

ADDENDUM MOBILITEITSVISIE

Verkenning Oosterhamrikzone

15 april 2021

Samenvatting

De mobiliteitsvisie biedt de mogelijkheid om de openbare ruimte in de Oosterhamrikzone groen en leefbaar in te richten, waarbij de auto minder centraal staat. Het raadsbesluit uit 2018 beschreef het voornemen om een gebiedsontsluitingsweg (50km/u) te realiseren in de zone, met prioriteit voor doorstroming van de auto.

De mobiliteitsvisie geeft ruimte voor een inpassingsontwerp dat op een nieuwe, andere manier omgaat met autoverkeer in de Oosterhamrikzone. Wij stellen daarom een oplossing voor die gericht is op de ontsluiting van de Oosterhamrikzone zelf en de direct omliggende buurten. Een oplossing waarin we als uitgangspunt nemen een lage snelheid voor auto's en meer ruimte voor ruimtelijke inpassing en stedelijke kwaliteit. Daarmee kiezen wij voor een substantieel andere oplossing dan in 2018 voorlag. De gebiedsontsluitingsweg 50 km/u is niet meer nodig.

De basis van de oplossing is een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal voor alle verkeerssoorten. Zo ontstaat een nieuwe robuuste fietsverbinding die de omliggende wijken ontsluit en vitaliteitscampus Kardinge en de wijken Ulgersmaborg en Lewenborg rechtstreeks verbindt met de binnenstad. Ook de veelgebruikte en hoogwaardige busroute die door de zone loopt gaat straks over deze nieuwe brug. Hoewel de bestaande wijken en de nieuwbouw straks uitstekend zijn aangesloten op hoogwaardige fiets- en OV-verbindingen neemt als gevolg van extra woningen het autoverkeer van en naar deze zone ook toe. Wij willen dit autoverkeer niet afwentelen op omliggende wijken. Daarom kan er ook autoverkeer over de brug.

Deze nieuwe verbinding past in de logica van het gemeentelijk verkeersnetwerk zoals de mobiliteitsvisie voorstaat, zorgt voor een goede bereikbaarheid van de Oosterhamrikzone en is nodig voor de ontwikkeling van nieuwe delen van het gebied aan de kanaaloevers.

Met de verplaatsing van de huidige busbaan naar de Vinkenstraat en de realisatie van een buurtstraat van 30km/u voor autoverkeer, dient zich een stedenbouwkundige kans aan. We zijn er in geslaagd ruimte te maken voor een aantrekkelijke, karaktervolle kanaalzone en voor een betere onderlinge verbinding van de wijken. Dit geeft een nieuwe basis voor verdere uitwerking samen met de omgeving.

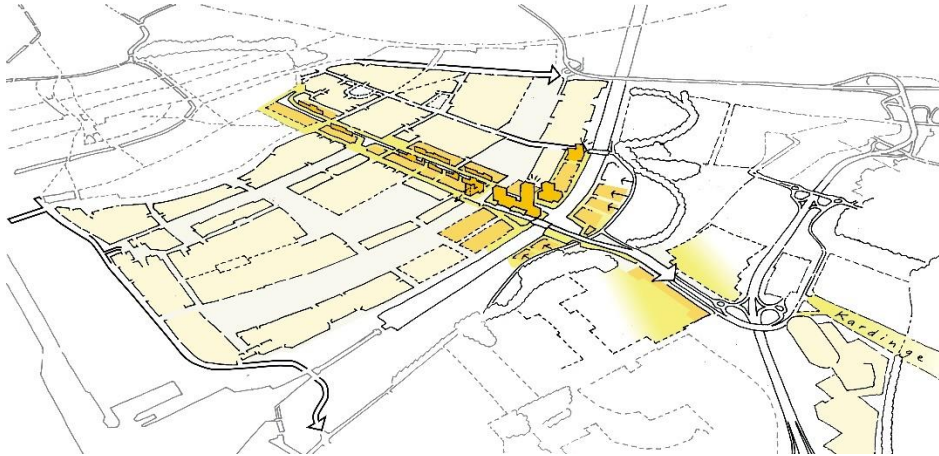
Uit de modelberekeningen blijkt dat er geen significante invloed is op de hoeveelheid autoverplaatsingen in de gemeente Groningen en er dus geen sprake is van een aanzuigende werking van auto's. In vergelijking met de onderzoeken die ten grondslag lagen aan de raadsbesluiten in 2016 en 2018, ligt de geschatte intensiteit veel lager (11.000-13.000 voertuigbewegingen toen, tegenover 5.500-7.500 nu). De functie van de verbinding is overwegend wijkgebonden. Van het verkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal komt 55% direct uit de naastgelegen wijken en nog eens 15% heeft herkomst of bestemming in de Hortusbuurt/centrum. Het resterende deel is gerelateerd aan grote bestemmingen ten oosten van het centrum: UMCG (15%) en Boterdiepparage (15%).

Leeswijzer

In dit addendum is een eerste verkenning beschreven wat het kan opleveren als de nieuwe inzichten van de mobiliteitsvisie worden toegepast op een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone en hoe dit aansluit op de grotere ruimtelijke en stedenbouwkundige opgave die er ligt voor dit gebied. Daarbij zijn ook de 3 moties betrokken die eerder werden aangenomen door de gemeenteraad, tegelijkertijd met het principebesluit uit 2018 over de Splitsingsvariant. Getoond wordt dat er grote kansen zijn voor een groene en leefbare inrichting van de Oosterhamrikkade NZ, waar autoverkeer kan rijden, maar in kleinere aantallen en met veel lagere snelheden dan eerder nog werd aangenomen.

Ontwikkelzone Oosterhamrikzone

De ontwikkelzone Oosterhamrikzone is één van de gebieden in de stad die nu en de komende jaren een grote verandering ondergaat. Grootschalige nieuwbouw en opnieuw inrichten van de openbare ruimte leiden tot een stevige transformatie naar een nieuw, groen, leefbaar stuk stad. Het is één van de sleutelprojecten uit de omgevingsvisie The Next City. Het Oosterhamrikkanaal verandert in een nieuwe plek waarin de bestaande Oosterparkwijk en Korrewegwijk bij elkaar komen en weer aan het water komen te liggen en waarin de oeverlocatie bij het Van Starckenborghkanaal een stedelijk verdichtingsgebied kan worden.



Ontwikkelzone Oosterhamrikzone

Binnen dit gebied spelen al geruime tijd verschillende ontwikkelingen, grofweg te verdelen in bouwontwikkelingen en in onderzoek naar nieuwe mobiliteitsverbindingen. In de afgelopen en nog komende jaren worden naar verwachting ongeveer 2.000 woningen gebouwd, verspreid over het gebied. Veelal betreft het de transformatie van bedrijvigheid naar wonen, maar in bijvoorbeeld de Vinkenstraat gaat het om vervanging van bestaande woningbouw. Zo'n 4.000 Groningers zullen hier hun nieuwe thuis vinden in een aantrekkelijke, groene stedelijke omgeving. De groei van de stad gaat samen met groei van mobiliteit, ook in dit gebied. Om tot ontwikkeling te komen is de aanpak van de openbare ruimte en bereikbaarheid noodzakelijk.



Impressie doorontwikkeling (te bebouwen percelen) Oosterhamrikzone

De aanpak van de ruimtelijke opgave en de verbetering van de mobiliteitsverbindingen realiseren een betere aanhechting tussen stad (bestaand en nieuw) en buitengebied. Het Oosterhamrikkanaal wordt weer de 'drager' van het oostelijke stadsdeel en een karaktervolle route in de stad. De kanaaloevers en de zones daaromheen krijgen een nieuw gezicht als woon- en verblijfsgebied en de naastgelegen wijken zijn weer beter met elkaar verbonden.

Mobiliteitsvisie

De mobiliteitsvisie is gestoeld op de Groningse ambitie om de leefkwaliteit een leidend thema in het mobiliteitsbeleid te maken. Dat uit zich onder andere in het herwinnen van openbare ruimte op (auto)verkeer en de overgang naar schonere, stillere en minder ruimte-innemende mobiliteit.

Deze uitgangspunten bieden de Oosterhamrikzone kansen voor een groene, leefbare inrichting van de openbare ruimte, waarin de auto minder centraal staat in de (verkeers)ruimte. De fiets en het openbaar vervoer zijn belangrijke vervoersvormen voor de stad en zijn daarom ook prominent in de toekomstige Oosterhamrikzone aanwezig. Een nieuwe robuuste fietsverbinding door het gebied sluit de wijken aan op het hoofdfietsroutenet en verbindt Kardingerechtrechts met de binnenstad. Ook de busroute door de zone blijft noodzakelijk want is één van de dragers van het succesvolle HOV-bussysteem van de regio. De Oosterparkwijk, Korrewegwijk en nieuwbouw in de zone profiteren volop mee van dit kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer.

Ondanks de inzet op schone en duurzame vervoermiddelen blijft er autoverkeer bestaan, ook in de nieuwe gebieden. Bij de bouw van 2.000 nieuwe woningen in de Oosterhamrikzone moet in een dergelijk stedelijk gebied toch rekening gehouden worden met zo'n 6.000 autoritten per dag.

In de filosofie van de mobiliteitsvisie rijdt het autoverkeer via de ringwegen en hoofdwegen en niet meer dwars door de stad en door de wijken. Door binnen de ringweg de maximumsnelheid op veel meer wegen te verlagen tot 30 km/uur en soms wegen te 'knippen' wordt het gebruik van de auto minder aantrekkelijk. Om de bestaande wijken en de nieuwe woongebieden rechtstreeks te verbinden met de ringweg, ontbreekt in het oostelijke deel van de stad een verbinding voor autoverkeer met de ringweg. Die is nodig en noodzakelijk, zoals ook de gemeenteraad al in 2016 besloot.

De mobiliteitsvisie geeft een nieuw handvat voor een andere uitwerking van de Splitsingsvariant (principebesluit gemeenteraad 2018) en voor de Oosterhamrikzone als geheel. Wij kiezen nu voor een substantieel andere oplossing dan in 2018 voorlag, namelijk voor een wijkprikker in de vorm van een buurtstraat (30 km/u). Een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u is niet meer nodig.

Verkeersverbinding Oosterhamrikzone

Een nieuwe autoverbinding met de ringweg over het Van Starckenborghkanaal ontsluit dus de bestaande wijken op de ring. De beoogde (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone met het nieuwe stedelijk (woningbouw)programma betekent ook dat er meer autoverkeer in het gebied komt. Een nieuwe route voor auto's verbindt deze nieuwe gebieden met de ringweg en is nodig om ruimte te creëren voor fiets, voetganger en verblijven in een vriendelijkere en groenere omgeving. Zonder die verbinding komt (de ruimte voor) die opwaardering er niet en verslechtert de bereikbaarheid van de zone.

De huidige routes vanuit de Oosterparkwijk en Korrewegwijk naar de ringweg liggen relatief ver uit elkaar en autoverkeer rijdt lang door de wijken om de ring te bereiken. Met een nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal, voor alle verkeerssoorten, bieden we een rechtstreekse route naar de ringweg. Zonder deze verbinding blijven deze wijken gebruik maken van het stedelijke wegennet, dat volgens de filosofie van de mobiliteitsvisie grotendeels wordt ingericht als 30 km/uur, met langere rijtijden en soms indirecte routes tot gevolg. Daarnaast voorkomt de nieuwe verbinding dat autoverkeer wordt afgewenteld op de omliggende wijken.

De Splitsingsvariant uit het raadsbesluit van 2018 blijft het uitgangspunt voor de verkeersstructuur in dit gebied. Dat betekent dat de routes voor auto, fiets en openbaar vervoer van elkaar worden gescheiden. Nieuw is dat de wegen voor autoverkeer grotendeels met een maximumsnelheid van 30 km/uur worden ingericht, waaronder de Oosterhamrikkade NZ. De busroute gaat door de Vinkenstraat (uitgevoerd als vrijliggende busbaan) en behoudt zo het huidige hoge kwaliteitsniveau voor het openbaar vervoer. Daarlangs is de nieuwe stedelijke hoofdfietsroute geprojecteerd die een rechtstreekse verbinding van de binnenstad met Kardinge biedt. Hiermee verdichten we het fietsnetwerk, waarin de Korreweg (in te richten als fietsstraat) de belangrijkste en drukste route over het Van Starckenborghkanaal blijft. De nieuwe oeververbinding over dit kanaal komt in het verlengde van de Vinkenstraat, ter vervanging en ten zuiden van de huidige busbaanbrug.

Verkenning inrichting Oosterhamrikkade NZ

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

De ambitie is om meer en betere leefkwaliteit voor de huidige en nieuwe bewoners in de zone te brengen. De verkenning van de Oosterhamrikkade NZ, ingericht als 30 km/u gebiedsontsluitingsweg, laat zien dat daar met deze andere inrichting aan tegemoet gekomen kan worden. Er is veel kwaliteitswinst te behalen ten opzichte van het voorstel van 2018, zowel verkeerskundig als ruimtelijk. De mobiliteitsvisie biedt nu de kans om daadwerkelijk een autoroute te maken, die geen barrière is maar juist wordt aangelegd voor de bewoners zelf én om voor zowel fietsers, voetgangers als auto's de verbinding over het kanaal te kunnen maken.

Oosterhamrikkade NZ: ruimtelijke analyse en historie

De noordelijke kanaaloever bestaat nu vooral uit het asfalt van de busbaan, de vangrail op de oever en de roestige damwand aan de waterkant. De busbaan, het volledige straatbeeld langs het kanaal en de ingangen naar de wijkstraten hebben vooral een functionele uitstraling. Hier toont zich de verkeerskundige inrichting van de jaren '60-'80. De ruimte is overwegend ingericht voor de doorstroming van auto en bus. De fietsers en voetgangers zijn naar de randen geduwd. Pas in de wijken en de woonstraten is de ruimte weer voor iedereen toegankelijk.



Huidige situatie kruising Zaagmuldersbrug/busbaan (2021)

Historisch gezien (vóór de aanleg van de busbaan) was er een prachtige balans tussen architectuur, stadsstraten en openbare ruimte. In de uitwerkingen van het plan Berlage & Schut hadden centrale plekken in de wijken en aan het kanaal een speciale ruimtelijke betekenis. In deze tijd vormde bijvoorbeeld de hele ruimte bij de Zaagmuldersbrug haast een samenhangend geheel: de brug, het brugwachtershuisje, het Noorderbad als architectonisch object en entree van de wijk bepaalden het beeld.



Zaagmuldersburg richting Noorderbad (± 1940)

We kunnen niet terug in de tijd, maar de eigen kwaliteit van de oude wijken is er nog steeds. De mobiliteitsvisie biedt mogelijkheden om hier weer één (samenhangende) stedelijke ruimte te creëren, waarbij nieuwe bouwontwikkelingen en openbare ruimte samen met de bestaande stad één vanzelfsprekende kwaliteit krijgen.

Oosterhamrikkade NZ: herwinnen openbare ruimte

Met het verplaatsen van de huidige busbaan naar de Vinkenstraat en E. Thomas à Thuessinklaan wordt letterlijk de ruimte vrijgespeeld om de kanaaloevers weer terug te geven aan de openbare ruimte: als verblijfsgebied en zone om te wandelen en te recreëren. Dat geeft twee opgaven: de inpassing van de autoroute over de Oosterhamrikkade NZ en die van de busroute en hoofdfietsroute in de zone Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan.

Met de keuze voor de ligging van beide routes (Splittingsvariant 2018) zijn al de eerste grotere stedenbouwkundige kansen meegenomen. De keuze om de oevers vrij te spelen en de zone Vinkenstraat aan te wijzen voor een verbindende stads(bus)route heeft een eigen logica en geschiedenis in de structuur van de stad. Al in het plan Berlage/Schut werd de zone Vinkenstraat – E. Thomas à Thuessinklaan gereserveerd als stedelijke hoofdroute, mét brug over het Van Starckenborghkanaal. Ook lag het kanaal met haar oevers in dat plan op afstand van de stedelijke route.

De uitvoering van de autoroute over de Oosterhamrikkade NZ als buurtstraat (30km/u), maakt het gehele straatbeeld aantrekkelijker en daardoor kan de relatie met het kanaal worden hersteld. Het basispakket voor de 30km/u-inrichting is een informele uitstraling. Het gezichtsbeeld wordt dan niet bepaald door asfalt, vangrails, verkeersborden en verkeerslichten, maar door een plek onder de bomen, een bordes aan het water, een mooie brug met uitzicht terug op de stad.

De drie getoonde basismodellen voor een 30km/u-inrichting laten zien hoe het huidige beeld van de Oosterhamrikkade kan veranderen tot één stedelijke ruimte waarin de kwaliteit van het water, de stadsroute voor iedereen (voetganger, fietser en auto) en de groene atmosfeer samen gaan. De basisbeelden tonen steeds net een andere opbouw, waardoor de nadruk op een kade (waterkant), een laan (groen langs de route) of een park (een groene wandelomgeving aan het water) wordt getoond. Juist die bandbreedte laat zien dat er verschillende beelden mogelijk zijn door de openbare ruimte anders te gaan ontwerpen. Pas bij specifieke uitwerking van ontwerpen komen de volledige kansen van deze basismodellen naar boven en ontstaat het volledige beeld van hoe een aantrekkelijke openbare ruimte kan ontstaan.



Impressie 30 km/uur – Kade



Impressie 30 km/uur – Laan



Impressie 30 km/uur – Park

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

Getoond zijn (slechts) basisbeelden waaraan nog veel ontworpen kan en moet worden. Getoond wordt ook dat er veel mogelijkheden zijn om op een vernieuwende manier te werk te gaan en de oude 'auto-logica' hier los te laten. De verschillen met de beelden uit 2018 (Splittingsvariant) of andere stedelijke verkeersroutes zijn groot.

De opzet van de Oosterhamrikkade NZ (voorstel 2018) ging bijvoorbeeld uit van een profiel voor een gebiedsontsluitingsweg 50km/u. Dit lijkt op veel andere huidige stedelijke hoofdroutes: een uitvoering in asphalt, met meerdere rijstroken bij de kruisingen en een duidelijke scheiding van de overige ruimte en langzamer verkeer. Voor de Oosterhamrikkade NZ betekende dat om de overlast te beperken dat de weg werd geprojecteerd in een groene buffer, met langs de woningen een aparte ventweg voor lokaal verkeer, parkeren en fietsers.



Impressie Oosterhamrikkade NZ (Splittingsvariant 2018)

Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan

In de mobiliteitsvisie speelt een stevig en vlot systeem van openbaar vervoer, van hoge kwaliteit, een belangrijke rol. Het is één van de alternatieven voor het gebruik van de auto in de gemeente en van en naar de regio.

De inzet op het openbaar busvervoer heeft een belangrijke plek in de ontwikkeling van de Oosterhamrikzone. De HOV-busroute tussen de wijken Beijum en Lewenborg, Kardinga via UMCG, de binnenstad en hoofdstation is de belangrijkste busroute in de stad en loopt door de Oosterhamrikzone. De bestaande wijken en nieuwe woongebieden kunnen zo optimaal profiteren van hoogwaardig openbaar vervoer op korte afstand.

In de Splittingsvariant, opgenomen in de mobiliteitsvisie, rijdt het busverkeer door de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan. De huidige vrije busbaan geeft een optimale rijtijd en betrouwbaarheid en het uitgangspunt is dat in de nieuwe situatie daarin geen verslechtering optreedt. De nieuwe route bestaat daarom uit een vrije busbaan, in 2 richtingen, met een maximale snelheid van 50 km/u. De direct omliggende wijken maken gebruik van het HOV-busvervoer via haltes bij de Vrydemalaan (dichtbij het Wouter van Doeverenplein), het Wielewaalplein en bij de Oliemuldersweg.

De hoofdfietsroute door de Oosterhamrikzone is ook gedacht in de Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan. Naast de busbaan wordt deze gecombineerd met de ontsluiting van de woningen aan de zuidzijde, mogelijk in te richten als fietsstraat. Het Wielewaalplein verandert flink: er komen bushaltes op het plein, er is minder ruimte voor auto's en parkeerplaatsen verdwijnen.



Impressie Vinkenstraat (links) en E. Thomassen à Thuessinklaan (rechts). (2018)

De opgave voor het opnieuw inrichten van de straten Vinkenstraat/E. Thomassen à Thuessinklaan en Wielewaalplein is fors. Het huidige beeld van de Vinkenstraat gaat sowieso veranderen. Woningen aan de noordzijde worden vervangen door nieuwbouw en het karakter verandert van woonstraat naar stedelijk gebied. De rooilijn van de nieuwbouw schuift een aantal meters naar achteren, waardoor daar voldoende ruimte voor de busbaan en een fietsstraat ontstaat. In het eerste deel van de Vinkenstraat blijft de bestaande bebouwing behouden en is er minder ruimte. Het Wielewaalplein, met de nieuwe bushaltes, kan een knooppunt worden in het gebied dat de Korrewegwijk en Oosterparkwijk met de binnenstad, buitenwijken en omliggende dorpen verbindt. In de verdere uitwerking is nodig ook nadrukkelijk aandacht te besteden aan thema's als het herwinnen van de openbare ruimte, verblijfskwaliteit en vergroening en aan meer verkeersgerelateerde aspecten van de ontwerpogave zoals verkeersveiligheid, geluid en trillingshinder van elektrische bussen.

Verkeerseffecten autoverbinding over Van Starckenborghkanaal

De eerste berekeningen¹ met het nieuwe verkeersmodel (prognoses voor 2040) laten zien dat een nieuwe autoverbinding in de Oosterhamrikzone, uitgevoerd als een 30 km/u gebiedsontsluitingsweg, een positieve bijdrage levert aan het bereiken van de doelen van de mobiliteitsvisie en de omvang van toekomstige knelpunten verkleint. Uit de berekeningen blijkt ook dat er geen significante invloed is op de hoeveelheid autoverplaatsingen in de gemeente Groningen. Er is dus geen aanzuigende werking van auto's en de verbinding zorgt niet voor een verschuiving in mobiliteit van fiets en OV naar de auto. Wel leidt een nieuwe autoverbinding tot andere routekeuzes van automobilisten en dus een verschuiving van verkeersstromen. Per saldo verbetert daardoor de bereikbaarheid van de wijken en nieuwbouw in het oostelijke stadsdeel.

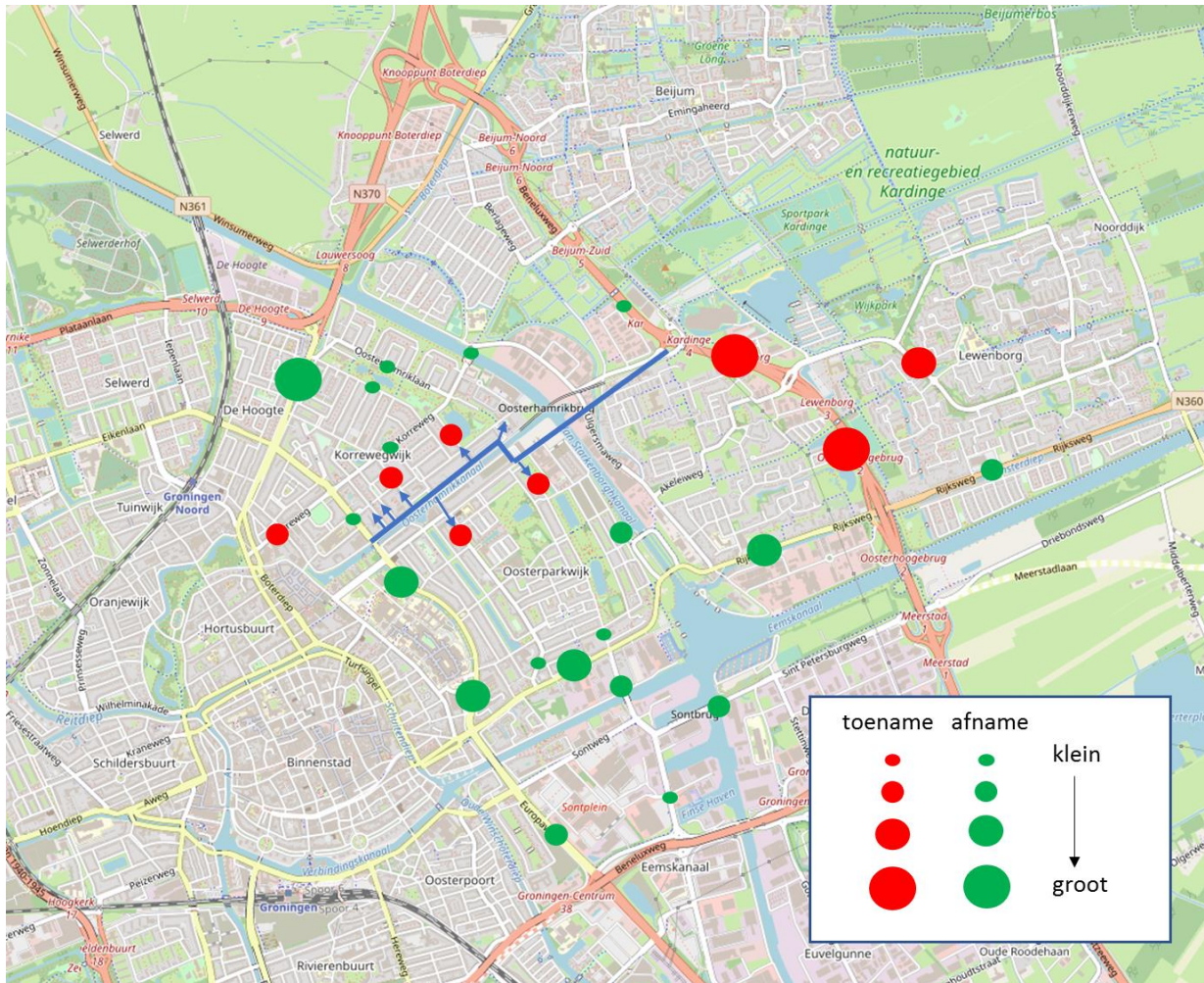
Naast de verbeteringen voor de bestaande wijken en nieuwe gebieden, verbetert de bereikbaarheid van het UMCG voor patiënten en bezoekers. De huidige aanrijroutes naar het ziekenhuis worden ontlast en stromen beter door. Daarnaast wordt met de nieuwe autoverbinding een extra route geboden, waardoor de (auto)bereikbaarheid van UMCG robuuster en minder kwetsbaar wordt. Met een knip in de Bloemsingel wordt voorkomen dat een nieuwe aanrijroute naar de binnenstad ontstaat. De Europaweg, Bedumerweg en Petrus Campersingel blijven belangrijke hoofdroutes naar het UMCG.

Verkeerseffecten in cijfers (prognoses 2040)

De verwachte hoeveelheid autoverkeer op de autoverbinding in de Oosterhamrikzone zoals nu voorgesteld is beduidend lager dan bij eerdere voorstellen (besluiten in 2016 en 2018): afhankelijk van de locatie 5.500-7.500 motorvoertuigen per etmaal nu, tegenover 11.000-13.000 motorvoertuigen in het voorstel uit 2018 (Splittingsvariant). Op de brug verwachten we nu 6.000-7.000 motorvoertuigen per etmaal. In 2018 was dit 11.000. De route met 30 km/u is minder aantrekkelijk voor autoverkeer dan bij 50 km/u en daarom is de verwachte verkeersintensiteit lager. Daarnaast leiden de maatregelen op stedelijke schaal tot andere verkeersaantallen. Er is überhaupt minder autoverkeer binnen de ringweg te verwachten door de totale set van maatregelen in de mobiliteitsvisie en ingrepen elders op het wegennet (30 km/u en knips) leiden tot andere verkeersstromen binnen de ringweg.

Ter referentie: de genoemde verkeersaantallen zijn vergelijkbaar met andere verzamelwegen zoals binnen de ring de Friesestraatweg en Peizerweg of de Westersingel nabij de binnenstad.

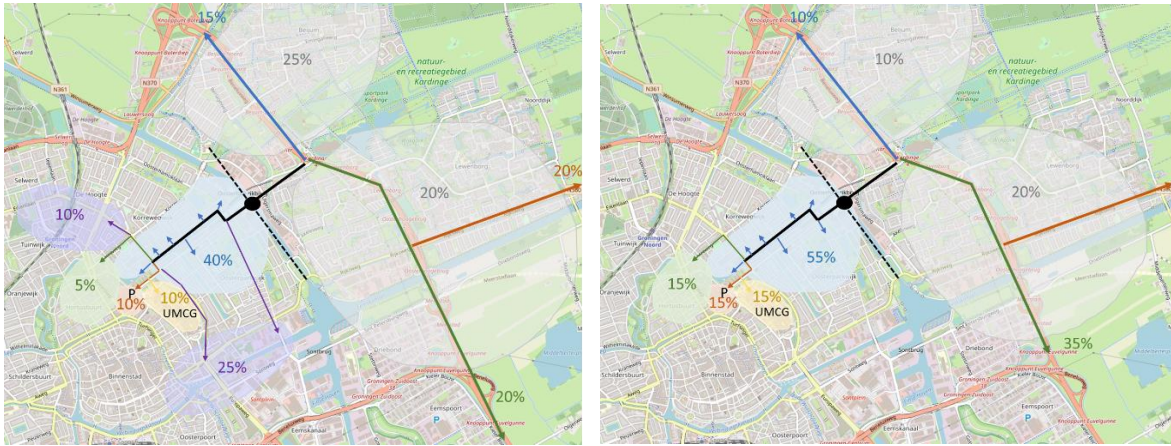
¹ De berekeningen zijn uitgevoerd met het nieuwe verkeersmodel, dat is nader toegelicht in het Addendum Mobiliteitsvisie, resultaten verkeersmodel. Bij nadere uitwerking van de ontwerpen en wijzigingen van uitgangspunten kunnen de gepresenteerde berekeningsresultaten wijzigen.



Effect van toevoegen van een autoverbinding (30 km/u) in de Oosterhamrikzone (hoog scenario mobiliteitsvisie)

Het aansluiten van alle woonstraten en buurtstraten op de Oosterhamrikverbinding, inclusief Oliemuldersweg, past in de filosofie van de mobiliteitsvisie. Onder andere de verkeersstroom door de Oosterparkwijk richting de Europaweg vermindert. Het autoverkeer verzamelt zich op deze wegen die aansluiten op de nieuwe autoverbinding. Op deze wegen neemt de intensiteit in de buurt van de Oosterhamrikverbinding toe en neemt af aan de andere kant van deze routes. Naar verwachting leidt de nieuwe verbinding per saldo tot bijna 5% minder verkeer in de woonstraten binnen de ringweg en nemen ook de intensiteiten op de fietsstraat Korreweg verder af. Daarnaast is op basis van de modelberekeningen een verlaging van de verkeersintensiteiten en een betere doorstroming te verwachten op de drukke aanrijroutes Damsterdiep, Europaweg en Bedumerweg. Ook op de Petrus Campersingel neemt de verkeersintensiteit af als gevolg van de Oosterhamrikverbinding. De uiteindelijke intensiteit op de Petrus Campersingel is mede afhankelijk van andere aanpassingen in de wegenstructuur voor autoverkeer in de binnenstad, zoals een knip in de Diepenring en Bloemsingel.

Het gebruik van de autoverbinding is in het netwerk van de mobiliteitsvisie anders dan in de Splitsingsvariant (2018). De volgende plaatjes laten zien dat bij een uitvoering als 50 km/u-variant autoverkeer vanuit een duidelijk groter gebied gebruik wil maken van de route dan wanneer de verbinding als 30 km/u wordt ingericht. Dat betekent dat in de mobiliteitsvisie de autoverbinding daadwerkelijk de bedoelde functie als ontsluiting voor direct omliggende wijken naar de ringweg vervult. De plaatjes laten in percentages zien waar het verkeer op de brug over het Van Starckenborghkanaal vandaan komt en waar het naar toe gaat.



Gebruik autoverbinding Oosterhamrikzone: Splittingsvariant 2018 (links) en mobiliteitsvisie hoog scenario (rechts)

Effecten op de omgeving

Een kwantitatieve beoordeling van effecten van een nieuwe autoverbinding en van inrichtingsvormen is in dit stadium nog niet mogelijk. In zijn algemeenheid geldt dat een lagere snelheid en verkeersintensiteit ook minder geluidsoverlast en luchtverontreiniging betekent. Daarom kan een sterkere verbetering van de leefkwaliteit worden bereikt met een 30 km/uur inrichting dan met een 50 km/uur inrichting en gescheiden rijbanen. Voor inrichting van openbare ruimte, groen, verblijven is meer ruimte en dat komt de beleving sterk ten goede. Doordat de verwachte verkeersintensiteiten op de nieuwe verbinding nu flink lager uitvallen, is ook voor aspecten zoals geluid, lucht, verkeersveiligheid en verkeerscirculatie in de wijken een positief effect op de omgevingshinder te verwachten.

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

Ruimtelijke en stedenbouwkundige kansen voor de gehele Oosterhamrikzone

Het 30km/u-straatprofiel als basis ontvouwt pas echt de kansen om een integrale kwaliteitsverbetering te maken voor de gehele Oosterhamrikzone. Het creëert de mogelijkheden om de intrinsieke (en historische) kwaliteiten van de oude wijken samen te laten gaan met de actuele Groningse ambities voor de openbare ruimte en vergroening en zo een aangenaam leefgebied voor bewoners in te richten. Vier invalshoeken voor zo'n kwaliteitslag beschrijven het mogelijke totaalbeeld:

1) Laat eigen kwaliteit (weer) spreken

Waar de bijzondere kwaliteit van de Korrewegwijk en de Oosterparkwijk nu wat verborgen is in de wijken zelf, ontstaat de kans om juist bij het kanaal 'bestaand en nieuw' op een mooie manier samen te laten gaan. De oude wijken zijn (overwegend) juweeltjes van de groene tuinstad en de Groningse baksteenarchitectuur, met plekken waar de accentgebouwen en detaillering monumentaal zijn. Door juist nu de nieuwe bouwontwikkelingen én openbare ruimte zorgvuldig in te richten ontstaat juist de kans om nieuw licht te laten schijnen op de bestaande kwaliteit. De openbare ruimte wordt (weer) het 'podium' voor de architectonische parels, in plaats van ze te verstoppen achter een functionele inrichting.

2) Het Oosterhamrikkanaal als stedelijke drager en aangename stadsruimte

Waar vroeger de wijken zich meer terugtrokken en aan het kanaal een mix bestond van bedrijvigheid en wonen, ligt nu de kans en ambitie voor om het Oosterhamrikkanaal en de zone (van Ebbingekwartier tot Van Starckenborghkanaal) te ontwikkelen tot een kwaliteitsdrager voor de stad. Dat betekent een voorkant waar de wijken aan het water samenkomen, een zone waarlangs de nieuwe architectuur een stedelijke (en stevigere) drager vormt én altijd hoogwaardig van karakter is. Een zone met identiteit in plaats van incidentele bouwontwikkelingen.

3) De verbinding tussen nieuw en bestaand maakt het 'af'

De opgave is dan om het beste van de bestaande kwaliteit én de nieuwe opgaven (bouwontwikkelingen én openbare ruimte én mobiliteit) samen te brengen tot één sprekend stadsdeel. Een nieuwe stadsruimte rondom het kanaal, die overvloedig naar de groene woonwereld van de wijken. Dit omvat de kernopgaven (bouwen en nieuwe ruimte inrichtingen) en een reeks deelopgaven (verbinding nieuw aan bestaand) zoals: hoe wordt een brug weer een brug in plaats van een verkeersknooppunt, hoe sluiten woonstraten aan op de kades, waar kan het groene tuinstadkarakter worden versterkt of waar krijgen de wijken een nieuwe verbinding naar en óver het kanaal?

4) actuele Groninger ambities geven betekenis aan aangename verblijfsruimte

Klimaatbestendigheid, vergroening en de inrichting van de openbare ruimte vormen gezamenlijk een trend van een nieuwe manier van ontwerpen en ruimte inrichten, die een heel nieuw gezicht aan de openbare ruimte geeft. Dit zijn geen aparte thema's maar kunnen zo onderdeel worden van een integrale aanpak.

Ontwerpopgaves in vervolgstappen

De vaststelling van de mobiliteitsvisie en het besluit over de ontsluiting van de Oosterhamrikzone is het vertrekpunt voor de volgende processtappen en voor de uitwerking van meerdere grote ontwerpopgaves (ruimtelijk en verkeerskundig). De Splitsingsvariant met een uitvoering van de autoverbinding als 30 km/uur buurtstraat is het veel-bepalende startpunt.

De ontwerpverkenning voor de Oosterhamrikkade NZ schetsen een indruk van de mogelijkheden die ontstaan. Het zijn geen uitgewerkte ontwerpen. Samen met de bewoners van de wijken en andere belanghebbende partijen worden die gemaakt. Dat geldt ook de hoogwaardige busroute Vinkenstraat, de nieuwe hoofdfietsroute en de grote complexe kruisingen bij de nieuwe Oliemuldersbrug en het Wouter van Doeverenplein.

Voor de nieuwe oeververbinding is een verkenning nodig, samen met eigenaar en vaarwegbeheerder Rijkswaterstaat, naar mogelijkheden, aanlanding, inpassing en kosten. In het ontwerptraject voor de zuidelijke oever van het Oosterhamrikkanaal worden ook de nieuw te bouwen wooncomplexen en de aanpak van hinderlijke waterbewegingen in het Oosterhamrikkanaal opgenomen.

De vervanging van de Gerrit Krolbrug en de herinrichting van de Korreweg als fietsstraat worden als zelfstandige vraagstukken opgepakt. De verkeersdruk op de route Korreweg wordt lager door verkeersmaatregelen in de Oosterhamrikzone. De maatregelen in de Oosterhamrikzone zijn echter niet randvoorwaardelijk om de route Korreweg opnieuw in te kunnen richten. Ook is de route Korreweg vanwege de ligging en het gebruik geen alternatief voor de oplossingen in de Oosterhamrikzone.

Naast de inhoudelijke uitwerking is de fasering van uitvoering een vraagstuk dat wordt uitgediept. Verkeersverbindingen moeten zoveel mogelijk in stand blijven en gebiedsontwikkeling moet door kunnen gaan. De nieuw te ontwikkelen gebieden nabij het Van Starckenborghkanaal en de nieuwe oeververbinding zijn mede afhankelijk van de keuze voor een autoverbinding en de uitgangspunten daarvan, dus het creëren van helderheid daarover is van belang. Een duidelijke actuele visie op het gebied als geheel helpt daarin.

Afhandeling moties 2018

Bij het raadsbesluit over de Splitsingsvariant werden ook 3 moties aangenomen die vragen om aanvullend onderzoek.

Motie: Onderzoek verkeerscirculatieplan (afgehandeld)

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

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

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

Motie: Onderzoek duurzame alternatieven voor autoweg Oosterhamriktracé (afgehandeld)

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

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

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

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

Motie: Aanvullend onderzoek meerwaarde autoverbinding Oosterhamrikzone

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

Eén van de onderdelen van de mobiliteitsvisie is een aanpassing van het verkeerssysteem in het oostelijke stadsdeel, waaronder een nieuwe autoverbinding van de Oosterhamrikzone met de ringweg. Het belang en de noodzaak van deze maatregelen zijn daarin toegelicht. De uitwerking van de diverse ontwerpogaves die daar bij horen en de bepaling van effecten moet echter in detail nog plaatsvinden na vaststelling van de mobiliteitsvisie. Op hoofdlijnen zijn hiervoor de effecten kwalitatief beschreven. De daadwerkelijke afhandeling van deze motie kan pas plaatsvinden wanneer een besluit over beschikbaar stellen van budgetten en vaststelling van ontwerpen wordt genomen door de gemeenteraad.