

BIJLAGE: Historie transformatie Oosterhamrikzone

Gebied Oosterhamrikzone

Zijn functie voor bevoorrading van de Groningse gasfabriek heeft het Oosterhamrikkanaal al sinds de jaren 60 van de vorige eeuw verloren, maar nog altijd is het kanaal een beeldbepalend element van het gebied. Rondom dit kanaal breidde de stad zich na 1900 sterk uit in noordoostelijke richting, met eerst industrie direct langs de vaarwegen en daarna woningbouw daar omheen. De E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat werden in de plannen van Berlage & Schut in 1928 al gezien als dé verbindingroute tussen de stad en het noordoosten, met een toekomstige (niet gerealiseerde) brug over het nieuwe Van Starkenborghkanaal.

Naarmate vervoer steeds minder over het water en meer over de weg plaatsvond, werd het gebied minder interessant voor de industrie. Oevers raakten ongebruikt en bedrijfspanden stonden leeg. Oude plannen voor het dempen van het Oosterhamrikkanaal en aanleggen van een verkeersverbinding hebben in 1986 gedeeltelijk vorm gekregen met de aanleg van de huidige busbaan. Vanaf 2004 startte de zichtbare transformatie van het gebied met de bouw van het Ebbingekwartier op het terrein van de voormalige gasfabriek. Het Ebbingekwartier is nu vrijwel gereed en in de Oosterhamrikzone is de industrie verdwenen en zijn inmiddels zo'n 1.000 woningen gebouwd, de helft van wat mogelijk is.

Het Oosterhamrikkanaal als (ruimtelijke) drager en de verbindingroute E. Thomassen à Thuessinklaan – Vinkenstraat zijn nog steeds de fundamenteën van onze visie op het gebied.

Planvorming transformatie Oosterhamrikzone

De huidige planvorming voor de Oosterhamrikzone startte in 2003 met de vaststelling door uw raad van de visie “De radiaal wakker gekust”. Na in de eerste jaren vooral aandacht voor de bouw van woningen, volgden vele onderzoeken, discussies en stapsgewijze besluitvorming over de uitbreiding van infrastructuur ter verbetering van de lokale en stedelijke bereikbaarheid.

In 2013 was er de Routekaart, een stappenplan voor de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone, met als belangrijke factor het wel of niet realiseren van een auto-verbinding tussen de Oostelijke Ringweg en Binnenstad /UMCG.

De Bereikbaarheidsstudie UMCG van ook 2013 toonde aan dat fundamentele oplossingen nodig zijn om de stedelijke bereikbaarheid in het oostelijke stadsdeel structureel te borgen. Een Oosterhamriktracé was daarin één van de alternatieven.

In 2016 volgde het principebesluit van uw raad. Daarmee werd vastgesteld dat de bereikbaarheid van het oostelijke stadsdeel het meest gediend is met een nieuwe verbinding voor auto en fiets tussen de binnenstad en de ringweg en dat de optimale route daarvoor door de Oosterhamrikzone loopt. Besloten werd om varianten voor de autoverbinding, de oeververbinding en de meer fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg uit te werken.

Daarna volgde de alternatievenstudie die in 2018 leidde tot ontwerpbesluit voor een voor een nieuwe auto- en busverbinding tussen de Oostelijke Ringweg en het UMCG op basis van de Splitsingsvariant, voor een fietsvriendelijke inrichting van de Korreweg, voor een nieuwe oeververbinding over het Van Starkenborghkanaal en voor een verkeersplan voor het Oostelijke stadsdeel.

In 2021 werd dit opgevolgd door de vaststelling van de Mobiliteitsvisie “Groningen goed op weg” als totaalvisie op de mobiliteit in de gehele gemeente en met een nadruk op de verbetering van de leefkwaliteit onder andere door de vermindering van het aantal autobewegingen binnen de ring. Daarin is een nieuwe oeververbinding over het Van Starkenborghkanaal opnieuw een cruciaal onderdeel van het toekomstige verkeerssysteem geworden. Met de Mobiliteitsvisie stelde de raad vast dat alternatieven in plaats van een nieuwe autoverbinding niet voldoen en daarom werd opdracht gegeven aan het college om een Voorlopig Ontwerp voor de Oosterhamrikzone, inclusief een autoverbinding, uit te werken. Ten opzichte van eerdere besluitvorming was er in 2021 een belangrijke inhoudelijke wijziging: voor die nieuwe autoverbinding wordt niet meer uitgegaan van een doorgaande route vanaf de ringweg naar de binnenstad/UMCG met 50km/u, maar van een wijkuitvalsweg vormgegeven als een buurtstraat 30 km/u.