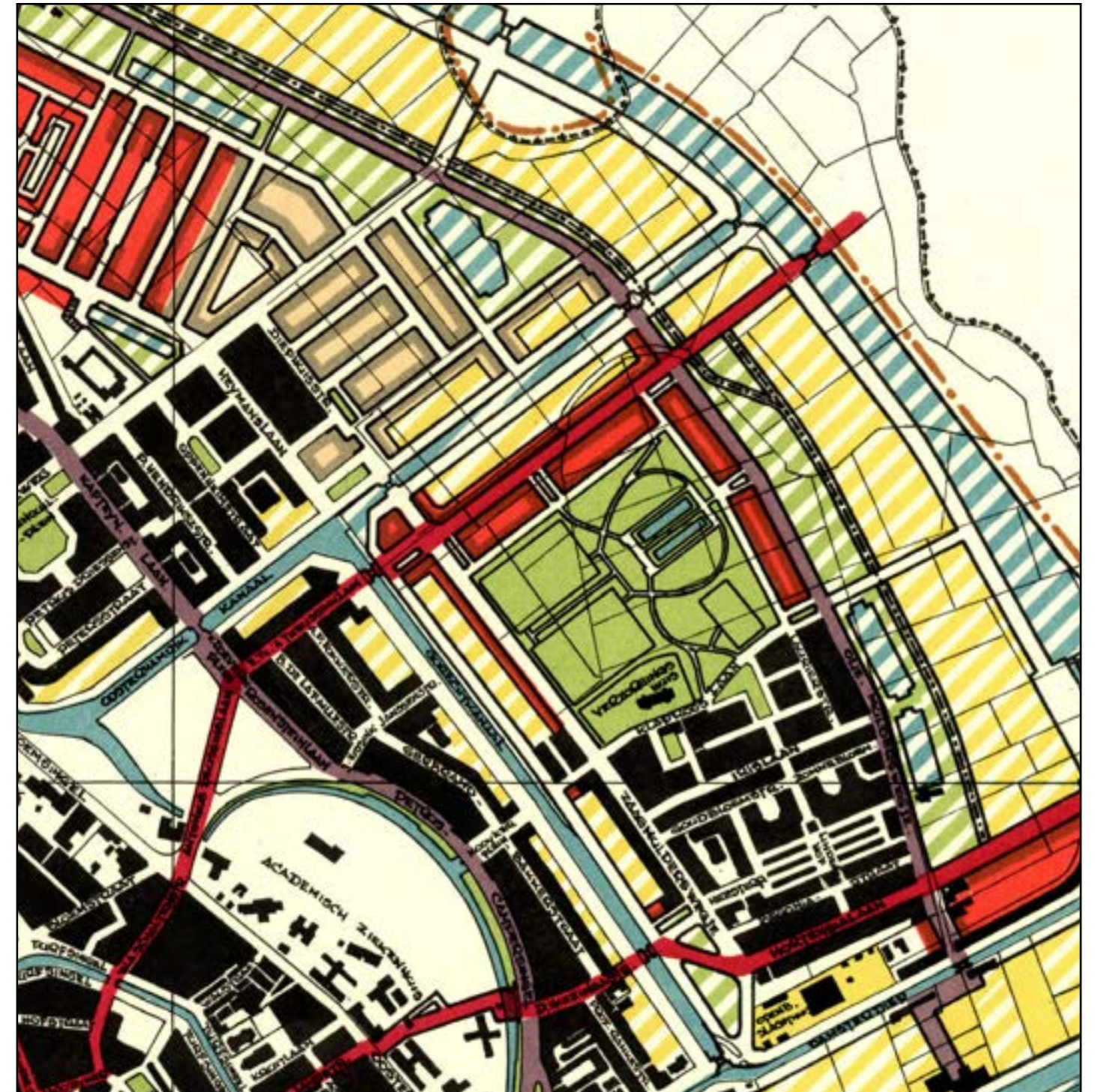
Rond 1918 werd het Academisch Ziekenhuis Groningen (nu UMCG) uitgebreid. Dit ging ten koste van de vestinggracht die werd gebruikt als verbinding tussen het Boterdiep en het Damsterdiep. Ter vervanging werd, verder naar het oosten, het Gorechtkanaal aangelegd. Haaks op dit kanaal kwam het Oosterhamrikkanaal, om te zorgen voor bevoorrading van de toenmalige Groningse (Kool) gasfabriek. Vier jaar later werd in 1928 het Van Starckenborghkanaal aangelegd en in 1938 werd het Oosterhamrikkanaal hierop aangesloten.



Zicht op het Wielewaalplein rond 1950 (foto: E. Pluister/Groninger Archieven)

Uitbreiden van de stad Groningen

Na 1900 breidde Groningen sterk uit. De gemeente plande wijken zoals de Gorechtbuurt, Korrewegwijk en Oosterparkwijk. De plannen bestonden vooral uit gesloten bouwblokken, met winkeltjes in de hoeken. Er kwamen enkele wegen die het verkeer de stad uit leidden. Eén daarvan liep over de W.A. Scholtenstraat, de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat. Dit werd gezien als dé verbindingroute tussen de stad en het noordoosten, met een toekomstige brug over het nieuwe Van Starckenborghkanaal. Industrie werd ingetekend langs de vaarwegen, met woningbouw eromheen.



Plan van uitbreiding in 1932 (afbeelding: gemeente Groningen)



Intocht Sinterklaas rond 1958 (foto: Piet Boonstra/Groninger Archieven)

Kanalen verliezen functie

In de praktijk kwam de industrie vaak veel later dan de woningen. Vooral na de Tweede Wereldoorlog vestigde zich langzaam industrie langs het Oosterhamrikkanaal. De brug over het Van Starckenborghkanaal kwam er destijds niet. Vrachtverkeer over het water vond steeds minder plaats, vooral nadat de gasfabriek in 1965 stopte. De kanalen verloren daarmee hun functie en daardoor ook hun aantrekkingskracht voor de industrie.



Garagebedrijf Van der Molen in 1975 (foto: D. van der Veen/Groninger Archieven)



Woonschepen langs ongebruikte kades rond 1980 (foto: gemeente Groningen)

Gedeeltelijke demping voor een nieuwe busverbinding

Vanaf 1960 werden er plannen gemaakt om het Oosterhamrikkanaal te dempen en te vervangen door een verkeersverbinding naar de nieuwe wijken Beijum en Lewenborg. Uiteindelijk is gekozen voor een gedeeltelijke demping voor een busbaan, die in 1986 werd opgeleverd. Woonschepen kregen een plek langs de ongebruikte oevers van het Oosterhamrikkanaal. Na de jaren 90 begon industrie en handel uit het gebied te vertrekken. Dit zorgde voor lege en verloederde bedrijfspanden en had een negatief effect op de uitstraling van het gebied rond het Oosterhamrikkanaal.



Aanleg van de busbaan in 1985 (foto: Frank Straatemeier/Groninger Archieven)

Herontwikkeling van het gebied

In 2003 stelde de gemeenteraad de visie 'Radiaal wakker gekust' vast, om de zone rondom het Oosterhamrikkanaal verder tot ontwikkeling te brengen. Vanaf dat moment is gestart met de gewenste herontwikkeling en met nieuwe woningbouw in het gebied. In 2004 werd op het voormalige gasfabriekterrein gestart met de bouw van het Ebbingekwartier, een nieuwe wijk met moderne gesloten woonblokken.



Vervanging van handelsgebouwen door woningbouw na 2010 (foto: gemeente Groningen)

2.2 Huidige situatie

Ondanks de gestarte herontwikkeling ligt het Oosterhamrikkanaal nog steeds onbemand tussen de twee mooie stadswijken met groene voortuinen, karakteristieke straatjes en sprekende architectuur: de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt. Momenteel kenmerkt de zone zich door oude, braakliggende bedrijventerreinen, tijdelijke woningen en bedrijfsgebouwen, al gerealiseerde nieuwbouw en een 'versteende' busbaan langs het Oosterhamrikkanaal. De openbare ruimte rond de voormalige industriegebieden is slechts en onverzorgd. De zuidelijke kade van het Oosterhamrikkanaal is rommelig, deels met mooie, goedverzorgde schepen, deels met woonschepen van mindere kwaliteit. De inrichting van veel straten is gemaakt voor de industrie die het gebied kenmerkte.



Oosterparkwijk (foto: gemeente Groningen)



Professorenbuurt (foto: gemeente Groningen)



Tussen de wijken ligt een verwaarloosd kanaal (foto's: gemeente Groningen)

Busbaan en onaantrekkelijk kanaal als barrière tussen de wijken

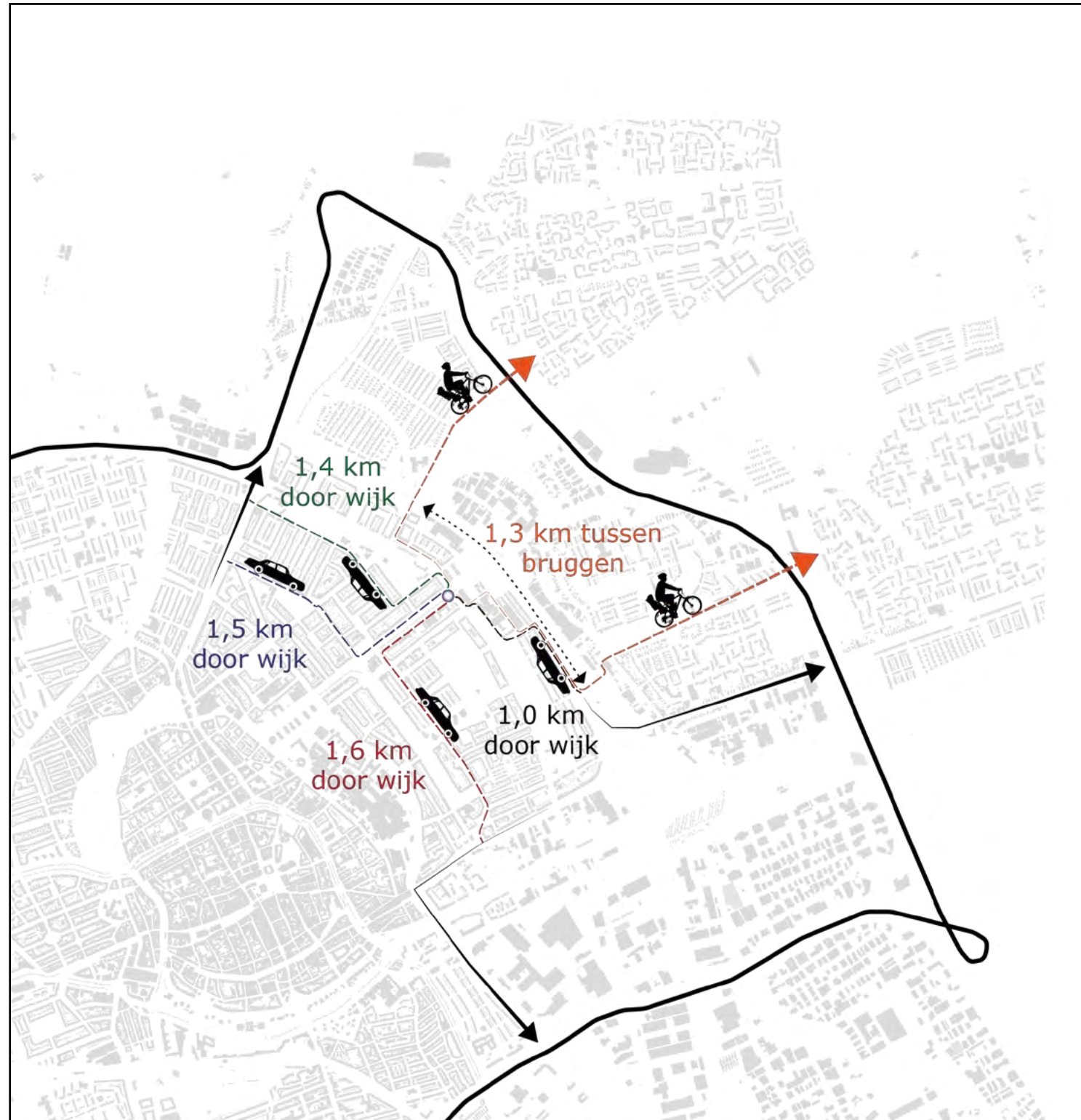
De aanleg van de busbaan zorgde voor een belangrijke HOV-verbinding tussen de stad en de omgeving. Maar met de busbaan kwam er ook een barrière bij, die de afstand tussen de wijken vergrootte. De bushaltes hebben geen relatie met de omgeving en geen voorzieningen in de directe omgeving. Het kanaal werd onbereikbaar en steeds onaantrekkelijker. Bij grote delen van de oevers van het Van Starckenborghkanaal en het Oosterhamrikkanaal kun je niet komen. Het gesloten bouwblok aan de Vinkenstraat noordzijde, tussen de Zaagmuldersweg en de Oliemuldersweg vormt, net als de busbaan, een barrière. Het zorgt er bovendien voor dat het kanaal vanuit de wijk onzichtbaar is.



De Oosterparkwijk en de Korrewegwijk keren zich nu van elkaar af.

Geïsoleerde ligging van de Oosterhamrikzone

Een verbinding over het Van Starckenborghkanaal en de omliggende wijken is er nooit gekomen. Dit zou nu een directe en logische verbinding de wijk uit richting Kardinge en de oostelijke ringweg zijn geweest. Hierdoor is het gebied altijd een 'achterkant' gebleven, waar veel inwoners van Groningen niet komen. De stad stopt bij het kanaal. De Oosterhamrikzone ligt midden in het stedelijk gebied, maar toch achteraf.



Kardinge lijkt nu ver weg
(foto: gemeente Groningen)



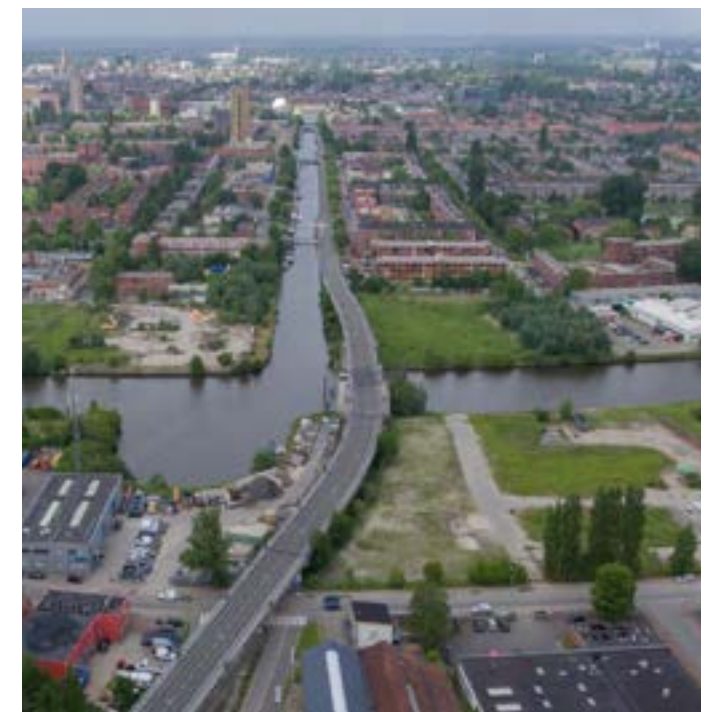
Lopen en fietsen langs kanaal is onaantrekkelijk
(foto: gemeente Groningen)

De Hunze is niet meer zichtbaar

Aan de overkant van het Van Starckenborghkanaal ligt het bedrijventerrein Ulgersmaweg. De vorm van het handels- en industriegebied is bepaald door het Van Starckenborghkanaal, de Ulgersmaweg en de Hunze. De eeuwenoude rivier is op sommige plekken niet meer zichtbaar of zelfs niet meer aanwezig. De busbaanbrug en de Kardingeweg zijn over de Hunze heengeleid. De ooit voor de stad zo belangrijke rivier is op plekken onherkenbaar en onbemind.

Kruisbestuiving en creativiteit

Op plekken rond de Paradijsvogelstraat heeft de onaantrekkelijkheid van de locatie geleid tot kruisbestuiving en creativiteit. Laagdrempelige bedrijvigheid voorziet in lokale behoeftes, zoals het repareren van een auto. Bie de Buuf zorgt voor levendigheid in de Oosterparkwijk. En bij Toentje kunnen vrijwilligers helpen met tuinieren.



Het Oosterhamrikkanaal vanuit de lucht rond 2018 (foto: gemeente Groningen)



Bie de Buuf (foto: Ronald Zijlstra)

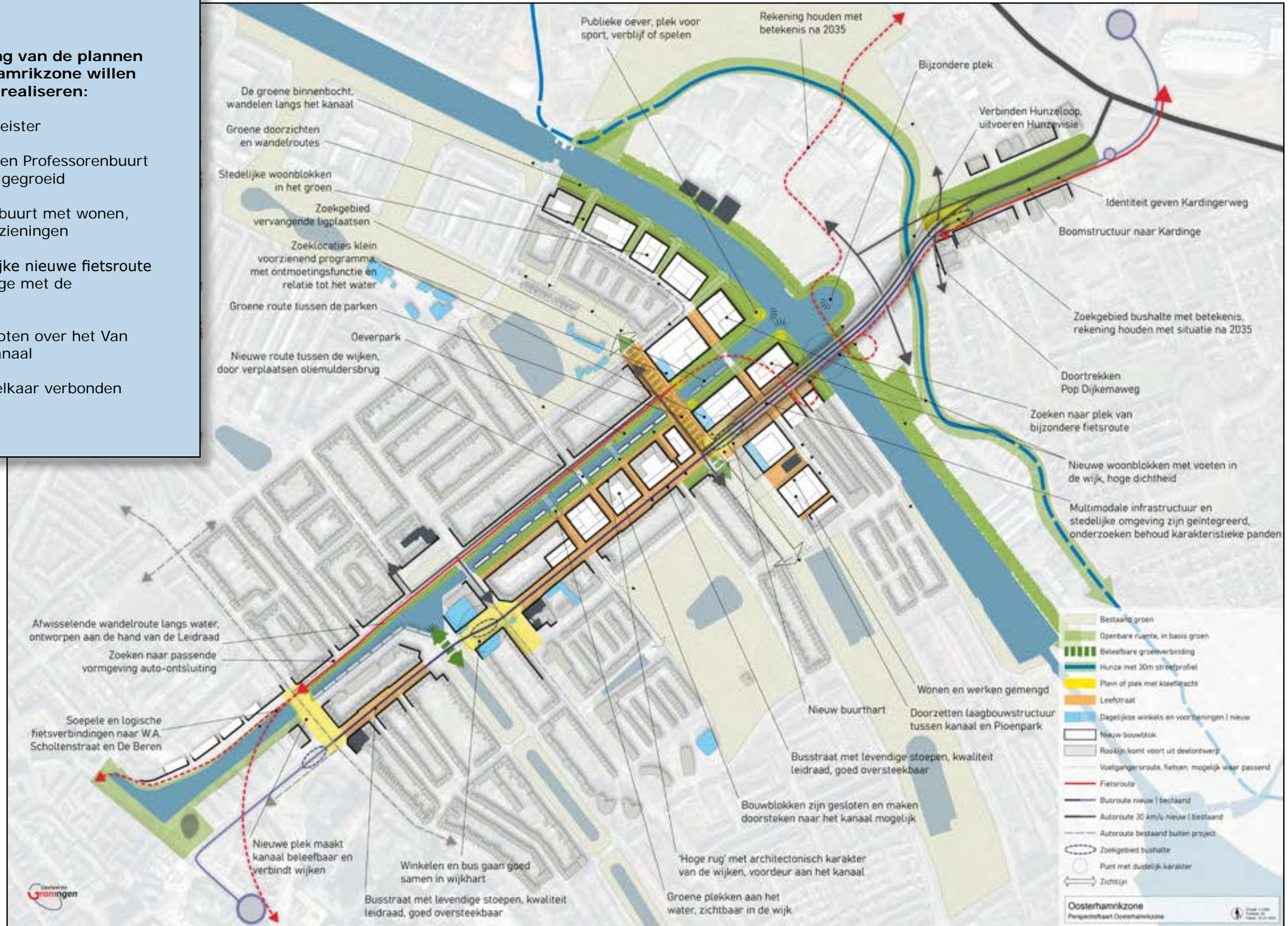


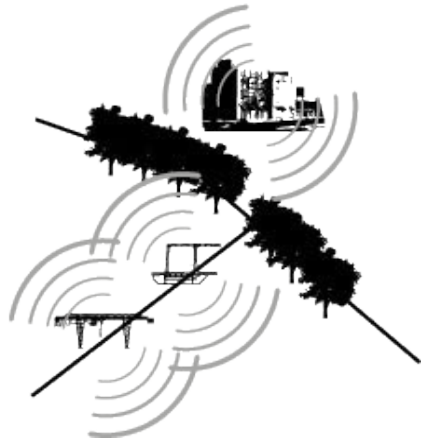
Toentje (foto: Stichting Toentje)

3. WAT WILLEN WE MET DE OOSTERHAMRIKZONE?

Met de uitwerking van de plannen voor de Oosterhamrikzone willen we zes ambities realiseren:

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





Water als integraal onderdeel van de stad



Sport en spel aan het kanaal

Stad aan het water

Groningen wil zich sterker presenteren als stad aan het water. De kanalen in de Oosterhamrikzone bieden alle kansen om hier vorm aan te geven, mede door de verplaatsing van de busroute. We maken het water van het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal weer toegankelijk voor de buurt en de stad. We zorgen ervoor dat de mensen bij de oevers kunnen komen en maken het water meer zichtbaar en beleefbaar. We leggen wandel- en fietsroutes aan langs en nabij het water, waardoor iedereen van het uitzicht kan genieten.

Genieten van het water

Straks kun je in het gebied echt wonen aan het water, met uitzicht op het kanaal. Vanaf de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal kun je het kanaal weer zien. De ligplaatsen voor de woonboten blijven behouden. De openbare ruimte wordt open, groen en ecologisch ingericht, met bruggen, bankjes en gezellige pleinen met terrassen aan het water. Langs beide kanalen kun je wandelen, joggen, fietsen en recreëren en op het water kun je varen. Zo kan iedereen weer van het water genieten en maken we van het water een trekpleister.

Hunze herkenbaar en zichtbaar

Ook de rivier de Hunze maken we weer herkenbaar en zichtbaar. Daarmee geven we uitvoering aan de Hunzevisie.

Referentiefoto's voor Groningen als stad aan het water:



Wandelen zoals langs het Eindhovens Kanaal (foto: gemeente Groningen)



Kraanbolwerk in Zwolle: wonen aan het water, langs een openbare oever (foto: www.egbertdeboer.com)



Zitplekken aan het water zoals in Utrecht (foto: gemeente Groningen)



Ruimte voor horeca en watersport zoals in de Piushaven in Tilburg (foto: gemeente Tilburg)



De Hunze weer zichtbaar en toegankelijk (tekening: gemeente Groningen)



Een nieuw stuk stad rond het kanaal verbindt beide wijken

Prettig wonen, werken en verblijven

We gaan van de Oosterhamrikzone een prachtig nieuw stuk stad maken, waar je prettig kunt wonen, werken en verblijven. Langs de oevers komen nieuwe woningen en de openbare ruimte krijgt een ingrijpende opknapbeurt. Zo groeien de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt via het water naar elkaar toe. We ritsen als het ware de buurten aan elkaar.

Nieuwe woningen

De afgelopen jaren zijn er al zo'n 1.000 woningen in het gebied bij gekomen. De komende jaren kunnen we er nog tot 1.000 woningen bijbouwen voor ongeveer 1.500 - 2.000 Groningers. Het getal 1.000 is geen harde doelstelling. We laten ons leiden door de vorm en wat past in de omgeving.

In ons woonbeleid streven we naar een ongedeelde, inclusieve stad. Omdat er nu relatief veel jonge mensen met een lager inkomen in de Oosterhamrikzone wonen, richten we ons met de toekomstige woningbouw meer op mensen met midden en hogere inkomens, zowel huur als koop, om zo de gewenste balans te bereiken.

Aansluiten op het karakter van de omliggende stadswijken

De Oosterparkwijk en Korrewegwijk zijn oude karakteristieke Groningse stadswijken met samenhang tussen stedenbouw, architectuur en openbare ruimte. De Oosterhamrikzone krijgt het karakter van de omliggende stadswijken mee. We sluiten in de woningbouw niet alleen aan bij de oude wijken, maar we laten ook het industriële verleden terugkomen. Er komen daarom stevige woonblokken met voornamelijk appartementen. In de nieuwe woonblokken hebben de woningen op de begane grond de voordeur aan de straat, net als in de oude wijken.

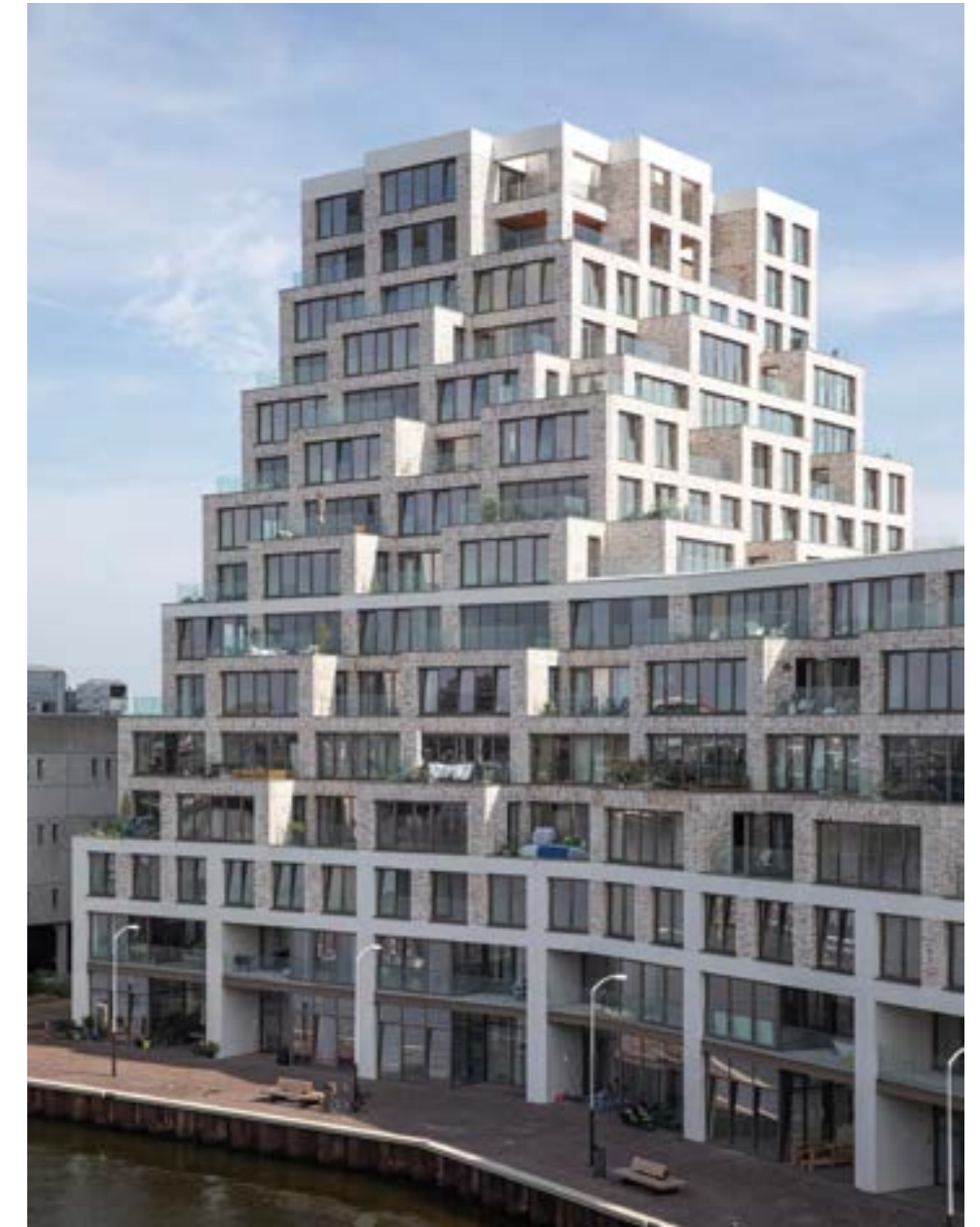


De Grunobuurt is een voorbeeld van het doorzetten van de straten en het bouwen van de wijk in woonblokken (foto: De Zwarte Hond)

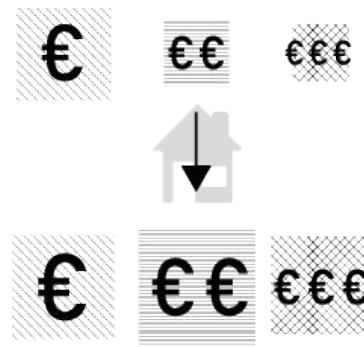


Het gesloten bouwblok als basis, met voordeuren en voortuintjes aan de straat (foto: www.jackhobhouse.com)

Vanwege de flinke woningbouwopgave maken we de woonblokken intensiever en hoger. In de basis bevatten de appartementencomplexen vier lagen. Op een paar plekken kunnen we hiervan afwijken, zoals aan de Paradijsvogelstraat. In het gebied bij de kruising tussen het Van Starckenborghkanaal en het Oosterhamrikkanaal is ruimte voor hoogbouw tot 70 meter. Van daaruit neemt de hoogbouw stapsgewijs af.



Bijzondere architectuur en sprekende gevels op de hoeklocaties bij de kruising van de kanalen, zoals in Amsterdam (foto: LEVS architecten)



Accent op midden en hoog huren en kopen



Levendige plint en contact met de straat

Nadruk op de leefkwaliteit

In de mobiliteitsvisie en in de 'Nieuwe ruimte', de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte hebben we bepaald dat de leefkwaliteit het uitgangspunt is voor de inrichting en dat we de verbindingen zo goed mogelijk in de omgeving inpassen. Hiermee leggen we de basis voor een nieuwe kijk op onze openbare ruimte met als belangrijkste uitgangspunt dat verkeersruimte niet langer leidend is bij de inrichting van straten. Bij de inrichting van straten moet het ook gaan om andere opgaven, zoals bijvoorbeeld biodiversiteit, klimaatadaptatie, gezondheid en ruimte voor ontmoeten. Er zijn tien dimensies gedefinieerd voor een prettige leefomgeving van onze straten en buurten. Deze gebruiken we bij de herinrichting van de Oosterhamrikzone.

Klimaatadaptief en natuurinclusief

We bereiden de Oosterhamrikzone voor op het toekomstige klimaat, dat zal bestaan uit meer perioden van droogte, hitte en wateroverlast. We zorgen voor een klimaatrobuuste groenstructuur en een aanpak om regenwater voldoende vast te houden en overtollig regenwater vertraagd af te voeren naar de kanalen en de Hunzeloop. Deze klimaatbestendige inrichting is bedoeld voor de leefkwaliteit in het gebied en zorgt voor verkoeling en beschutting voor mens, flora en fauna. In de Oosterparkwijk en Professorenbuurt is het aandeel groen en boomkroonbedekking lager dan het gemeentelijke gemiddelde. De ontwikkeling van de Oosterhamrikzone biedt volop kansen om een klimaatbestendige buurt te maken.

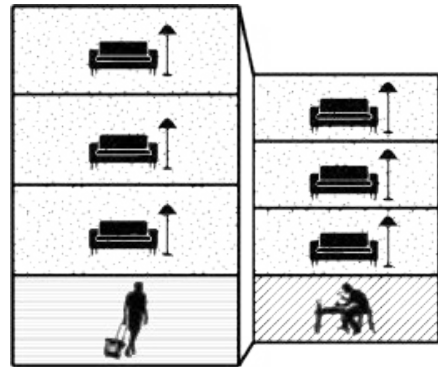
Leefbare woonstraten

De inrichting van de Oosterhamrikkade noord- en zuidzijde stamt nog uit de tijd dat er veel bedrijven waren gevestigd. De sfeer die dit met zich meebrengt draagt niet bij aan het woonplezier van de bewoners. Dit willen we aanpakken.

Er komen groene en veilige woonstraten, met brede trottoirs en minder auto's zodat kinderen veilig buiten kunnen spelen en zelf naar school kunnen gaan. Sluipverkeer wordt ontmoedigd en parkeren vindt in nieuwe straten niet plaats in de openbare ruimte.



Lange Voorhout in Den Haag biedt ruimte voor automobilisten en wandelaars onder één bladerdak en is een goede referentie voor het Oosterhamrikplein (foto: gemeente Groningen)



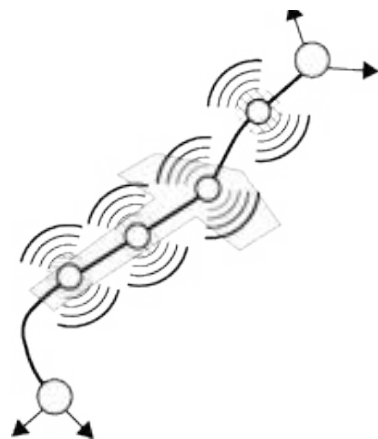
Wonen, werken en voorzieningen dichtbij

Kleinschalige levendige buurtcentra in de wijk

In de Oosterhamrikzone zien we noodzaak en ruimte voor uitbreiding van voorzieningen dichtbij de bewoners. We zetten in op versterking van het Wielewaalplein, als buurtcentrum met een belangrijke maatschappelijke en economische functie voor de omliggende wijken. Daar voegen we een kleinschalig en levendig buurtverzorgend winkelcentrum aan toe op het nieuwe Oosterhamrikplein, aan het einde van de Oliemuldersweg op de kruising tussen de Vinkenstraat en het Oosterhamrikkanaal.

Bushaltes maken wijken levendiger

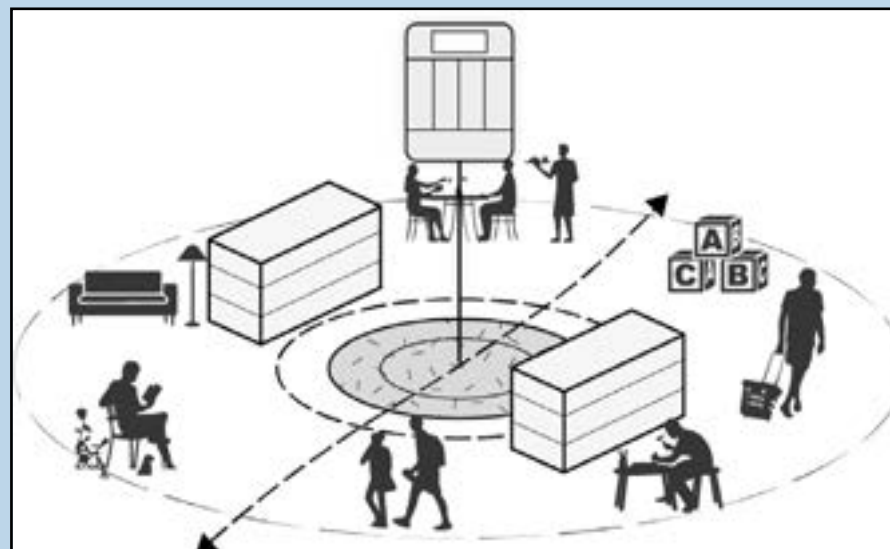
Bushaltes en de buslijnen kunnen een effectieve rol spelen om de leefbaarheid in een wijk te verbeteren. Daarvoor moeten ze integraal onderdeel zijn van de samenleving; plekken waar veel mensen in het dagelijkse leven (samen)komen. Voorwaarden hiervoor zijn dat de haltes op gunstige locaties liggen, midden in de wijk, lopend en fietsend makkelijk bereikbaar en voorzieningen en lokale bedrijven in de directe omgeving bieden.



Bushaltes gekoppeld aan plekwaarde



Voorzieningen worden ingepast in het bouwblok (foto: www.nataarchitecten.nl)



Bushalte maakt dagelijks leven gemakkelijk

Door de bushaltes te integreren in de buurtcentra Wielewaalplein en Oosterhamrikplein maken we pleinen met meerwaarde voor de Oosterparkwijk en Professorenbuurt. Levendige pleinen die daadwerkelijk iets toevoegen aan de wijk en waar het dagelijkse leven zich afspeelt. Met de bushalte als centrale plek, omringd door woningen, deels nieuwe winkels, nieuwe horeca en nieuwe voorzieningen. En met volop ruimte om elkaar te ontmoeten. Als knooppunt van sociale en publieksactiviteiten en daarmee het centrum in de gemeenschap.

Nieuw: Oosterhamrikplein

Het nieuwe Oosterhamrikplein is op loop- en fietsafstand voor de buurtbewoners. We zien mogelijkheden voor een kleine supermarkt voor de dagelijkse boodschappen, andere (vers)winkels, (dag)horeca en maatschappelijke zorggerelateerde functies, bijvoorbeeld een huisarts, tandarts, apotheek of een Michi Noeki. Met de toevoeging van een supermarkt op het Oosterhamrikplein ligt vrijwel de hele Oosterhamrikzone binnen 5 minuten lopen van een supermarkt. Het totale aanbod op het plein zal niet groter zijn dan 5.000 m², met maximaal 1.500 m² voor de supermarkt. Om ontmoeting te stimuleren maken we voorzieningen en winkels van buitenaf goed herkenbaar en laagdrempelig.



Aantrekkelijke openbare ruimte rond voorzieningen, zoals in Hengelo
(Foto: OKRA)

Behoud van bestaande maatschappelijke voorzieningen

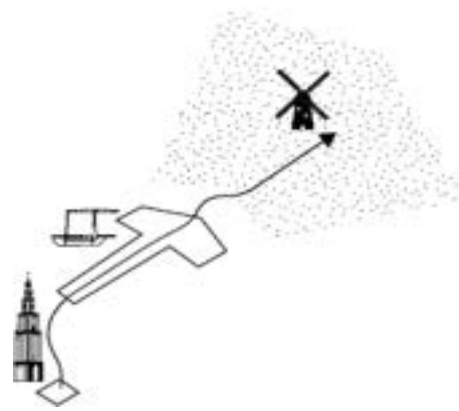
We zetten in op behoud en versterking van de huidige maatschappelijke voorzieningen zoals Bie de Buuf en Toentje. Andere maatschappelijke voorzieningen in en rond het gebied, zoals scholen, sporthallen en buurthuizen kunnen de toekomstige groei van het woningaanbod aan.

Wonen en werken gemengd in het gebied

Om het gebied overdag levendig te maken en de stad compact te houden onderzoeken we hoe we in het gebied wonen en werken meer met elkaar kunnen mengen. In nieuwe woongebieden willen we tot 20% van het vloeroppervlak met werkfuncties invullen, bijvoorbeeld midden- en kleinbedrijf of mogelijk kleinschalige kantoren. Voorzieningen zoals zorg, onderwijs en cultuur vallen hier niet onder.



Door de toevoeging van dagelijkse winkels aan het Oosterhamrikplein komt de gehele Oosterhamrikzone binnen vijf minuten loopafstand van een supermarkt te liggen



Doorgaande lijn van
Martinitorren tot Ommeland

Versterking van de Kardinge-as

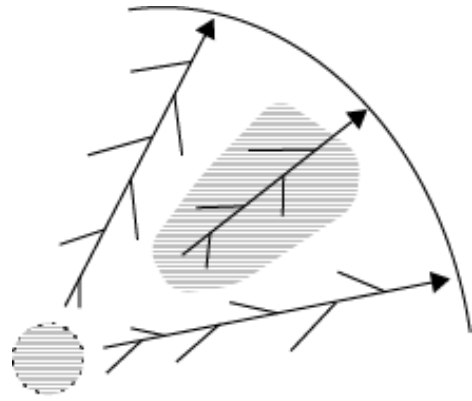
Het creëren van de nieuwe oeververbinding maakt een nieuwe en aantrekkelijke fietsroute voor de stad mogelijk tussen de binnenstad, de Oosterhamrikzone, Kardinge en verder de provincie in. De fietsroute versterkt de Kardinge-as en ondersteunt ook de ontwikkeling van het recreatiegebied Kardinge. Voor de bewoners van de Oosterhamrikzone, de omliggende wijken én de binnenstad ligt Kardinge straks om de hoek. De fietsroute verbetert de fietsbereikbaarheid van de bestaande en toekomstige woonwijken ten oosten van de ringweg. Ook bedrijventerrein Ulgersmaweg krijgt een directe aansluiting op de fietsroute naar de binnenstad.

Verminderen van het autoverkeer

Het recreatiegebied Kardinge ligt straks voor meer inwoners van de stad op kortere fietsafstand. Ook wordt het aantrekkelijker om te parkeren op de P+R Kardinge en daarna op de fiets (of met de bus) naar het centrum te gaan. Dit is van belang voor inwoners uit de regio die Kardinge, het UMCG of voorzieningen in de binnenstad bezoeken. Daardoor vermindert het autoverkeer in de hele stad.



De Helperzoom is een vergelijkbaar voorbeeld van een vrijliggende fietsverbinding in onze stad (foto: gemeente Groningen)



Wijkuitvalsweg voor de buurt

Makkelijk de wijk uit via nieuwe oeververbinding

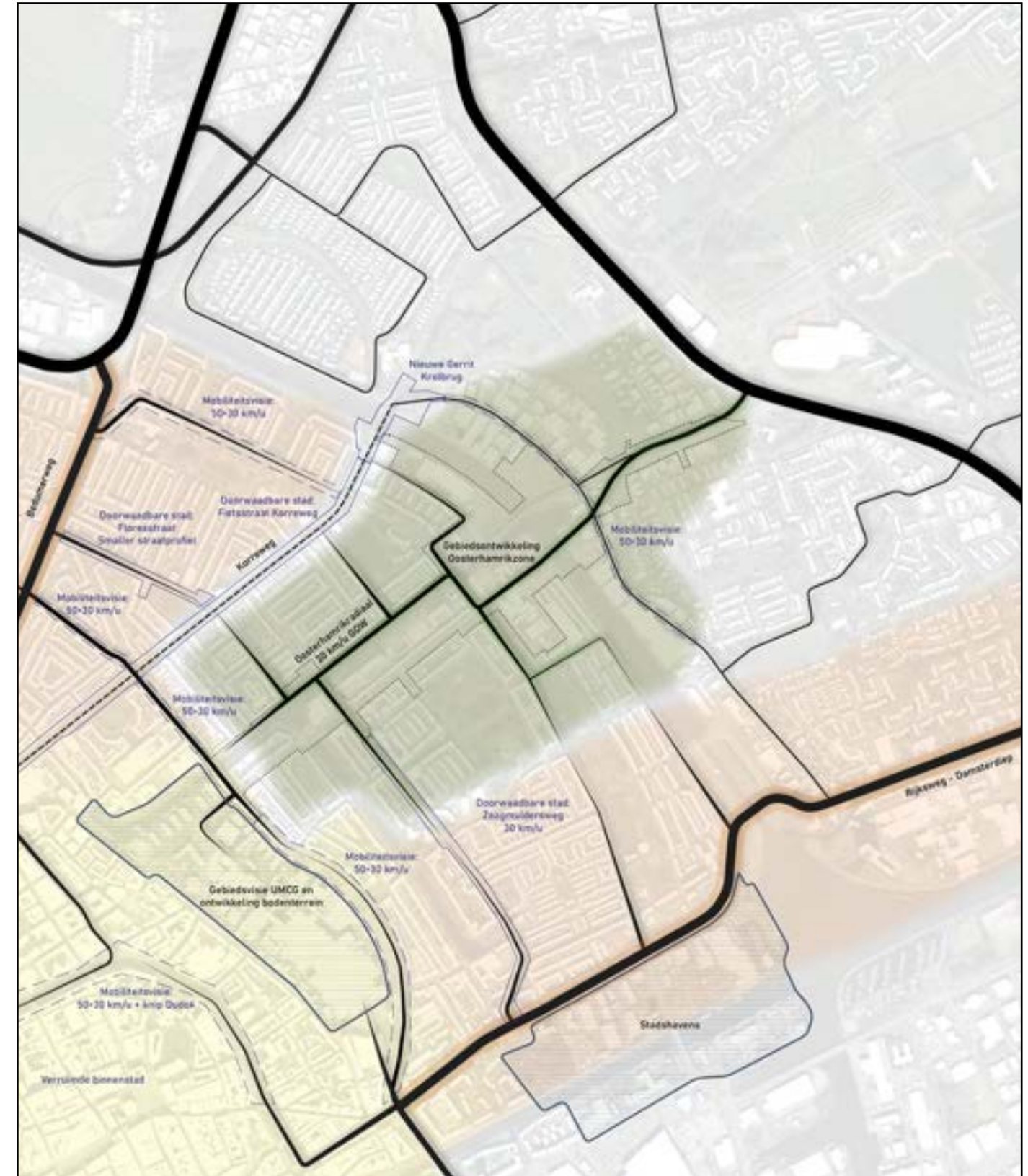
De bereikbaarheid van het noordoostelijk deel van de stad is vanwege het beperkte aantal verbindingen over het Van Starckenborghkanaal bijzonder kwetsbaar. De gevolgen van de aanvaring van de Gerrit Krolbrug op 15 mei 2021 maakten dit nog eens goed zichtbaar. De nieuwe oeververbinding neemt de barrière van het kanaal weg en is daarmee een aanwinst voor de hele stad.

Nieuwe wijkuitvalsweg Oosterhamrikzone - oostelijke ringweg

De nieuwe wijkuitvalsweg voor auto's is onderdeel van de mobiliteitsvisie. De verbinding komt in het verlengde van de Vinkenstraat. Zo worden de Oosterhamrikzone en naastgelegen wijken aangesloten op de oostelijke ringweg. Hiermee kunnen auto's gemakkelijker de wijk uit en worden andere straten en wijken niet meer belast met dit autoverkeer. De weg krijgt aan de zuidkant van het Van Starckenborghkanaal een maximumsnelheid van 30 km/u en is voornamelijk bedoeld als wijkuitvalsweg voor de huidige en toekomstige bewoners van de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt en niet voor een rechtstreekse ontsluiting van het UMCG of de binnenstad. Een belangrijk aandachtspunt is het beperken van het verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn. Dit vraagt mogelijk om verkeersmaatregelen aan de rand van het projectgebied. Door de nieuwe wijkuitvalsweg rijdt er minder verkeer vanuit de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt via bijvoorbeeld de Petrus Campersingel en het Europaplein. Daar ontstaat dan ruimte voor andere verkeer vanuit de binnenstad en vanuit het UMCG. Hierdoor heeft de nieuwe wijkuitvalsweg een positief effect op de bereikbaarheid van en de doorstroming in het noordoostelijke deel van de stad.



De klaprooslaan is qua vormgeving en materiaalgebruik vergelijkbaar met de toekomstige GOW-30 uitvalsweg (foto: gemeente Groningen)



Structuur voor het autoverkeer in de Oosterhamrikzone



Handhaven plekwaarde en programma met kleeftkracht

Stimuleren van verbinding tussen de mensen in het gebied

We stimuleren de verbinding tussen de mensen in het gebied, tussen jong en oud en tussen de huidige en de nieuwe bewoners. We zien een toekomst voor ons, waarin de bewoners elkaar zien en oog hebben voor elkaar. Om te zorgen voor een goed verbonden en gemengde wijk zetten we in op goede verblijfsplekken, mooie gebouwen, de juiste voorzieningen, nieuwe oversteken en doorsteken in het gebied.

Ontmoetingsplekken in de wijk en langs het water

De buurtcentra op het Wielewaalplein en het Oosterhamrikplein en de ruimte rond Bie de Buuf zorgen voor verbinding en versterken de leefbaarheid en ontmoetingsfunctie van de wijk. Dit zijn plekken waar functies en openbaar vervoer samenkomen en waar veel buurtbewoners naar toe gaan.

Het nieuwe Oosterhamrikplein speelt een belangrijke rol in de verbinding van de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt als aanvulling op het Wielewaalplein. Vanaf het plein zijn er wandelroutes naar de omliggende voorzieningen aan de overzijde van het Oosterhamrikkanaal en naar Bie de Buuf.



Impressie van de Oliemuldersbrug verplaatst naar het verlengde van de Hamburgerstraat (gemeente Groningen)

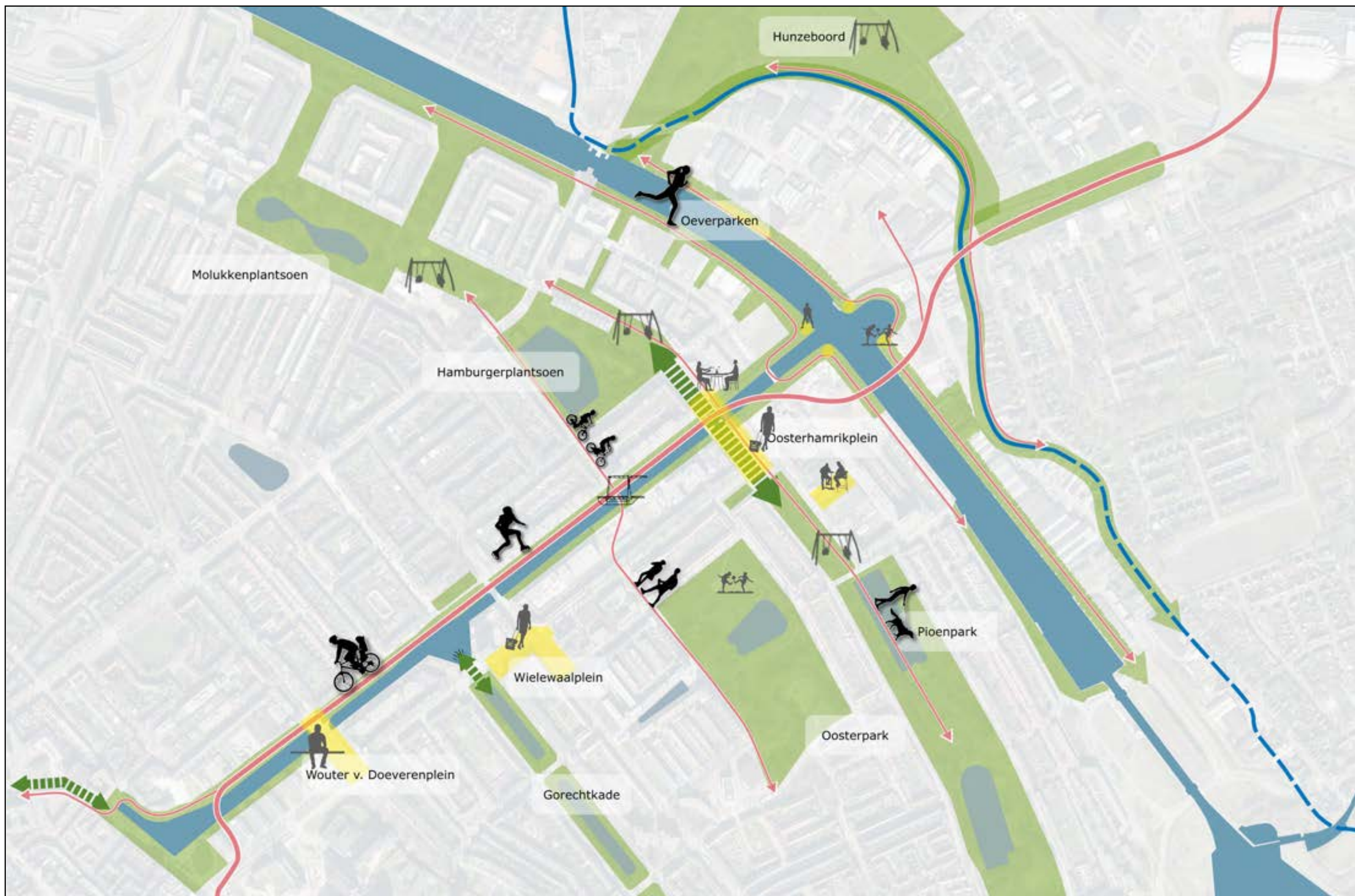


De Oranje Vrijstraatkade in Amsterdam (foto: oost-online.nl/Anja van Mil)

Nieuwe oversteken en doorsteken

We behouden de Oliemuldersbrug en verplaatsen de brug naar een nieuwe plek in het verlengde van de Hamburgerstraat. Hiermee maken we aantrekkelijke routes voor fietsers en voetgangers mogelijk tussen de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk, langs het Oosterpark, het Hamburgerplantsoen en het Molukkenplantsoen. Ook komt er een extra brug over het Oosterhamrikkanaal, ter hoogte van de Oosterhamriklaan en Oliemuldersweg. Tussen de Vinkenstraat en de Oosterhamrikkade zuidzijde willen we toe naar doorsteken tussen de appartementencomplexen voor voetgangers en fietsers. Daarmee komt de Oosterparkwijk dicht bij het kanaal, wordt het water zichtbaar en kunnen mensen meer ommetjes maken rond het Oosterhamrikkanaal, langs het Van Starckenborghkanaal en door de wijken.

HET RECREATIEVE NETWERK MET ONTMOETINGSPLEKKEN



4. UITWERKING VAN DE AMBITIES IN THEMA'S

4.1 Woningbouw

De Oosterhamrikzone wordt geen nieuwe op zichzelf staande buurt. De nieuwe woningen zijn er deels al en worden verder gebouwd aan het water, waar voorheen industrie stond. Zo wordt de ruimte langs de oevers onderdeel van de Oosterparkwijk en de Professorenbuurt. Deze beide wijken groeien daarmee naar het water toe. Dit geldt in het bijzonder voor de oeverlocaties langs de Antillenstraat en de Pelikaanstraat.



Woningbouwprogramma

In Groningen houdt betaalbaar bouwen in dat het nieuwbouwprogramma bestaat uit 30% sociale huur en 40% middenhuur en betaalbare koop. De resterende 30% van het programma kan in het hogere segment worden gerealiseerd. In de Oosterhamrikzone geldt een afwijking van dit uitgangspunt. Voor de nog te bouwen woningen gaan we uit van 20% in het sociale segment, 40% in het middensegment en 40% in het hogere segment. Daarmee komt het totaal voor de Oosterhamrikzone op ruim 40% jongerenhuisvesting/sociale huur en bijna 60% midden- en hoger segment.

Nieuw woonprogramma	
Segment	Streven aandeel
Huur - sociaal	20%
Huur - midden	20%
Huur - hoog	20%
Koop - midden	20%
Koop - hoog	20%

Met name de noordelijke wijken in Groningen tellen veel sociale huurwoningen. Als onderdeel van wijkvernieuwing is een kleiner aandeel sociaal en groter aandeel in het midden- en hogere segment daarom wenselijk. Op die manier ontstaan meer keuzemogelijkheden voor de huidige bewoners en kunnen bewoners doorstromen binnen de eigen wijk. Tegelijkertijd willen we het aandeel sociale huurwoningen op de grote nieuwbouwlocaties verhogen. Ook dat draagt bij aan meer keuzemogelijkheden en een ongedeelde gemeente.

Voor de Oosterhamrikzone voorzien we een stedelijk woonmilieu waar verdichten voorop staat en vooral appartementen worden toegevoegd. Met name de woningbouw rond het Oosterhamrikplein en nabij de kanalen draagt bij aan het creëren van een gemengde wijk, met voor ieder wat wils aan woningen en in lijn met de stadsbrede ambitie voor een ongedeelde en inclusieve stad. In de wijken Oud Noord en Oosterparkwijk samen is behoefte aan ongeveer 300 geclusterde woonvormen voor ouderen. Een deel van deze zorggerelateerde woningen kan een plek krijgen in de Oosterhamrikzone.



Een aantrekkelijk, compact laagbouwmilieu rond het voormalige Ketel- en Filterhuis in het Ebbingekwartier. Het industriële verleden is voelbaar (foto: Studio de Nooyer)

Doelgroep

In de Oosterhamrikzone wonen relatief veel jongvolwassenen. Het aantrekken van groepen in de volgende levensfase en het laten doorgroeien van bestaande bewoners tot de volgende levensfase is wenselijk voor een gemengde wijk. Het toevoegen van midden- en duurder segment kan deze groepen aantrekken en groepen behouden.

De leefstijlen die goed passen bij de stedelijkheid van de Oosterhamrikzone zijn al aanwezig in de wijken Oud Noord en Oosterparkwijk. Bovendien kan de Oosterhamrikzone nog inspelen op voorzieningen en fijne verblijfsplekken in de openbare ruimte om dit woonmilieu nog aantrekkelijker te maken voor de (post)moderne leefstijlen. De (post)moderne leefstijlen die nu aanwezig zijn in de wijken zijn voornamelijk jongvolwassenen.

Zij hebben een hogere mutatiegraad en wonen veelal in de huursector. Om meer binding te creëren met de wijk is het realiseren van (betaalbare) koop een goed middel. Zo kunnen zij hun wooncarrière voortzetten in hun woonomgeving.

De doelgroep houdt van een levendige en stedelijke omgeving, goed bereikbaar, met gezelligheid en charme en met voorzieningen en horeca dichtbij. In ons woonbeleid richten we ons op het creëren van een sociaal goed verbonden wijk. Hoe langer mensen ergens wonen, hoe beter de binding. Om deze binding te creëren zetten we zoveel mogelijk in op de wensen van de doelgroep.



De Smaragd in Amsterdam is een goed voorbeeld van hoe oud en nieuw samenkomt in nieuwe architectuur. Een sprekende plint, vormtaal passend in de oude wijken en compact gebouwd. (foto: M3H Architecten/Allard van der Hoek)

Identiteit van het gebied: woningbouw aansluiten bij de oude wijken en het industriële verleden

In de architectuur van de nieuwe woningbouw sluiten we aan bij de oude wijken en het industriële verleden van het gebied. Dit betekent het volgende:

- De blokken zijn gesloten van vorm en hebben geen zijanten naar de straat.
- Hoeken hebben een sprekende architectuur, zijn hoger en kunnen afgerond of afgeschuind zijn.
- Op prominente hoeken is ruimte voor bijzondere functies, zoals winkeltjes of horeca.
- Woningen op de begane grond krijgen hun raam en voordeur aan straat en – waar mogelijk – een voortuintje met hagen.
- In de architectuur zien we horizontale gevelbouw, rijke (baksteen) detaillering, duidelijke afleesbaarheid, gevelgeleding en gebruik van voornamelijk warme en aardeachtige tinten.
- Hogere gebouwen worden altijd verweven met een bouwblok.

Wat is een plint?

Plinten vormen de overgangszone tussen de straat en gebouwen. De plint is het deel van een gebouw dat op ooghoogte zichtbaar is. De begane grond is misschien maar 10% van een gebouw, maar het bepaalt 90% van de beleving op straat. Door in een plint gebruik te maken van glas, detaillering en vormgeving zorgen we voor meer levendigheid op straat en verbinding met de mensen die langs het gebouw lopen of fietsen. Een plint kan zowel uit woningen als bedrijven (zoals kantoren, winkels of horeca) bestaan.

CO2-neutraal 2035 en netcongestie

De gemeente Groningen wil in 2035 CO2-neutraal zijn. Dat betekent dat alle toekomstige nieuwbouw in de Oosterhamrikzone, ten aanzien van bouw en energiegebruik, CO2-neutraal is. Nieuwe woningen en gebouwen worden bij voorkeur aangesloten op een collectief warmte- en koudesysteem. Nieuwbouwwoningen zijn all-electric. Deze hebben dus een aansluiting op het elektriciteitsnet nodig. Sinds december 2023 is sprake van netcongestie. In de praktijk betekent dit dat de netbeheerder naar verwachting tot 2030 geen nieuwe (grootverbruikers) aansluitingen levert. Vanaf 2026 geldt dit ook voor aansluitingen voor kleinverbruikers. Daardoor is de beschikbaarheid van netaansluitingen mogelijk medebepalend voor het tempo waarin de gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden. We anticiperen op de toenemende energiebehoefte door kabel- en leidingtracés, trafohuisjes en warmteoverdrachtstations mee te nemen in de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het gebied.

Circulariteit

De gemeente Groningen wil in 2050 volledig circulair zijn en in 2030 het gebruik van primaire grondstoffen halveren. Een ambitieus doel waarbij de gemeente afhankelijk is van andere overheden, marktpartijen zoals woningbouwcorporaties en particulieren. Daarom richten we ons op vier thema's waar we als gemeente de grootste impact kunnen maken: bouw, water & sanitatie, afval en voedsel-, landbouw- en eiwittransitie. Dat betekent bijvoorbeeld dat we voor woningbouw proberen de sloop van de bestaande woningvoorraad te voorkomen (al kan dat lang niet altijd), zoveel mogelijk materialen opnieuw te gebruiken en zo weinig mogelijk nieuwe materialen toe te passen. En als we nieuwe materialen toepassen, dat deze zoveel mogelijk biobased zijn. Dat geldt ook bij het gebruik van asfalt of andere materialen in de openbare ruimte.



HAUT in Amsterdam is een hybride gebouw met houten draagconstructie (foto: Jannes Linders/Team V Architectuur)

WONINGBOUW IN DE OOSTERHAMRIKZONE

Een aantal bijzondere situaties in de Oosterhamrikzone:

Ligplaatsen woonschepen in het Oosterhamrikkanaal

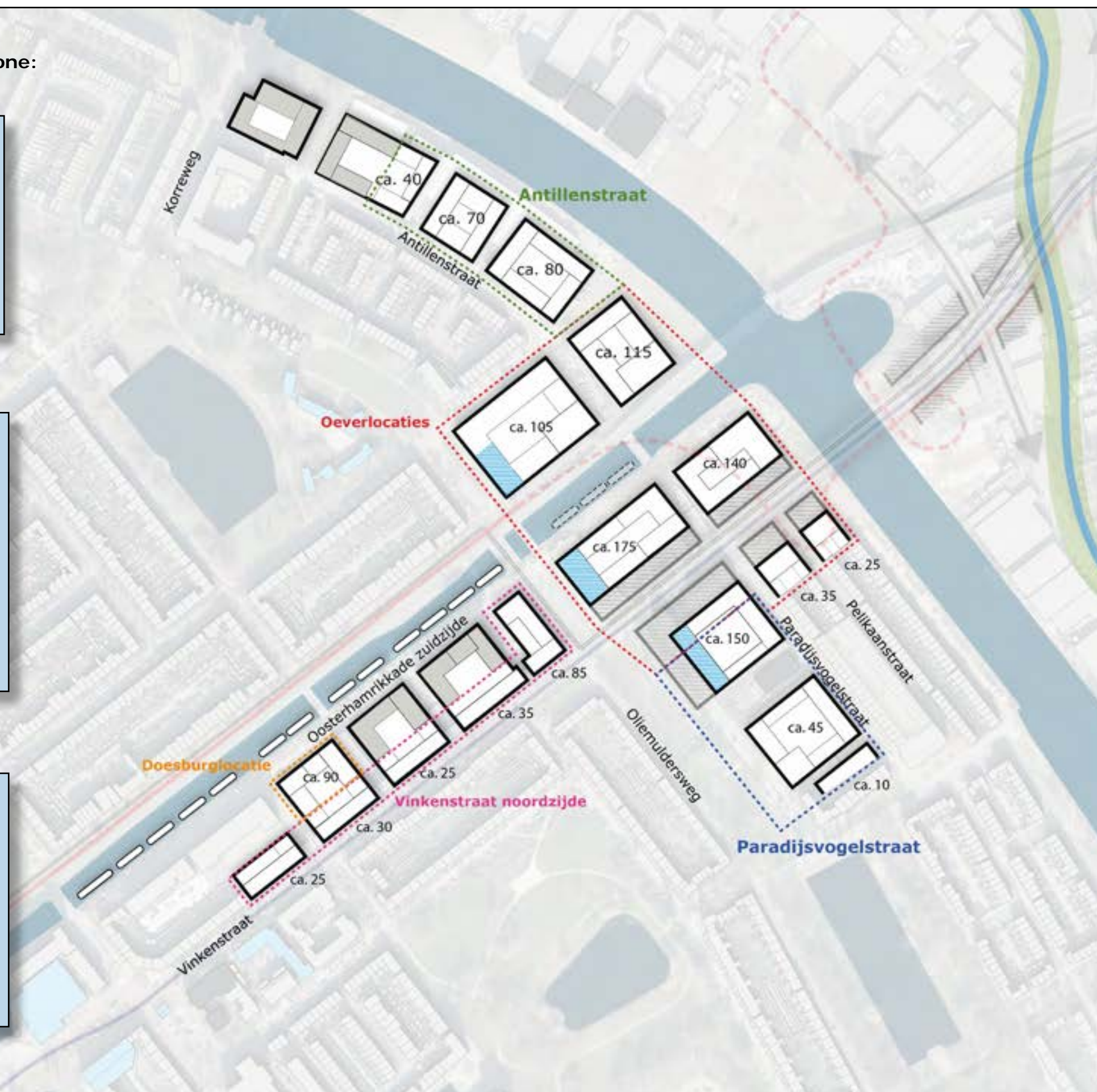
Het uitgangspunt is dat we het huidige aantal ligplaatsen in het Oosterhamrikkanaal behouden. Wel zullen we met de plekken moeten schuiven. Met name vanwege de verplaatsing van de huidige Oliemuldersbrug, de bouw van een nieuwe brug en de ruimte aan het water ter hoogte van de Verlengde Koekoekstraat. We onderzoeken welke locaties geschikt zijn voor ligplaatsen. Een mogelijk zoekgebied ligt ter hoogte van de Paradijsvogelstraat.

Vinkenstraat Noord en Oliemuldersweg Noordwest

Nijestee heeft de sloop/nieuwbouw van de woningen aan de noordzijde van de Vinkenstraat en de noordwestzijde van de Oliemuldersweg met ongeveer 15 jaar uitgesteld. Nijestee koppelt de sloop van de woningen aan de Vinkenstraat aan een besluit van de gemeente Groningen over de busverbinding door deze straat. Omdat zij op korte termijn geen definitief besluit verwacht, wordt eerst groot onderhoud uitgevoerd waarna de woningen weer beschikbaar zijn voor de (reguliere) sociale huur. We zien dit als een tijdelijke situatie die niet van invloed is op onze ambities in het gebied.

Paradijsvogelstraat

De Paradijsvogelstraat wordt onderdeel van een zone met een combinatie van grondgebonden woningen en appartementen tussen Pioenpark en het Van Starckenborghkanaal met onderscheidende architectuur. Hier combineren we wonen en werken. Behalve direct naast de bushalte streven we hier naar een laagbouwmilieu van maximaal drie lagen. Het pand van Bie de Buuf blijft behouden en zal als smaakmaker in het gebied functioneren, waardoor het industriële verleden voelbaar blijft.



4.2 Mobiliteit

Inzet op lopen, fietsen en openbaar vervoer

In lijn met de ambities uit de mobiliteitsvisie zetten we sterk in op lopen, fietsen en openbaar vervoer voor de nieuwe en bestaande inwoners van de Oosterhamrikzone. Bij de inpassing van de mobiliteit binnen de Oosterhamrikzone staat de leefkwaliteit voorop. Voor de Oosterhamrikzone zijn hiervan al in 2021 voorbeelduitwerkingen gemaakt als onderdeel van 'Nieuwe ruimte', de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte. We willen aantrekkelijke straten creëren, de wijken weer aan elkaar te hechten en het lopen, fietsen en OV-gebruik aantrekkelijker maken. We zorgen ervoor dat het in de Oosterhamrikzone aantrekkelijk is om de eigen auto te laten staan. Zowel voor nieuwe als bestaande bewoners. We leggen veilige en aantrekkelijke wandel- en fietsroutes aan. En door verplaatsing van de busroute komen de haltes dichterbij de voorzieningen aan het Wielewaalplein en het Oosterhamrikplein te liggen. Deelmobiliteit via wijkhubs aan deze pleinen kan nieuwe manieren van verplaatsen bieden.

Fietsroute naar Kardinge

De fietsroute naar Kardinge loopt vanuit de Oosterhamrikzone langs de Oosterhamrikkade noordzijde richting Kardinge, de noordoostelijke wijken en de dorpen rondom de stad zoals Ten Boer. Op deze route krijgen fietsers zoveel mogelijk voorrang. Na het Van Starckenborghkanaal gaat de route verder langs de Kardingerweg. Het streven is om daar de openbare ruimte aantrekkelijker te maken, onder andere door meer bomen te planten. Voor de route richting de binnenstad onderzoeken we hoe de verbinding bij de kruising met de J.C. Kapteynlaan zo aantrekkelijk en continu mogelijk kan doorlopen, ook met oog op de verdere ontwikkeling van de Healthy Aging Campus.



Ontwerp en functie van de nieuwe wijkuitvalsweg

De nieuwe wijkuitvalsweg voor de auto heeft ten zuiden van het Van Starckenborghkanaal een maximumsnelheid van 30 km/u. De weg krijgt een aantrekkelijke uitstraling door het gebruik van materialen die in een oude wijk passen (klinkers waar mogelijk), eenduidige lijnen en zo weinig mogelijk verkeersmarkeringen. Ook hier behouden we zoveel als mogelijk de bestaande bomen. We zetten in op een royale stoep langs de woningen.

De wijkuitvalsweg buigt vanaf de nieuwe oeververbinding af naar de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal en sluit aan op het wijknetwerk. De meest logische aansluitpunten zijn de Oliemuldersweg, Oosterhamriklaan, Zaagmuldersweg en Heymanslaan. We voorkomen dat er een rechtstreekse route naar de binnenstad/UMCG ontstaat. Dit zorgt ervoor dat automobilisten die niet in de wijk hoeven te zijn, kiezen voor de ringweg. De Korreweg (fietsstraat) en de Zaagmuldersweg krijgen een 30 km/u regime, wat ook wijkvreemd verkeer zal weren.

Met de nieuwe wijkuitvalsweg wordt de Oosterhamrikzone beter bereikbaar. Tegelijk komt er minder autoverkeer op andere plekken in de wijken en de stad. We voorkomen dat de Petrus Campersingel nog drukker wordt en verlagen de maximumsnelheid daar naar 30 km/u. Hierdoor wordt oversteken makkelijker. Een deel van de vrijgekomen capaciteit kan de Diepenring ontlasten.

Inpassing van de busroute

De busroute wordt verplaatst naar de E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat. De busroute moet goed oversteeikbaar zijn, aantrekkelijk worden vormgegeven en geen barrière worden tussen de wijken en in de straat.

Dit betekent een vriendelijke en groene inpassing in de buurt, voldoende en veilige oversteekplaatsen en het tot een minimum beperken van geluid en trillingen. We streven naar behoud van zoveel mogelijk bomen en kijken of we nieuwe bomen kunnen planten. Het inpassen van de oeververbinding heeft mogelijk gevolgen voor de maaiveldhoogte van het einde van de Vinkenstraat en het ontwerp van het nieuwe Oosterhamrikplein ter hoogte van de huidige Oliemuldersbrug. Ook streven we ernaar om de karakteristieke voortuintjes in het gebied zoveel mogelijk, wellicht in verkleinde vorm, te behouden.



Voorbeeld van de vormgeving van een bushalte (foto: gemeente Groningen)

Alternatieven voor de oeververbinding

We onderzoeken hoe we de oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal zo goed mogelijk kunnen inpassen en vormgeven. We kijken daarbij naar drie alternatieven.

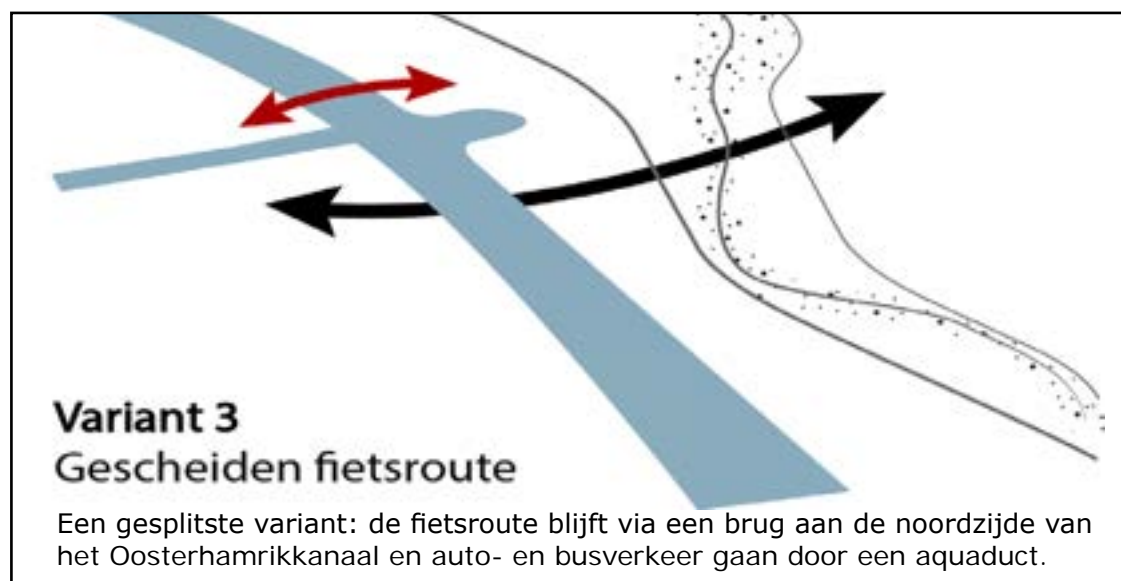
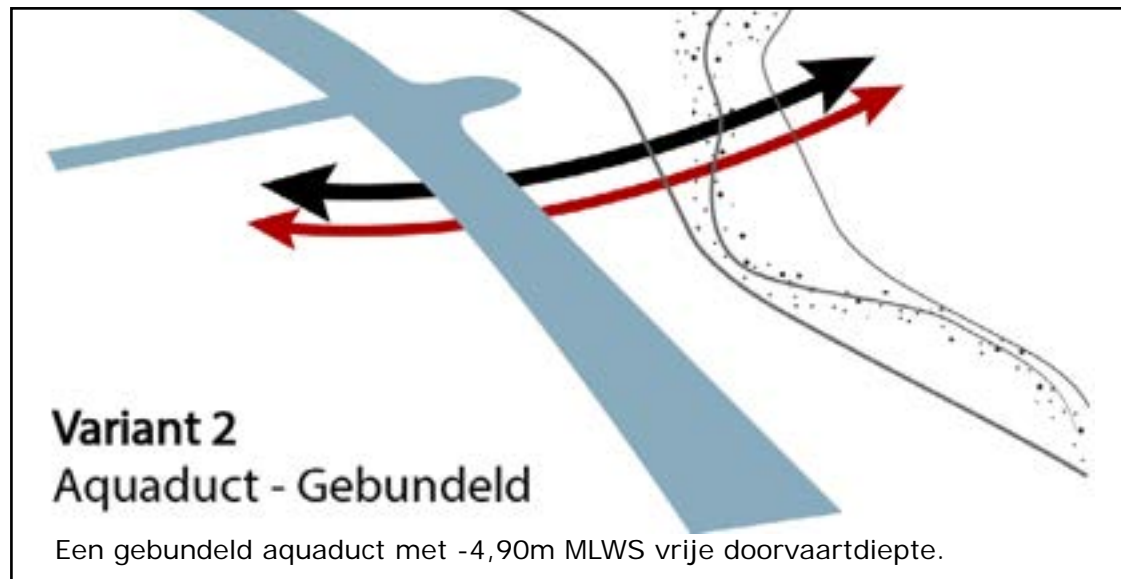
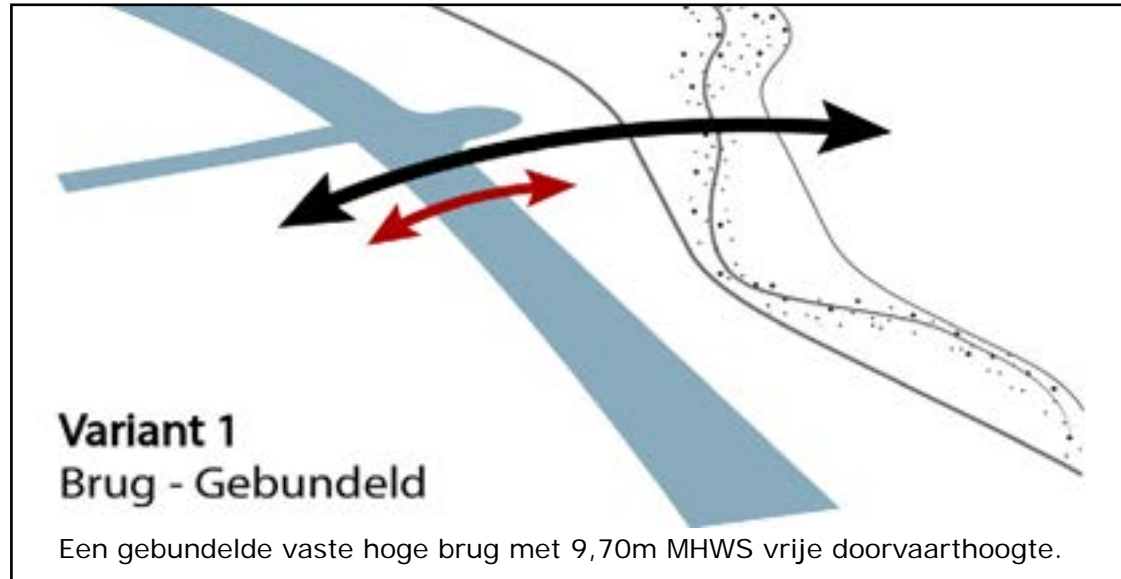
De oeververbinding brengt de stad en de noordoostelijke wijken samen en wordt aan beide kanten van het kanaal onderdeel van de openbare ruimte van de stad. Het wordt geen infrastructuur op zich, maar openbare ruimte voor iedereen, geïntegreerd in het landschap en de bebouwing. Voor de fietser betekent het een mooie en sociaal veilige overstek. De voetganger kan straks vanuit de Oosterparkwijk direct bij de Hunze komen.

De uiteindelijke oplossing moet voldoen aan diverse technische eisen. Voor een brug en aquaduct gelden eisen vanuit de richtlijn Vaarwegen, bijvoorbeeld voor de doorvaarthoogte, -diepte en -breedte. Zowel bus, auto, fietser als voetganger moeten het kanaal kunnen passeren. Dit betekent dat voor de hellingen een maximaal percentage geldt. Voor fietsers en voetgangers moet het aantrekkelijk zijn om over of onder het kanaal door te gaan. Daarbij zijn een directe verbinding, ruimtelijke kwaliteit, comfort, zichtlijnen op de oevers en sociale veiligheid belangrijk. Er mag geen sprake zijn van hellingen die als barrière kunnen functioneren in de wijk. Ook onderzoeken we of er maatregelen nodig zijn om golfbewegingen in het Oosterhamrikkanaal tegen te gaan, als gevolg van de klasse Va-schepen die in de toekomst over het Van Starckenborghkanaal varen.

Aan de kant van de stad willen we de straat zo lang mogelijk laten doorlopen. Dit betekent dat de bebouwing en de infrastructuur als één geheel worden ontworpen. Hierin moet ook de bushalte aan het Oosterhamrikplein worden ingepast. Voor de kant van de Ulgersmaweg geldt dat er bij de aanlanding van de oeververbinding rekening gehouden moet worden met de mogelijke transformatie van het bedrijventerrein na 2035. Ook het herkenbaar houden van de kruisingen met het historische lint van de Pop Dijkemaweg en de Hunze zijn belangrijke ontwerpgegevens voor de oeververbinding.

Verder combineren we de realisatie van de oeververbinding zoveel mogelijk met woningbouwontwikkeling, verblijven, spelen, parkeren, functies of voorzieningen. De oeververbinding moet een integraal onderdeel zijn van de gehele gebiedsontwikkeling. Zo ontstaan prettige plekken en gebruiken we de ruimte efficiënt.

Rood = fiets en voetgangers, zwart = auto's en bussen



De Lentloper bij Nijmegen is een toonaangevend voorbeeld van een oeververbinding die ook functioneert als een plek om te zijn (foto's: Ney & Partners)

Parkeren

Bij de herinrichting van straten stellen we, de leefkwaliteit voorop, in lijn met 'Nieuwe ruimte', de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte. Dit kan onder andere consequenties hebben voor de auto en het parkeren daarvan.

Voor zowel de beschikbare parkeermogelijkheden voor nieuwe woningbouw, ruimtelijk en financieel, als de ruimte voor parkeren bij inpassing van de busroute in de Vinkenstraat - het Wielewaalplein - E. Thomassen à Thuessinklaan zijn passende, functionerende oplossingen noodzakelijk. We streven naar een afgestemde parkeeroplossing voor het gehele gebied, waarin we rekening houden met de belangen van de huidige bewoners. De parkeeroplossing kan bestaan uit combinaties van parkeerplaatsen, parkeerbeleidsmaatregelen en deelmobiliteitsoplossingen zoals deelauto's, deelscooters of deelfietsen. Ook geclusterde of collectieve parkeervoorzieningen zoals een parkeerterreinen of parkeergarage kunnen daarin een rol spelen.

4.3 Openbare ruimte

Voor de inrichting van de openbare ruimte hanteren we 'Nieuwe ruimte', de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte als werkwijze. We benaderen daarbij de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte in samenhang met elkaar. De invulling van de openbare ruimte kan dus per plek verschillen.

Zichtlijnen

We willen de kanalen meer onderdeel laten zijn van de wijk. Dit doen we door te zorgen voor zichtbaarheid op twee schaalniveaus. In de lange lengte zie je de klimtoren van Kardinge aan de ene kant en de Nieuwe Kerk aan de andere kant. Het kanaal legt 'de relatie tussen stad en ommeland'. Deze zichtlijn bewaren we door geen nieuwe bomen of gebouwen neer te zetten op plekken die het zicht blokkeren.



Zicht op De Nieuwe Kerk vanaf het Oosterhamrikkanaal (foto: gemeente Groningen)

Kunst

Met kunst op plekken langs de kanalen en in prominente openbare ruimtes wordt waarde toegevoegd aan het gebied. Hiervoor zoeken we de samenwerking met bedrijven en instellingen die al in het gebied gehuisvest zijn.



Langs het Pekelderhoofddiep in Pekela staat het beeld 'Schuitenschuivers', een herinnering aan hoe het kanaal vroeger gebruikt werd (foto: gemeente Groningen)



Een doorgaande parkzone langs het Van Starckenborghkanaal, de civieltechnische kunstwerken zijn onderdeel van de route en geen barrière, Amsterdam-Rijnkanaal in Utrecht (foto: gemeente Groningen)

Aantrekkelijk verblijven en wandelen bij de kanalen

De Oosterhamrikkade noordzijde wordt een aantrekkelijke en afwisselende wandel- en fietsroute. Langs het Van Starckenborghkanaal ligt een veiligheidszone van 25 meter vanaf de oever, waar geen woningen gebouwd kunnen worden. Hier maken we aan de zuidzijde ter hoogte van de Antillenstraat een publiek oeverpark, met een wandelroute tussen de nieuwe Gerrit Krolbrug en het Oosterhamrikkanaal.

Op de groene hoeken van de kruising van de kanalen is ruimte voor openbare functies, zoals een speel- of sportvoorziening. Bij de oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal zorgen we ervoor dat mensen het ook daar prettig vinden om te verblijven, bijvoorbeeld met bankjes op de hellingen, een schommel onder het brugdek of, in het geval van een aquaduct, benutten van het dak van de tunnel, waarop de oeverparken kunnen doorlopen.

Aan de overzijde van het Van Starckenborghkanaal is de 'toegangspoort' naar de Hunze herkenbaar. Het water van de Hunze wordt beleefbaar, gaat weer stromen en zal weer functioneren als robuuste ecologische structuur. Langs de Hunze en Hunzeboord komt een afwisselende en daardoor interessante wandelroute. Deze route is onderdeel van een doorgaande groenstructuur.

Bij de zwaikom bij het Wielewaalplein en de voormalige aantakking van het Gorechtkanaal wordt het water beter zichtbaar en kunnen mensen zitten met uitzicht op het water. De groenstrook met ligplaatsen aan de zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal wordt open en vanaf de kades komt het water meer in zicht. De groenstrook tussen de woonschepen is niet voor wandelaars.

De Kardingeweg wordt straks een belangrijkere schakel in de route naar Kardinge. We gaan de route vergroenen en verfraaien, bijvoorbeeld door kunst te gebruiken.

OPENBARE RUIJTE IN DE OOSTERHAMRIKZONE

Antillenstraat

Aan de ontwikkellocaties aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal en de Antillenstraat vormen bebouwing, een groene voortuin en parkachtige openbare ruimte samen één geheel. De Antillenstraat wordt groen en aantrekkelijk ingericht. Tussen de nieuwe blokken ontstaat zicht op het kanaal. Voor de auto is tussen de blokken geen plaats.

Oliemuldersbrug en loopkraan als blikvanger

We verplaatsen de Oliemuldersbrug en behouden zo de brug met het karakteristieke brugwachtershuisje. Ook geven we de loopkraan van Oosterhamrikade 117 een plek langs de zuidzijde van het Oosterhamrikkanaal, ter hoogte van het Koekoekplein. Met deze blikvangers blijft het industriële verleden langs de kades zichtbaar vanuit de wijk.

Wouter van Doeverenplein

Het Wouter van Doeverenplein verbindt de oude wijk met het Bodenterrein/Healthy Aging Campus. Door de verplaatsing van de busroute wordt het plein eenvoudiger en minder verkeersintensief. Kruisingen kunnen smaller en de bushalte verhuist naar de Vrydemalaan. Dit herstelt het zicht op het Oosterhamrikkanaal vanaf de Kapteynbrug en biedt ruimte voor verblijf of een smallere brug met meer focus op waterbeleving.

Paradijsvogelstraat

Langs de Paradijsvogelstraat zetten we in op kleinschalige tussenstraatjes en brede groene hoven, waaraan wonen en werken een plek kunnen krijgen.

Buurtcentrum Oosterhamrikplein

De invulling van het Oosterhamrikplein hangt af van de oeververbinding, die de hoogte van het maaiveld, verkeersafwikkeling en bebouwingsbreedte aan de noordoostzijde bepaalt. Daarnaast moet er ruimte zijn voor de nieuwe wijkuitvalsweg. Het plein wordt een sociaaleconomisch buurthart met wandel- en verblijfsruimte, zonder parkeerplaatsen. Een groene zone verbindt het Pionerpark met het Molukkenplantsoen, en de bushalte wordt in het plein geïntegreerd.

Buurtcentrum Wielewaalplein

Het Wielewaalplein blijft een sociaaleconomisch buurthart dat ontmoeting en verblijf stimuleert met vergroening en zitplekken. De herinrichting is nodig omdat de busroute over het plein gaat lopen, met veilige oversteken en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Auto's krijgen minder parkeerruimte. De bushalte wordt geïntegreerd in het plein, geïnspireerd op UMCG Noord. Ook de Wielewaalflat en Sint Franciscuskerk krijgen een prominente plek.



5. DE ROUTE NAAR HET TOEKOMSTBEELD

Ons hoofddoel is de verandering van de Oosterhamrikzone in een nieuw en prachtig stuk stad aan het water. We hebben het Toekomstbeeld in de vorige hoofdstukken toegelicht in ambities en verder uitgewerkt in thema's. Om dit doel te bereiken is het belangrijk om de juiste stappen in de goede volgorde te zetten. De route in dit hoofdstuk geeft het pad weer dat we moeten afleggen om het Toekomstbeeld waar te maken.

1 Opstellen van het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone

2 Opstellen van kaderstellende ontwerpen en ruimtelijke visie op oeververbinding

We stellen een ruimtelijke visie op voor de oeververbinding om duidelijkheid te krijgen over de voorkeursoplossing (brug, aquaduct of een combinatie van beide). Ook maken we kaderstellende ontwerpen voor de Oosterhamrikkade noordzijde, E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat. De ontwerpen brengen de gevolgen van maatregelen en te verwachten kwaliteit van de openbare ruimte in beeld. Deze uitwerkingen geven vervolgens kaders voor gedetailleerde ontwerpen in vervolgfases.

5.1 Processtappen

De uitbreiding van de woningbouw, de veranderingen in de infrastructuur en de verandering van de openbare ruimte hangen sterk met elkaar samen. Om te zorgen voor een samenhangende aanpak zetten we de volgende globale hoofdstappen in het proces, soms voor het gehele gebied ineens, maar vaak ook voor de verschillende deelprojecten afzonderlijk.

3 Opstellen van een financieringsstrategie

Zonder de beschikbaarheid van financiële middelen of een vastgesteld zicht daarop, kunnen we niet overgaan tot (besluitvorming over) realisatie. Geld is een voorwaarde voor het zetten van projectstappen. Ook de uitwerking tot gedetailleerde ontwerpen voor de openbare ruimte is niet zinvol, als we geen perspectief op uitvoering kunnen geven aan de omgeving en belanghebbenden.

In de financieringsstrategie maken we helder vanaf welk moment voldoende middelen gereserveerd moeten worden om de volgende stappen te kunnen zetten. Ook onderzoeken we daarin welke dekkingsbronnen worden ingezet, welke partners daarin meedoen, of er mogelijkheden voor subsidie zijn, hoe kostenverhaal bij gebiedsontwikkeling ingevuld kan worden en hoe we willen omgaan met financiële risico's en toekomstig beheer en onderhoud. De financieringsstrategie is een langjarig plan om de investeringen in het gebied daadwerkelijk te kunnen plegen.

In deze fase is ook specifiek de aansluiting op de MIRT-procedures van het Rijk van belang voor de nieuwe oeververbinding. De vervanging van de huidige busbaanbrug is een MIRT-project en kan niet door de gemeente en regio alleen worden gerealiseerd. De vastgoed- en gebiedsontwikkelingen kennen een eigen (privaat) financieringsspoor, waaruit wel bijdrages in investeringen in de openbare ruimte moeten worden gedaan. Daarvoor werken we al langere tijd met een grondexploitatie.

4 Opstellen van een stedenbouwkundig plan en ontwikkelstrategie

In een integraal stedenbouwkundig plan voor de hele Oosterhamrikzone leggen we de ontwerpen vast voor de mobiliteitsroutes en voor de nieuwe oeververbinding. Ook beschrijven we de kaders voor de vastgoedontwikkelingen, de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte en infrastructuur en de wijze waarop nieuw en bestaand programma van wonen, werken en voorzieningen een plek krijgen. Het stedenbouwkundig plan biedt een concreet langjarig perspectief voor bewoners, corporaties, ontwikkelaars en samenwerkingspartners en is in die zin een gezamenlijk product van alle betrokken private partijen en overheden.

We stellen een ontwikkelstrategie op voor de deelgebieden waarin we nieuwe woningen bouwen, al dan niet samen met werklocaties en voorzieningen. Hierin beschrijven we hoe en met welke partners een ontwikkeling van een locatie of gebied tot stand komt en wat de rol van de gemeente daarin is.

5 Wijzigen van het omgevingsplan

Met een wijziging van het omgevingsplan leggen we de invulling van het gebied en het benodigde ruimtebeslag voor de verschillende functies en bestemmingen planologisch en juridisch vast. We beschrijven waarvoor de grond en gebouwen gebruikt mogen worden en welke ontwikkelingen er in de toekomst kunnen komen.

6 Uitwerken van inrichtingsplannen voor de deelgebieden

Voor de deelgebieden of gedeeltes daarvan werken we integrale inrichtingsplannen uit. Met participatie van de omgeving maken we gedetailleerde plannen voor de aanpassingen van de openbare ruimte en infrastructuur. Op het uitwerkingsniveau van een voorlopig ontwerp kan de gemeenteraad investeringsbeslissingen nemen. De volgorde van fasering van realisatie van plannen en de beschikbaarheid van financiële middelen bepalen welk deel van het gebied wanneer aan de beurt is.

7 Definitieve ontwerpen

Op basis van een inrichtingsplan werken we de technische details definitief uit. Daarna kunnen de werken worden aanbesteed en gerealiseerd.

8 Realisatie

5.2 Onderlinge afhankelijkheden tussen de gebieden en de projecten

Binnen de deelgebieden en -projecten is sprake van verschillende afhankelijkheden, die bepalend zijn voor de volgorde van de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone.

- **Oeververbinding en woningbouw**

Het type oeververbinding en de locatie van de oeververbinding bepalen de invulling van de woningbouwlocaties rond de oeververbinding.

- **Busroute, oeververbinding en Oliemuldersbrug**

De nieuwe busroute in de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan moet klaar zijn, voordat de busroute vanaf de huidige busbaan op de Oosterhamrikkade noordzijde kan worden verlegd. Als de nieuwe oeververbinding dan nog niet klaar is, kan mogelijk eerst nog de huidige busbaanbrug worden gebruikt. Hiervoor moet wel de nieuwe Oliemuldersbrug klaar zijn.

- **Busroute en herinrichting Oosterhamrikkade noordzijde**

De busroute moet verlegd zijn, voordat de nieuwe fietsroute en autoverbinding langs de Oosterhamrikkade noordzijde ingericht kunnen worden en de herinrichting van de kanaaloever en het Wouter van Doeverenplein kan worden uitgevoerd.

- **Oeververbinding en nieuwe fiets- en autoverbinding**

De oeververbinding moet zijn aangelegd en opengesteld, voordat de nieuwe fiets- en autoverbinding over of onder het Van Starckenborghkanaal in gebruik genomen kan worden.

- **Herinrichting Oosterhamrikkade noordzijde ter plaatse van de busbaanbrug, slopen van de busbaanbrug, woningbouw en de nieuwe oeververbinding**

De huidige busbaanbrug moet zijn gesloopt, voordat woningbouw op die plek aan het Van Starckenborghkanaal kan plaatsvinden en de Oosterhamrikkade noordzijde opnieuw kan worden ingericht. Het slopen van deze brug kan pas gebeuren als het busverkeer de nieuwe oeververbinding in gebruik heeft genomen.

5.3 Tijdelijke oplossingen en maatregelen

We kunnen tijdelijke oplossingen of maatregelen inzetten om een periode tot definitieve invulling van een deelproject te overbruggen. Vanzelfsprekend mag dit niet de realisatie van een definitieve situatie belemmeren.

Oeververbinding

- Het Simmerenterrein is onderdeel van de toekomstige gebiedsontwikkeling rond de nieuwe oeververbinding. De locatie is samen met het terrein aan de stadszijde in beeld voor een tijdelijke fiets- en voetgangersverbinding over het Van Starckenborghkanaal, als alternatieve route tijdens de bouw van de nieuwe Gerrit Krolbrug. Als het bekend is of de tijdelijke fiets- en voetgangersverbinding er komt, wordt er onderzocht of het resterende braakliggende terrein ook tijdelijk ingezet kan worden als bijvoorbeeld een evenemententerrein, broedplaats voor startende ondernemers of als P+R-locatie.
- Voor percelen of in bestaande panden aan of op het tracé van de beoogde nieuwe oeververbinding kunnen we tijdelijk gebruik toestaan. Hierbij hanteren we een termijn van maximaal 5 jaar.
- Naarmate er meer hogere en grotere schepen door het Van Starckenborghkanaal gaan varen zal de huidige busbaanbrug vaker opengaan, met forse vertragingen voor het openbaar busvervoer tot gevolg. Dit kan gaan optreden wanneer de huidige fiets-loopbruggen van de Gerrit Krolbrug zijn vervangen door nieuwe hogere loopbruggen. We onderzoeken daarom de gevolgen voor het openbaar busvervoer en eventuele mogelijke maatregelen totdat er een nieuwe oeververbinding is gerealiseerd.

Openbare ruimte

- Vanwege de verbetering van de verkeersveiligheid is de huidige Oliemuldersbrug afgesloten voor autoverkeer. Daarmee is de ruimte op de brug en de oversteekbaarheid van de busbaan voor fietsers en voetgangers verbeterd. In de toekomstige situatie realiseren we een nieuwe, bredere Oliemuldersbrug als onderdeel van de nieuwe autoverbinding. Dan is er ook weer autoverkeer mogelijk op de brug.
- In samenspraak met bewoners onderzoeken we of we de Oosterhamrikkade noordzijde vooruitlopend op de toekomst alvast tijdelijk groener kunnen maken met meer ruimte voor verblijf.

5.4 Drie fasen

Op basis van de onderlinge afhankelijkheden komen we tot drie fasen in de planuitwerking en realisatie van de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone.

1. Wat nu door kan gaan

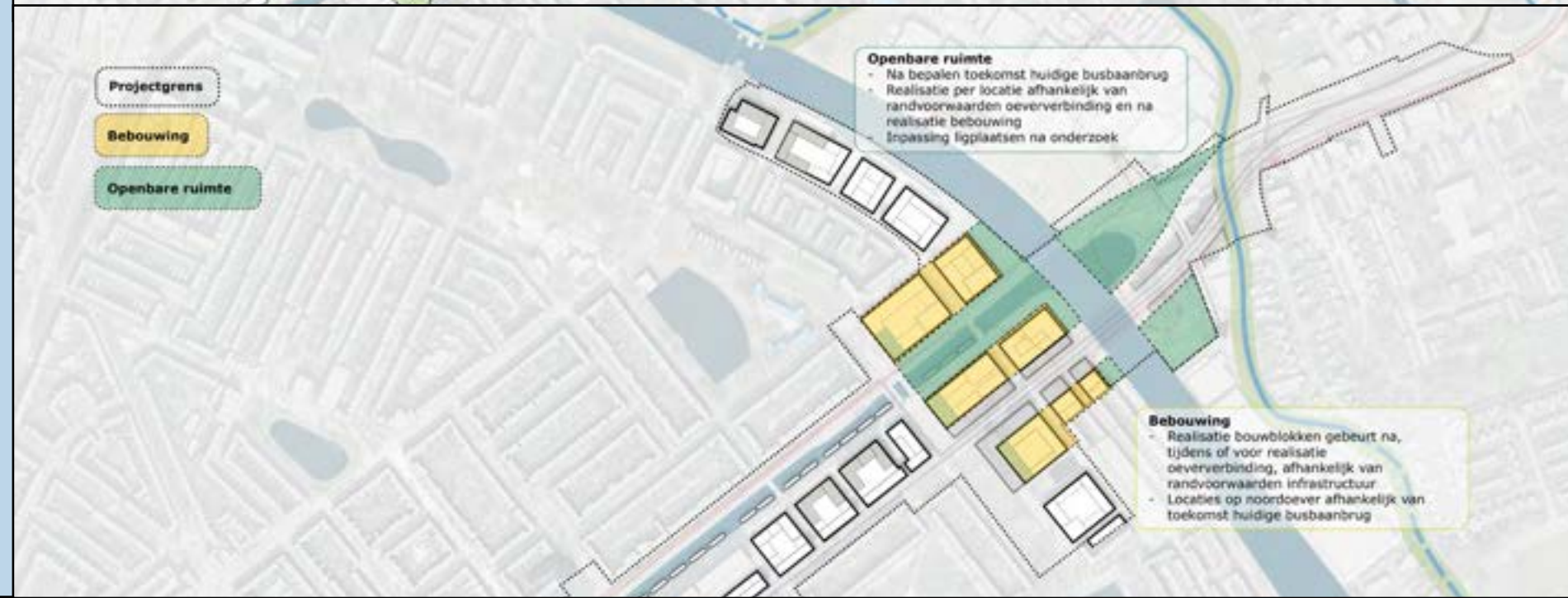
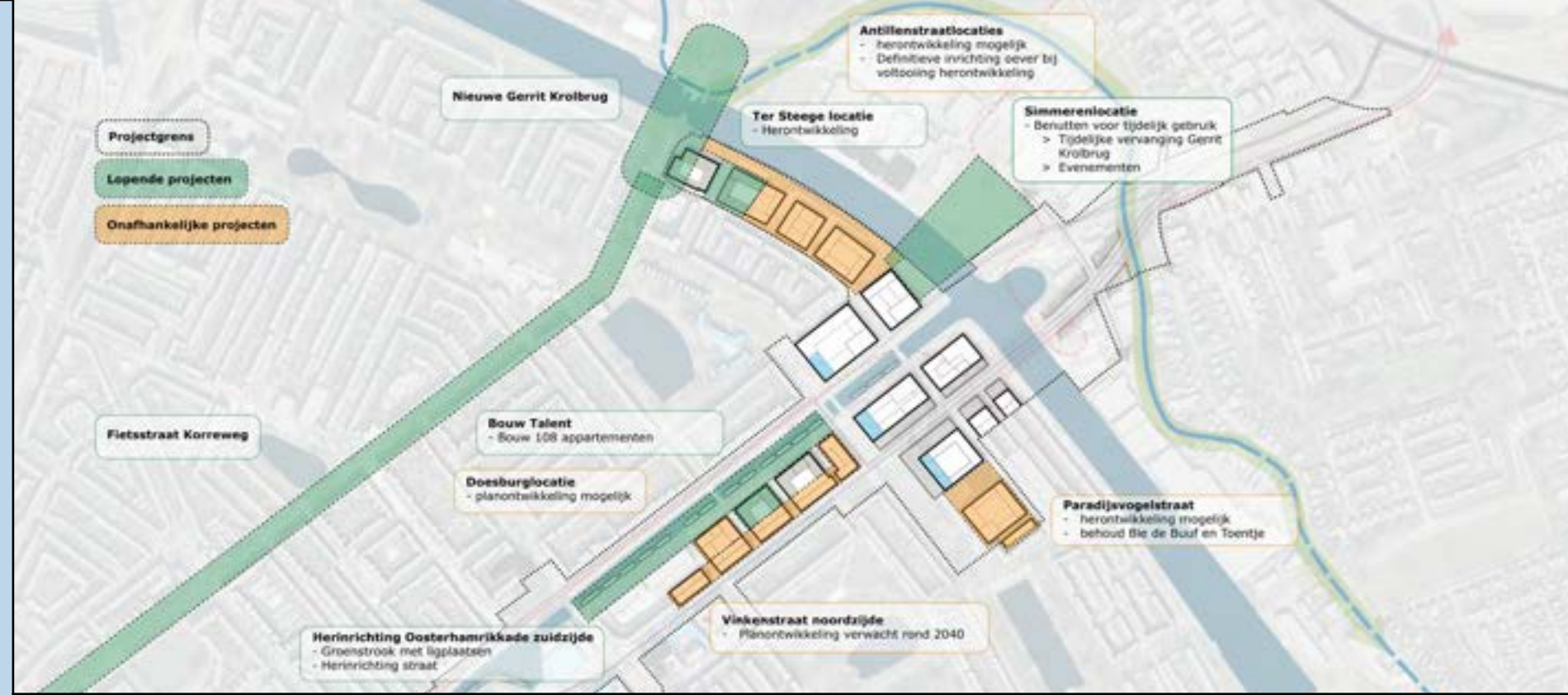
De planuitwerking, maatregelen en delen van gebiedsontwikkeling die nu sowieso door kunnen gaan. Deze onderdelen passen in het Toekomstbeeld en zijn niet afhankelijk van andere deelprojecten. Ook de tijdelijke invulling van locaties hoort hierbij.

2. Wat nu uitgewerkt kan worden

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

3. Wat later moet

Dit zijn de zaken die pas kunnen nadat is besloten over de grote ingrepen in de Oosterhamrikzone.



Beleidskaders, wat ligt waar vast?

In verschillende beleidsprogramma's van de gemeenten zijn uitgangspunten vastgelegd die gelden voor de gebiedsontwikkeling van De Oosterhamrikzone.

Omgeving, wonen en leefkwaliteit

Omgevingsvisie 'Levende ruimte' (2022)

De Oosterhamrikzone is in de omgevingsvisie als een ontwikkelzone aangewezen. Dit betekent het volgende.

- Woningbouw. Het is een van de gebieden waar de gemeente het grootste deel van nieuwe woningen wil bouwen.
- Parkeren. Er is meer vrijheid om vorm te geven aan parkeeroplossingen. Dit hoeft niet per grondpositie.
- Invulling van de wijk. Er komen gemengde, diverse en levendige wijken, door wonen te mengen met voorzieningen, met ruimte voor woonwerkvoorzieningen.
- Leefkwaliteit. Bij het vormgeven van de wijk staat leefkwaliteit voorop.

'Nieuwe ruimte', de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte (2021)

De ontwerpleidraad geeft inspiratie en een kwaliteitskader voor de inrichting van de openbare ruimte. Uitgangspunt van de ontwerpleidraad is dat de nieuwe gemeente groen, gezond, sociaal en duurzaam is. Thema's (dimensies) zijn toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociaal, mobiliteit, ecologie, klimaatadaptatie economie en identiteit. De ontwerpleidraad omschrijft een ontwerpmethodiek, waarin de tien dimensies allemaal integraal worden meegenomen en afgewogen. Het is dus een nieuw, breed perspectief op de straat, breder dan alleen mobiliteit. Het gevolg hiervan kan zijn minder ruimte voor mobiliteit, maar dit is geen doel op zich.

Woonvisie 'Een thuis voor iedereen' (2020)

De gemeente Groningen wil een ongedeelde gemeente zijn. Dit betekent dat we gemengde wijken stimuleren, zodat niemand wordt uitgesloten en er een samenleving ontstaat die met elkaar in contact is. Voor De Oosterhamrikzone leidt dit tot de volgende uitgangspunten.

- Inzet op midden- en hogere inkomens. Op dit moment wonen er veel jonge mensen in het gebied, die vooral in de lagere inkomensgroepen vallen. Het woningaanbod in de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk verschildt onderling, maar er zijn veel woningen die geschikt zijn voor lage inkomensgroepen, met name in de kamerverhuur. De afgelopen periode is er veel jongerenhuisvesting toegevoegd. Om de balans in het gebied terug te brengen zetten we in op woningbouw voor midden- en hogere inkomens.
- Inzet op binding met de wijk. We zetten in op maatregelen die ervoor zorgen dat inwoners zich thuis voelen en zo lang mogelijk in de wijk blijven wonen.

Nationaal Programma Leefbaarheid en veiligheid (NPLV) (2022)

De noordelijke wijken in Groningen, waaronder de Oosterparkwijk, vallen onder het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid (NPLV). Op basis van het NPLV werken we met twee doelstellingen voor De Oosterhamrikzone.

- Verbinden van oude en nieuwe bewoners. We streven ernaar om de wijkvernieuwing en de gebiedsontwikkeling van De Oosterhamrikzone fysiek en sociaal op elkaar aan te laten sluiten. Zo voorkomen we een scheiding tussen oud en nieuw. We vinden het belangrijk dat de bestaande bewoners ook profiteren van de ontwikkelingen. En ook dat de bestaande en nieuwe bewoners elkaar ontmoeten. We kunnen dit stimuleren met het voorzieningenaanbod.
- Kwaliteit van de openbare ruimte. Goede inpassing van de mobiliteitsopgave is een randvoorwaarde voor de wijkvernieuwing.

Winkels, kantoren en (maatschappelijke) voorzieningen

Visie op detailhandel en horeca 'Ruimte voor Retail (2021)

In de Retailvisie staat dat buurtgebieden multifunctioneler moeten worden en moeten functioneren als 'wijkhart', centraal in gezonde en leefbare woongebieden. Een belangrijk uitgangspunt is dat bestaande bedrijven in het gebied blijven of worden ingepast in de gebiedsontwikkeling. Voor de Oosterhamrikzone betekent dit het volgende.

- Bedrijvigheid. We onderzoeken of we 20% van de ontwikkelruimte kunnen gebruiken voor bedrijvigheid. Hierbij denken we aan functies zoals produceren, repareren, verzamelen en uitleveren, oftewel autoreparatie, 3d printen, stadslogistiek en stadsbrouwerij.
- Kantoren. De Oosterhamrikkade is een 'stadsradiaal'. Kantoren mogen zich hier in beperkte mate vestigen als dit de gebiedsontwikkeling ondersteunt. Er is maximaal ruimte voor in totaal 1.500 m2 kantoren, inclusief het bestaande programma. Daarnaast is er ruimte voor publieke dienstverlening, zoals een kapper, en zorg gerelateerde bedrijvigheid, zoals een huisarts.
- Kleine bedrijven. We behouden de bestaande kleine bedrijven in het gebied, onder andere aan de Paradijsvogelstraat. Ook het toevoegen van werklocaties voor kleine bedrijven is een ambitie.

Groen en water

Groenplan Vitamine G (2020)

In het groenplan staat dat enkele boomstructuren in De Oosterhamrikzone door getrokken en versterkt moet worden.

- De boomstructuur langs het Oosterhamrikkanaal moet in verbinding komen met de overzijde van het Van Starckenborghkanaal.
- Voor de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan geldt de ambitie om de bestaande boomstructuur te behouden en meer bomen toe te voegen.
- Het Wouter van Doeverenplein ligt op een schakelpositie van boomstructuren. Er komen drie structuren/rijen met bomen bij elkaar.

Watervisie 'Koersen op water' (2017)

Groningen wil zich sterker presenteren als stad aan het water. We willen meer contact met het water mogelijk maken, het water beter toegankelijk maken en meer kansen scheppen voor recreatie en varen. Voor de Oosterhamrikzone betekent dit het volgende.

- Contact met het water. Langs het hele Oosterhamrikkanaal streven we naar levendigheid op het water en een versterkte relatie met water. Het kanaal moet meer integraal onderdeel worden van het leven in de stad.
- Ruimte langs het water. We willen de kwaliteit van de ruimte langs het water verbeteren en op meer plekken kansen scheppen om bij het water te komen en het te beleven.
- Water zichtbaar maken. Ook maken we werk van het meer zichtbaar maken van het water.

Mobiliteit

Mobiliteitsvisie Groningen Goed op Weg (2021)

In de mobiliteitsvisie staat dat we een voorlopig ontwerp maken voor De Oosterhamrikzone met daarin:

- Busverbinding. Een busverbinding door de E. Thomassen à Thuessinklaan, Wielewaalplein en Vinkenstraat. Daarbij moet een HOV schaalsprong mogelijk blijven en de reistijden mogen niet verlengd worden.
- Fietsroute. Een nieuwe fietsroute tussen de Ulgersmaborg/Lewenborg en de Oosterparkwijk/binnenstad. De voorkeurspositie is aan de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal.
- Wijkuitvalsweg. Een nieuwe wijkuitvalsweg (30 km/h) naar de oostelijke ringweg via de Oosterhamrikkade noordzijde inclusief onderzoek of wijkvreemd verkeer beperkt kan worden.
- Oeververbinding. Een nieuwe oeververbinding (brug of aquaduct) die het Van Starckenborghkanaal kruist, voor bussen, fietsers en auto's en in het verlengde van de Vinkenstraat. Vanwege de eis om de reistijden van de bussen niet te verlengen, zal er geen sprake zijn van een brug die open en dicht gaat.

Erfgoed

Bestemmingsplan gebouwd erfgoed

Binnen het gebied bevinden zich enkele monumentale panden, waar we recht aan moeten doen en waar rekening mee moeten houden, bijvoorbeeld met de zichtlijnen.

- Het Noorderbad.
- De Wielewaalflat.
- De Oosterkerk.
- Sint-Franciscuskerk.

Verder bevinden zich veel karakteristieke panden in het gebied, die bepalend zijn voor het karakter van de wijk.

- Rij-, portiek-, of beneden-bovenwoningen binnen gesloten bouwblokken met voortuinen omringd door hagen in de Oosterparkwijk, de Professorenbuurt en de Gorechtbuurt.
- Enkele naoorlogse gebouwen met karakteristieke architectonische waarde aan de later ontwikkelde kant van het Van Starckenborghkanaal, voornamelijk rond de Pelikaanstraat.
- Een oude lintstructuur van de huidige Pop Dijkemaweg aan de overzijde van het Van Starckenborghkanaal.

COLOFON

Dit is een uitgave van de gemeente Groningen, januari 2025

Tekst en vormgeving: Gemeente Groningen in samenwerking met Claudia Mulder

Fotografie: De bronvermelding is opgenomen in de bijschriften. We hebben onze best gedaan om voor het gebruik van deze materialen toestemming te verkrijgen van alle rechthebbende(n). Rechthebbenden kunnen contact met ons opnemen via oosterhamrikzone@groningen.nl.

Meer informatie: www.gemeente.groningen.nl/oosterhamrikzone