

Oosterhamriktracé en Gerrit Krolbrug

Informatieve raadscommissiebijeenkomst B&V en R&W - 18 mei 2016



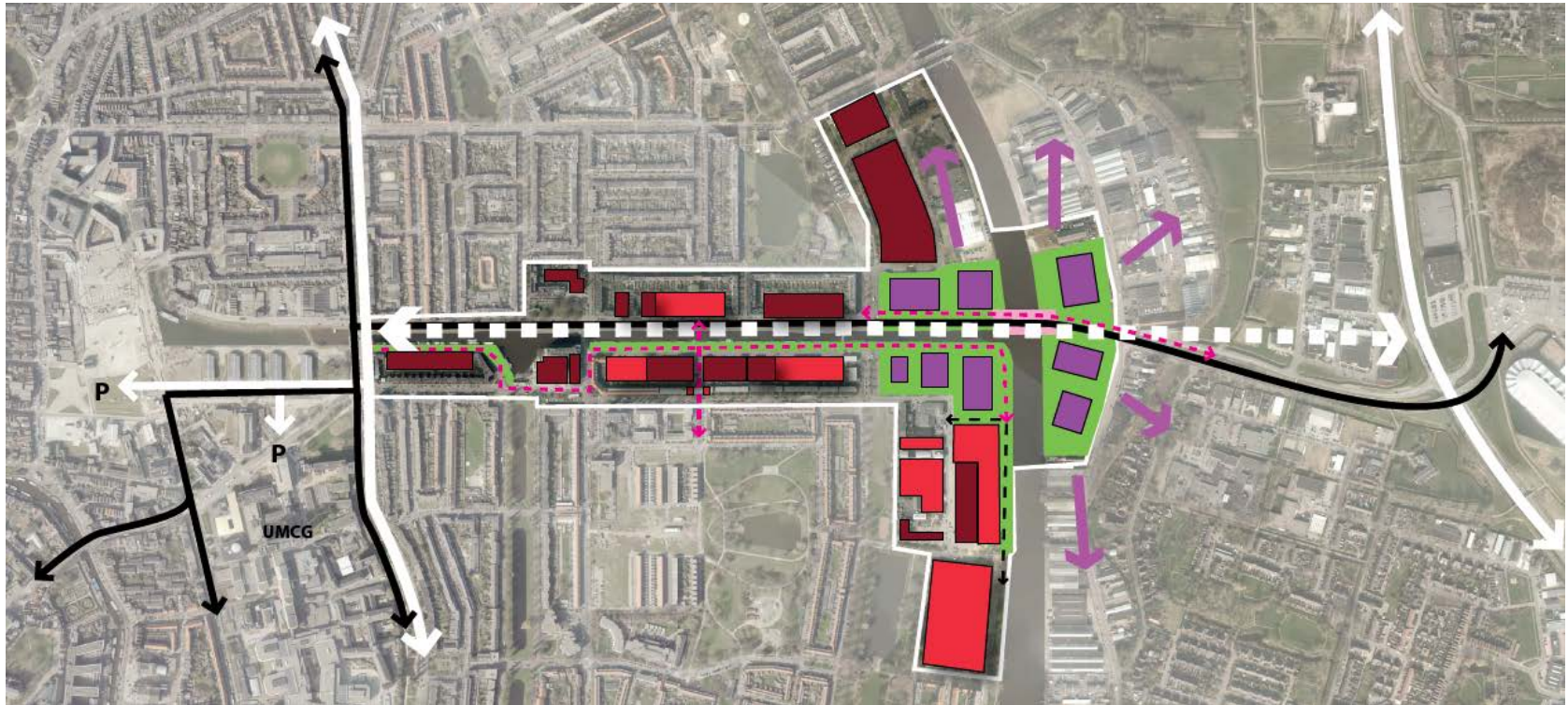


Gerrit Krofbrug

Oosterhamrikzone



Routekaart 2013 'Stadsas'



Kernvraag

Oplossing bereikbaarheidsvraagstuk UMCG en oostelijk stadsdeel

Spoor A

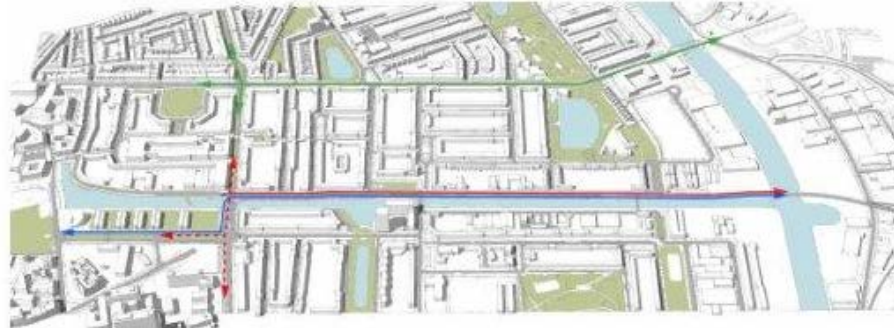
Mobiliteitsmanagement en optimaliseren
bestaand wegennet

Spoor B

Aanleg nieuwe autoverbinding

drie varianten

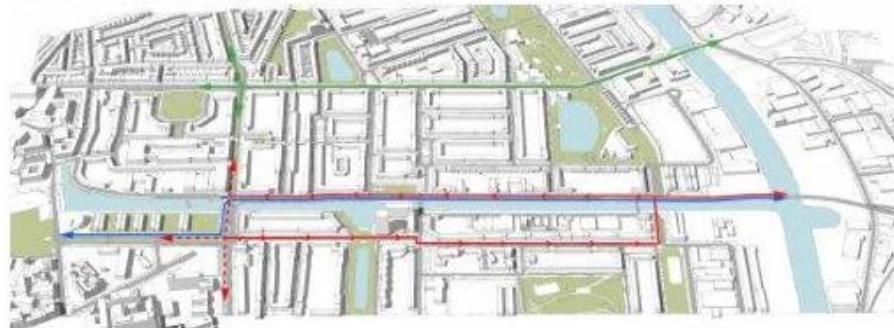
BASISVARIANTEN



Bundeling — — —



Splitting — — —



Circuit — — —

Besluitpunten raad in juni

1. Principe uitspraak over de autoverbinding als vertrekpunt voor verdere uitwerking varianten
2. Uitwerking in samenhang met herinrichtingsplan fietsstraat Korreweg en verkeersplannen voor de omgeving. Dit in nauwe samenspraak met omgeving.
3. Onderdeel van de variantenanalyse: mogelijkheden voor een fietsverbinding naar Kardinge
4. Vaststelling voorkeursvariant Gerrit Krolbrug

Planning lange termijn

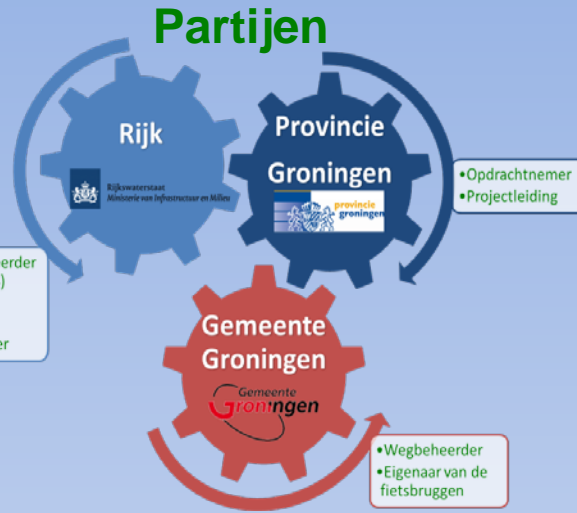
- Q3 2016: Uitwerken varianten
- Q2 2017: Besluit voorkeursvariant
- Q3 2017-2019: Uitwerken voorkeursvariant / aanbesteding ruimtelijke procedures
- Medio 2019: Aanbesteding en gunning
- 2021-2022: Uitvoering

Doelstelling

- Vaarweg geschikt maken voor klasse Va-schepen, vierlaags containervaart en tweebaks-duwvaart in gestrekte formatie
- Naast opwaardering wordt gekeken naar de leefbaarheid en de verkeersveiligheid

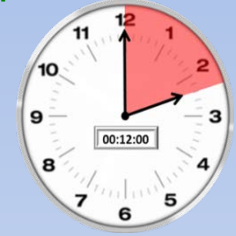
Randvoorwaarden

- Doorvaarthoogte 9,10 m
- Doorvaartbreedte 54 m
- Geschikt voor schepen van Klasse Va, 110m bij 11,40m
- Type brug geschikt voor de verkeersintensiteit en verkeersdeelnemers
- De brug moet in alle seizoenen functioneren
- Verkeersveiligheid verbeteren
- Vervangen voor 2020



Opening brug

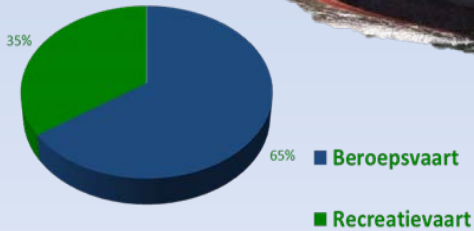
Gemiddeld 27 keer per dag open, gemiddeld 6 min lang en gemiddeld 12 min per uur



Variantenstudie Gerrit Krolbruggen



Intensiteit Gerrit Krolbrug



50 schepen per dag

Ongevallen statistieken

Afloop:	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Dodelijk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Letsel	3	4	3	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-
UMS*	8	5	5	2	1	1	2	1	-	1	-	4	1
Totaal	11	9	8	2	1	1	2	2	-	1	-	5	1

*UMS= Uitsluitend Materiele Schade

Proces Spoor A



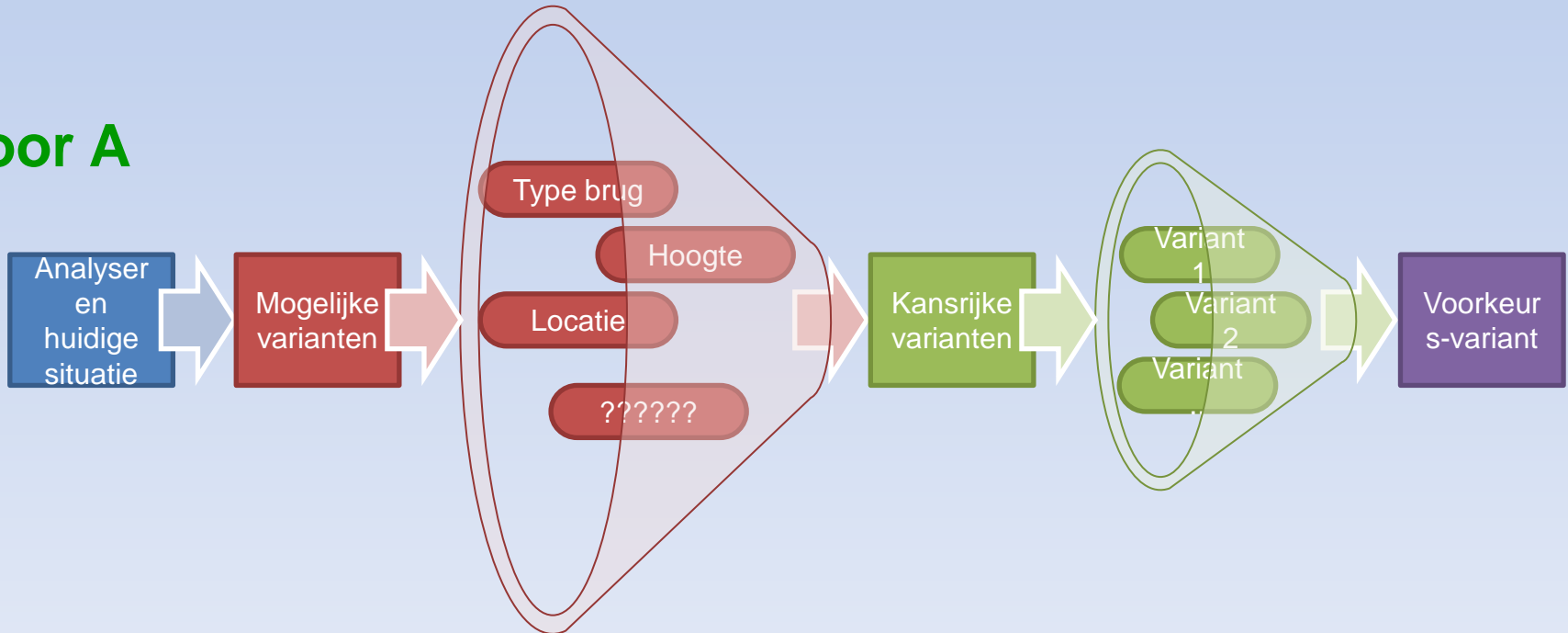
Stappenplan varianten



Spoor A ➔ **Vervanging brug huidige locatie**

Spoor B ➔ **Nieuwe verbinding Oosterhamrikzone en fietsverbinding Korreweg**

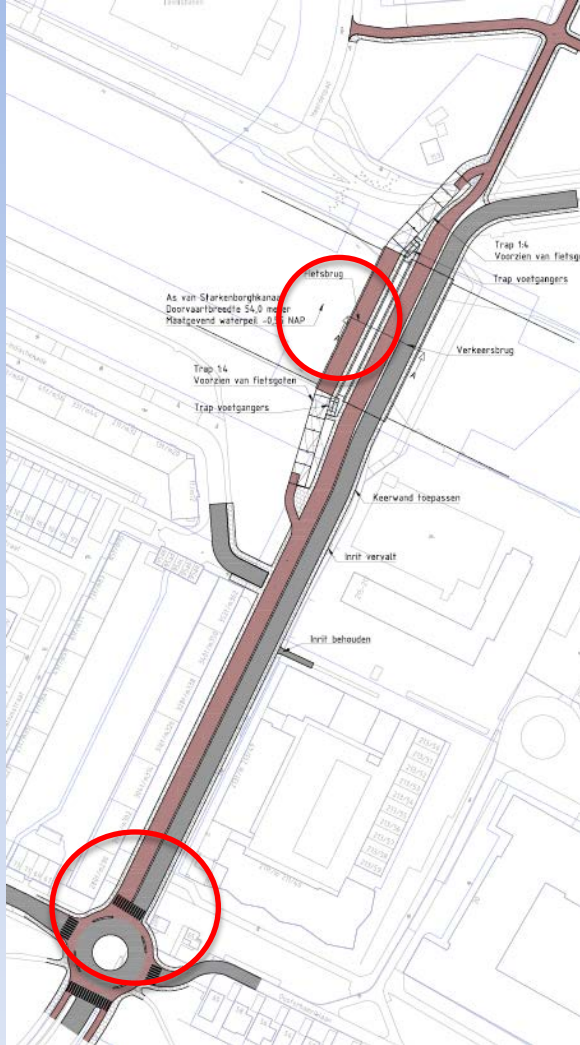
Spoor A



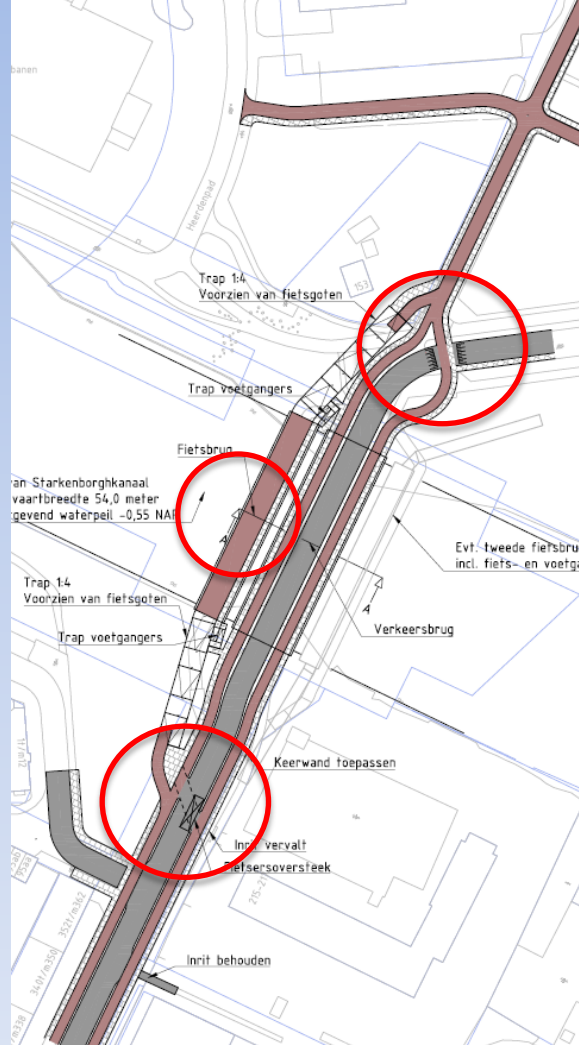
Kansrijke varianten spoor A



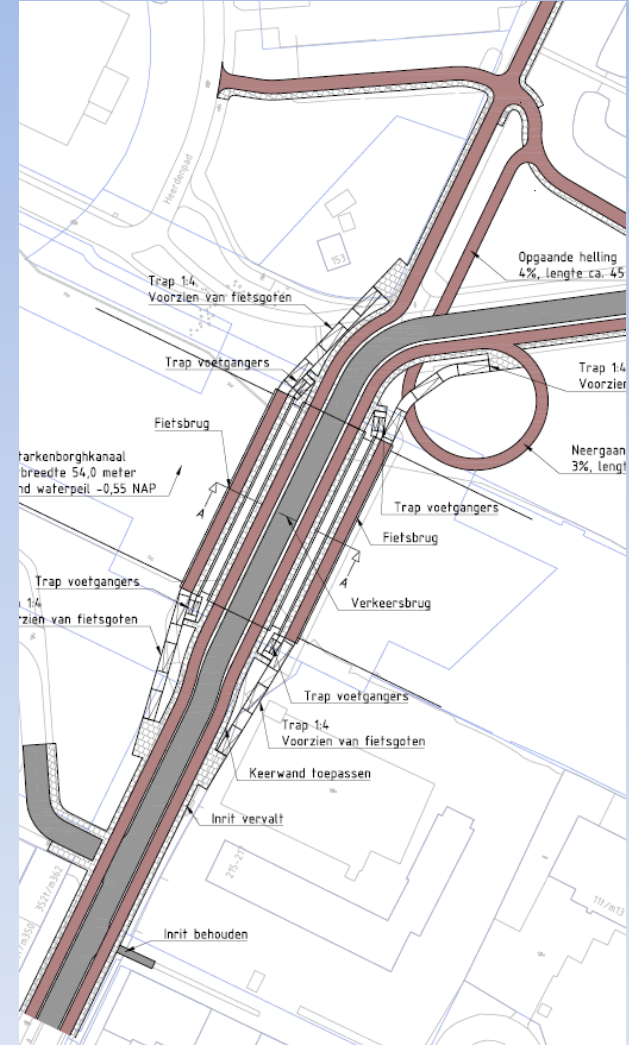
**1. Fietspad aan één kant
(1 vaste fietsbrug)**



**2. Fietspad aan 2 kanten
(1 vaste fietsbrug+oversteek)**



**3. Fietspad aan 2 kanten
(2 vaste bruggen+onderdoorgang)**



**gelijkvloerse oversteek ongewenst,
1 vaste brug voor fietsers in 2 richtingen niet optimaal**

**relatief duur,
relatief groot ruimtegebruik**

Welke aanpassingen zijn gedaan op het ontwerp zodat de voorkeursvariant binnen budget gerealiseerd kan worden??

1. Hefbrug i.p.v. tafelbrug

2. Aanpassen breedte loop-fietsbruggen

5,5 meter



3,5 meter

is nu 2,75 m

3. Aanpassen breedte beweegbaar brugdek

18 meter



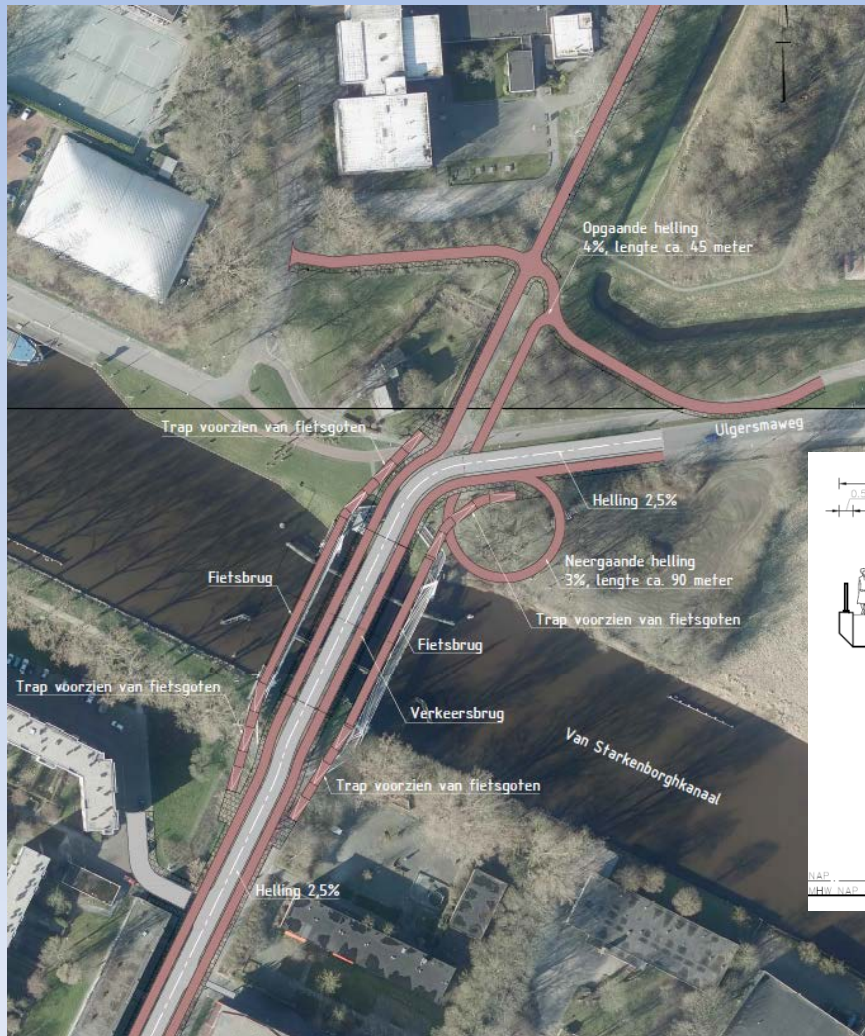
16 meter

is nu 8,8 m

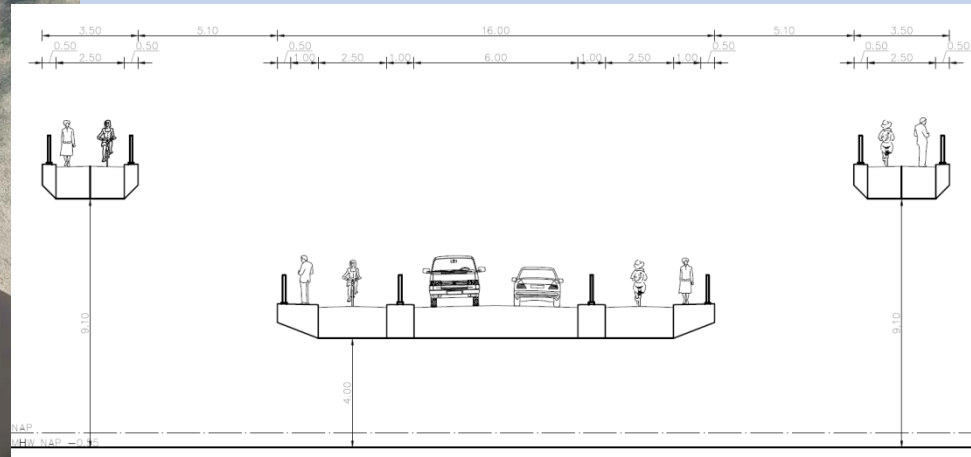
4. Aparte trap voetgangers vervalt (mee met de fietsers net als nu)

Voorkeursvariant

- Fietspad aan 2 kanten
- Ongelijkvloerse fietsoversteek
- Doorvaarthoogte naar 4 meter → iets minder vaak open
- 2 vaste fiets-loopbruggen

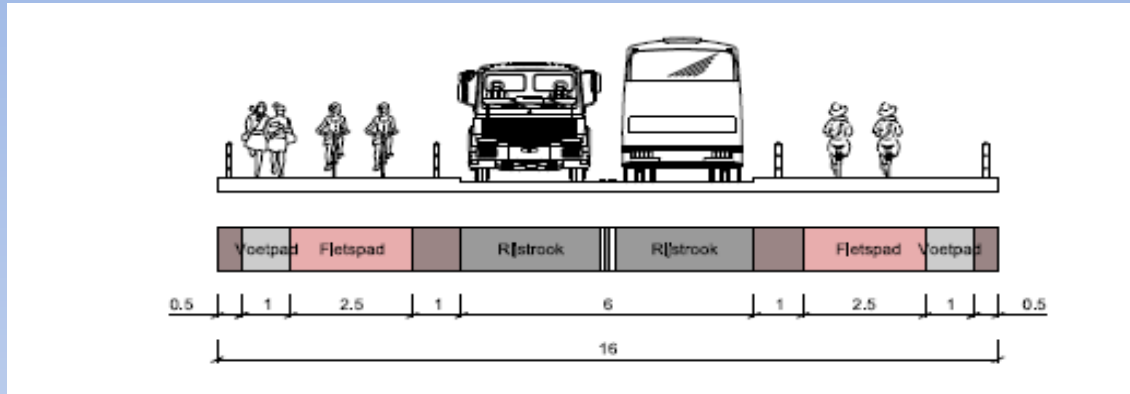


*Volledig conflictvrije
afwikkeling geeft
de meest veilige afwikkeling*



Mogelijke optimalisaties

Profiel voorkeursvariant



	Voorkeursvariant		Optimalisatie (gewenst)	<i>Huidige situatie</i>
1. Fietspad	2,5 m	➔	3,0 m	<i>niet aanwezig</i>
2. Voetpad	1,0 m	➔	1,5 m	<i>1,0 m</i>
3. Rijbaan	6,0 m	➔	6,5 m	<i>5,6 m</i>
<i>Totale breedte</i>	<i>16,0 m</i>		<i>16,0 m</i>	<i>8,8 m</i>
Vaste fiets- Loopbrug	3,5 m	➔	3,5 m	<i>2,75 m</i>

Een gedetailleerde uitwerking van het ontwerp vindt plaats na afronding van de planstudie bij de voorbereiding van de bouw.

Vervolg proces

Bestuurlijk overleg Voorkeursvariant		mei
Standpunt voorkeursvariant spoor B (gemeenteraad)		29 juni 2016
Vorbereiding		2016-2017
Start bouw		2018
Gereed uiterlijk		2020



Second opinion Bereikbaarheid UMCG

Gerard Martens en Koen Adams, Arane Adviseurs

Tijdslijn: aanleiding van de second opinion

2012: Het is druk!



Wat als het nog drukker wordt?



2015: Vragen uit omgeving



Second opinion kan de belangrijkste vragen beantwoorden:

1. Is de bereikbaarheidsstudie goed uitgevoerd?
2. Leiden nieuwe inzichten (2012 – 2015) tot andere conclusies?

Oftewel: **“Zijn de conclusies uit het onderzoek juist en robuust?”**

Studie 'Bereikbaarheid UMCG' (2013, Goudappel Coffeng)

- Onderzoek naar
 - toekomstige knelpunten in bereikbaarheid UMCG,
 - oplossingsrichtingen
 - maatregelpakket
- 3 maatregelpakketten geanalyseerd met verkeersmodel:
 - Variant 1: verbeteren doorstroming invalsroutes
 - Variant 2: verbeteren doorstroming invalsroutes en nieuwe oostelijke verbinding
 - Variant 3: variant 2 met knip noordelijke invalsroute
- Toets effecten op stedelijk niveau, invalsroutes en nabij UMCG
- Resultaat
 - Voorkeur variant 2. Robuuster, betere doorstroming, minder knelpunten.
 - Variant 3: geen robuust wegennet



Onderzoek Second Opinion (Arane Adviseurs)

- Uitgangspunten juist?
 - Doel van de studie
 - Geschikt verkeersmodel?
 - Beoordeling varianten
 - Logisch samengesteld?
 - Juiste beoordelingscriteria?
 - Haalbaarheidsonderzoek doorstromingsmaatregelen
- Onderzoeksresultaten juist en robuust?
 - Herbeoordeling van de varianten
 - ‘Gevoeligheid’ van de resultaten
 - Robuustheid van de resultaten
 - Effect beleidsontwikkelingen op conclusies (P+R, fietsbeleid, OV)
 - Netwerkanalyse: Robuustheid wegennet

Vooraf: de Mobiliteitsladder ('Ladder van Verdaas')



Belangrijkste conclusies uit de second opinion

I. Niets doen is geen optie

Huidige situatie voldoet niet, 2030 wordt nog slechter

II. Vraagbeïnvloeding (stap 1 t/m 4) is geen afdoende oplossing

Groningen zet hier al zwaar op in, koplopersrol

III. Beter benutten en reconstructie van de bestaande infrastructuur (stap 5 en 6) niet voldoende oplossend vermogen

Maatregelen zijn grotendeels niet haalbaar, effect beperkt

IV. De voorkeur voor de variant met een Oosterhamriktracé wordt bevestigd.

Variant met nieuwe verbinding zorgt voor betere doorstroming, minste knelpunten en robuust netwerk

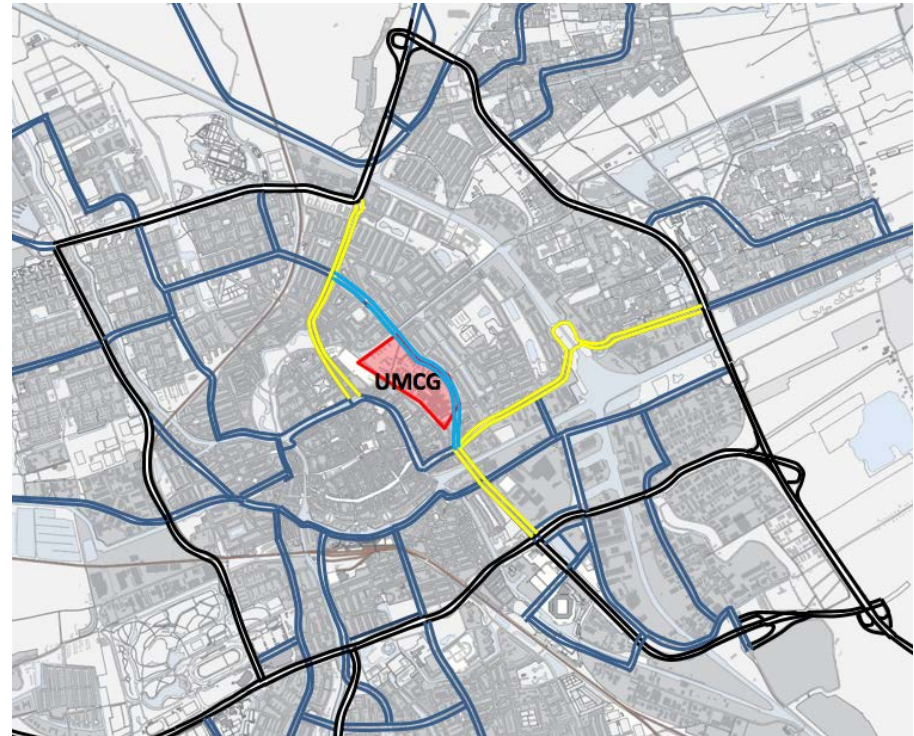
Hoe zijn we tot onze conclusies gekomen?

- Uitgangspunten Bereikbaarheid UMCG: onderzoek is goed uitgevoerd
 - Doel en opgave sluiten op elkaar aan
 - Gebruikte verkeersmodel sluit aan op doelstellingen
 - Varianten en beoordelingscriteria zijn logisch gekozen
- Herbeoordeling resultaten
- Onderzoek naar robuustheid

I. Niets doen is geen optie

Huidige situatie voldoet niet, 2030 wordt nog slechter

- Bereikbaarheidsproblemen huidige situatie
- Situatie 2030 nog veel slechter
 - Meer knelpunten
 - Lagere snelheid
 - Minder betrouwbare reistijden
- Invalsroutes gaan in 2030 nog slechter functioneren



II. Vraagbeïnvloeding geen afdoende oplossing

Groningen zet al zwaar in op vermindering autogebruik, koplopersrol



umcg

50% fiets, 10% P+R,



Beïnvloeden van de vraag

- 1 ruimtelijke ordening
- 2 beprijzen / parkeerbeleid
- 3 mobiliteitsmanagement (incl. fiets)
- 4 openbaar vervoer

Vergroten van het aanbod

- 5 benutting bestaande infra
- 6 reconstructie bestaande infra
- 7 bouwen nieuwe infra



Stap 1-4: geen afdoende oplossing

reegenomen,

landelijke top

Alternatief bewonersorganisaties

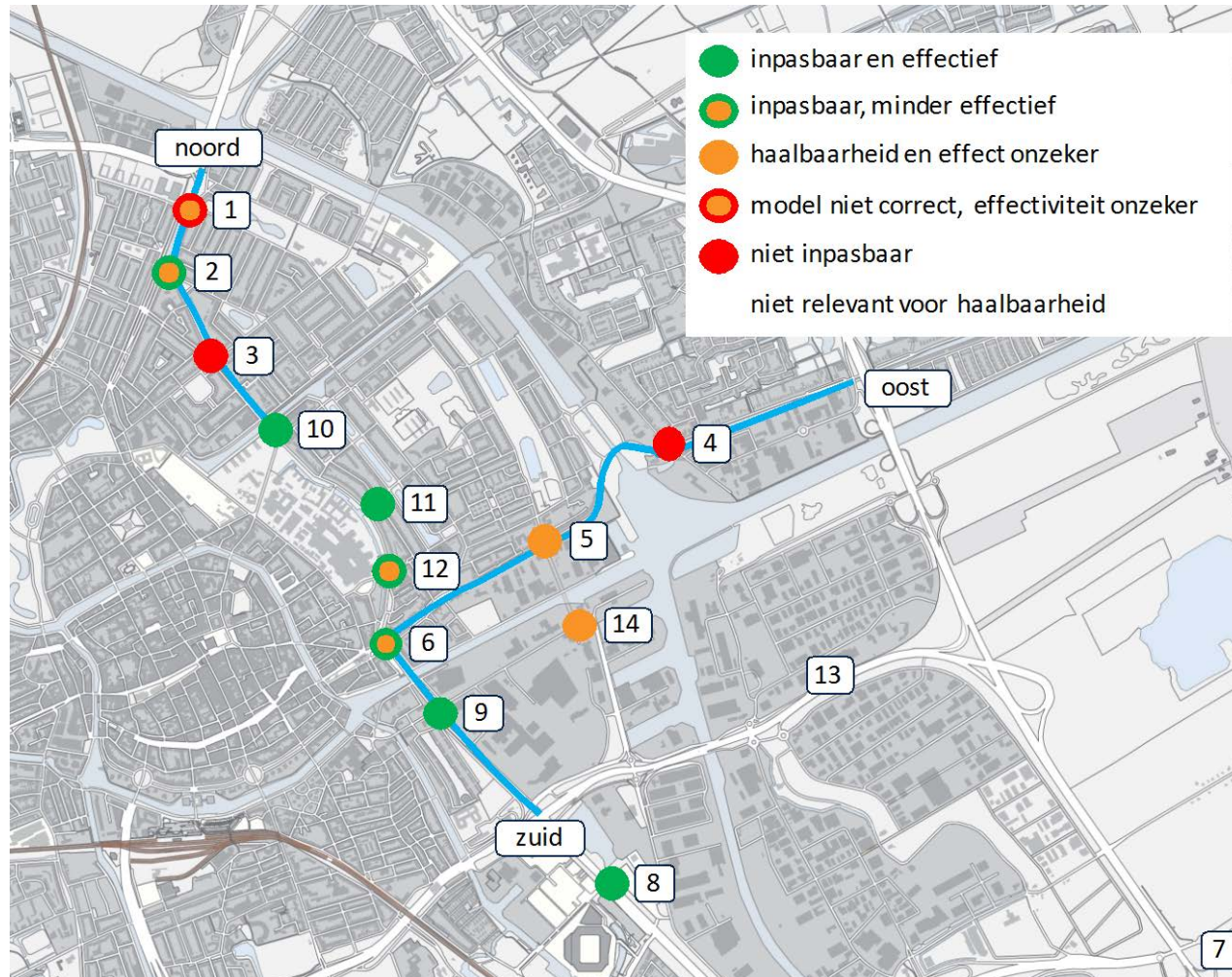
Een fietsverbinding van het P&R terrein bij Kardinge naar het UMCG.

*In de toekomst evt. een extra P&R-terrein op de oude Van Simmerenlocatie
fietsers en bestemmingsvrachtverkeer op busbaan over het Van
Starkenborghkanaal*

- Groningen zet al zwaar in op beïnvloeding autogebruik en blijft dat doen.
- Beleid wordt ook daadwerkelijk uitgevoerd (uitbreiding P+R capaciteit, fietsroutes)
- Fietsgebruik in Groningen al zeer hoog
- UMCG al fors gebruik 50% fiets , 10% P+R, beperkingen gebruik P-garage
- Huidig gebruik Kardinge: er is nog ruimte, uitbreiding leidt niet tot hoger gebruik ruimte
- Potentie voor van Simmerenlocatie daardoor ook beperkt
- Effect te klein voor substantiële verlaging autogebruik

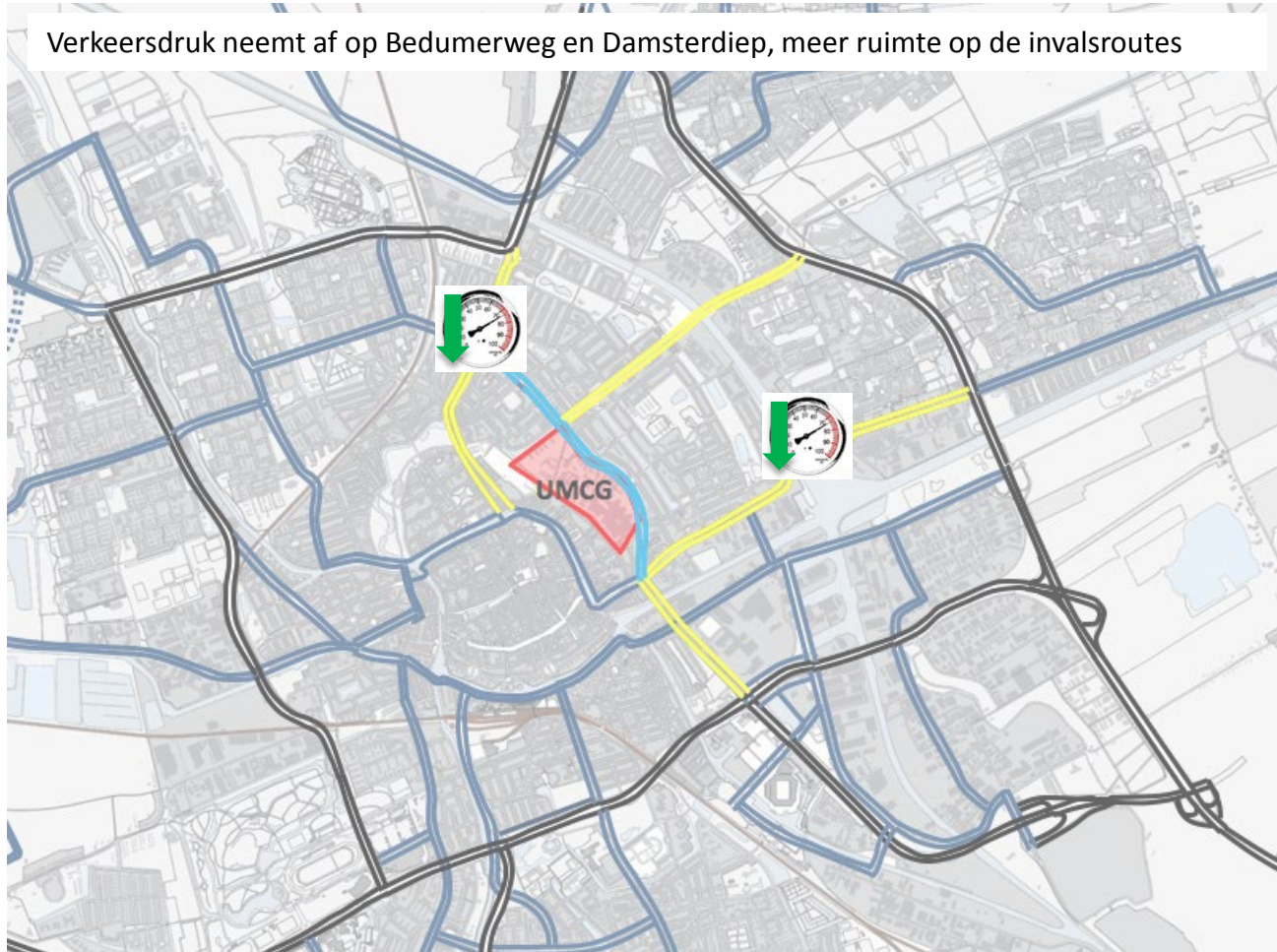
III. Benutten en reconstructie niet voldoende oplossend vermogen

Maatregelen zijn grotendeels niet haalbaar, effect beperkt

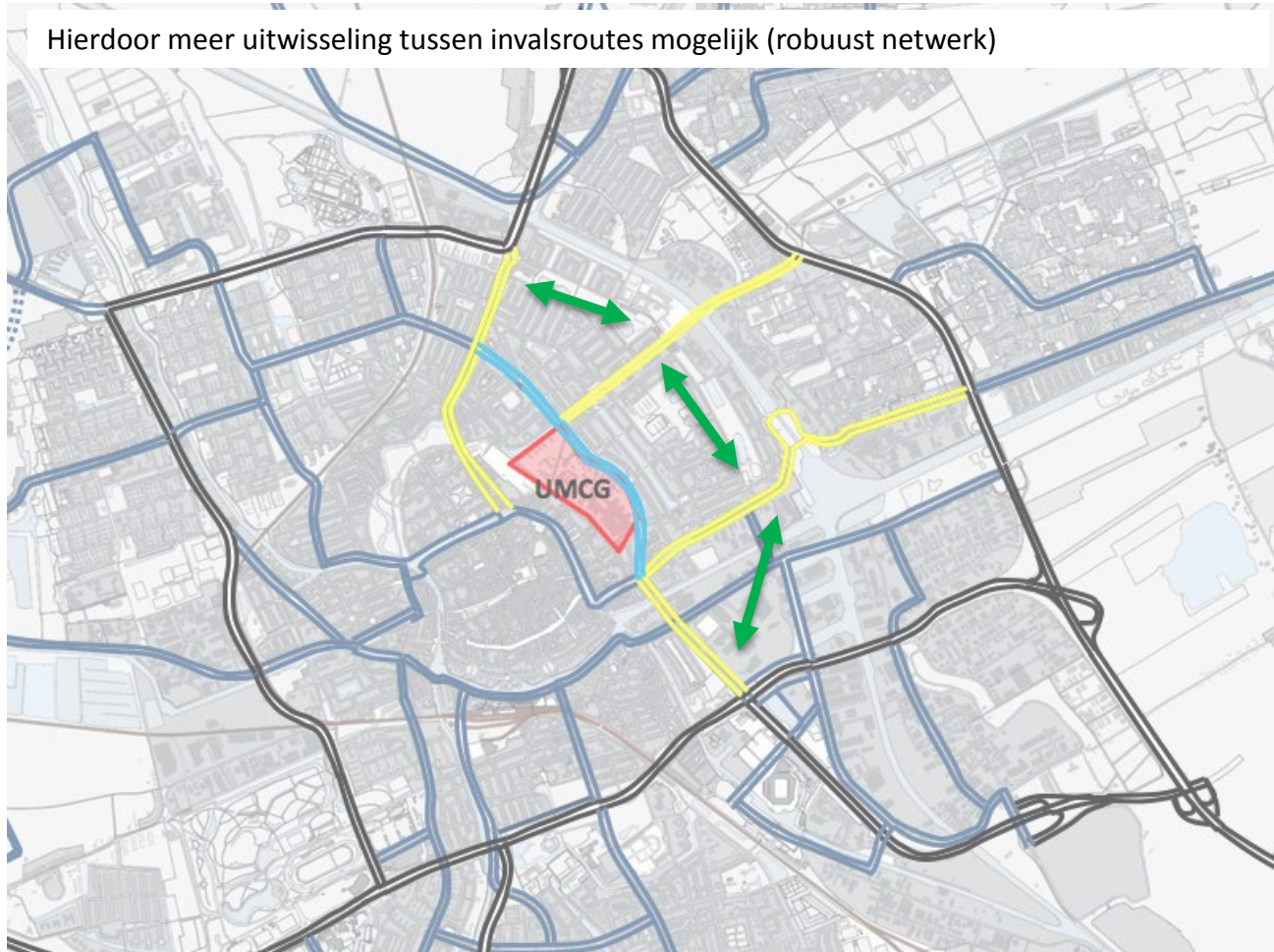


IV. Duidelijke voorkeur voor variant Oosterhamriktracé

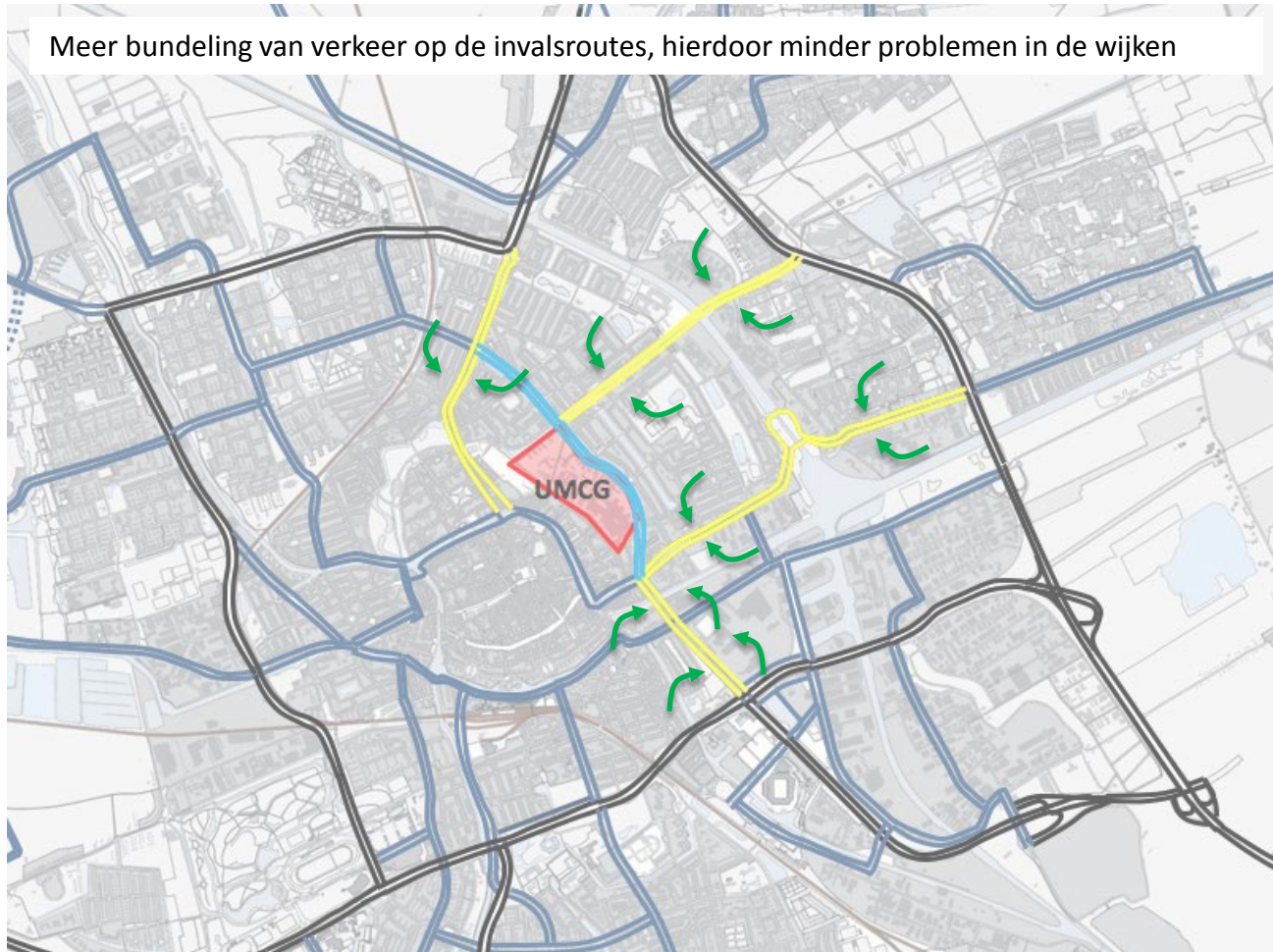
Zorgt voor betere doorstroming, minste knelpunten en robuust netwerk



IV. Duidelijke voorkeur voor variant Oosterhamriktracé



IV. Duidelijke voorkeur voor variant Oosterhamriktracé



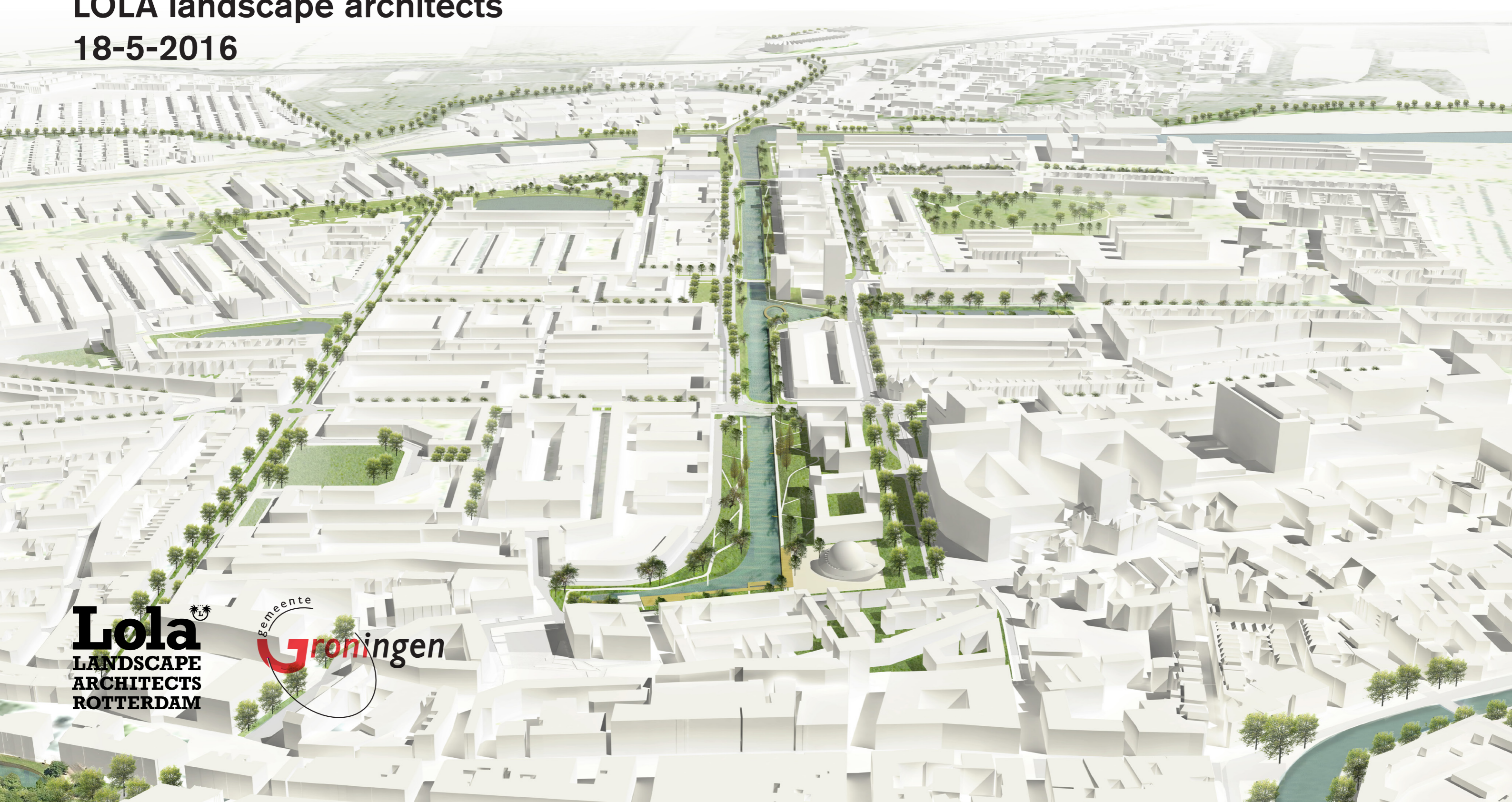
Variant met nieuwe verbinding is beter

- Maatregelen zijn nodig omdat wegennet niet functioneert zoals gewenst
- Alleen doorstromingsmaatregelen niet voldoende:
 - effect kleiner dan in Bereikbaarheidsstudie, dichterbij ‘geen maatregelen’
 - toegevoegde waarde van een OHT is daardoor groter
- Nieuwe verbinding biedt meer ruimte en robuustheid
 - Druk neemt af op Bedumerweg en Damsterdiep, meer ruimte op de invalsroutes
 - Hierdoor meer uitwisseling tussen invalsroutes mogelijk (robuust netwerk)
 - Meer bundeling op de invalsroutes, hierdoor minder leefbaarheidsproblemen in de wijken

RUIMTELIJK ONDERZOEK AUTOVERBINDING OOSTERHAMRIKTRACÉ

LOLA landscape architects

18-5-2016



Lola
LANDSCAPE
ARCHITECTS
ROTTERDAM

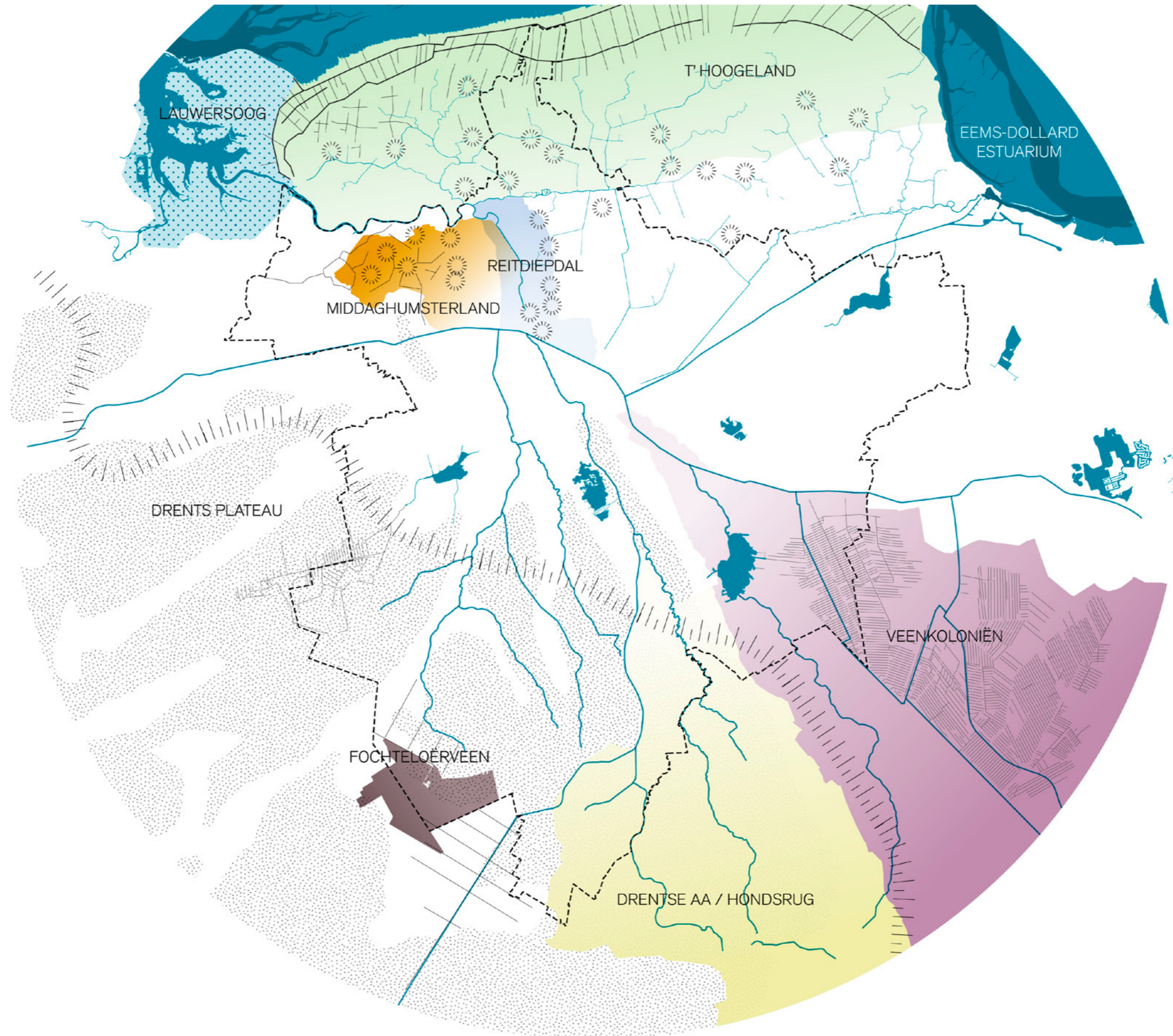
gemeente
Groningen

INHOUD PRESENTATIE

1. Regionaal perspectief
2. Proces ruimtelijk onderzoek
3. Kansen en effecten Oosterhamriktracé
4. Ruimtelijke uitwerking Oosterhamriktracé

REGIONAAL PERSPECTIEF

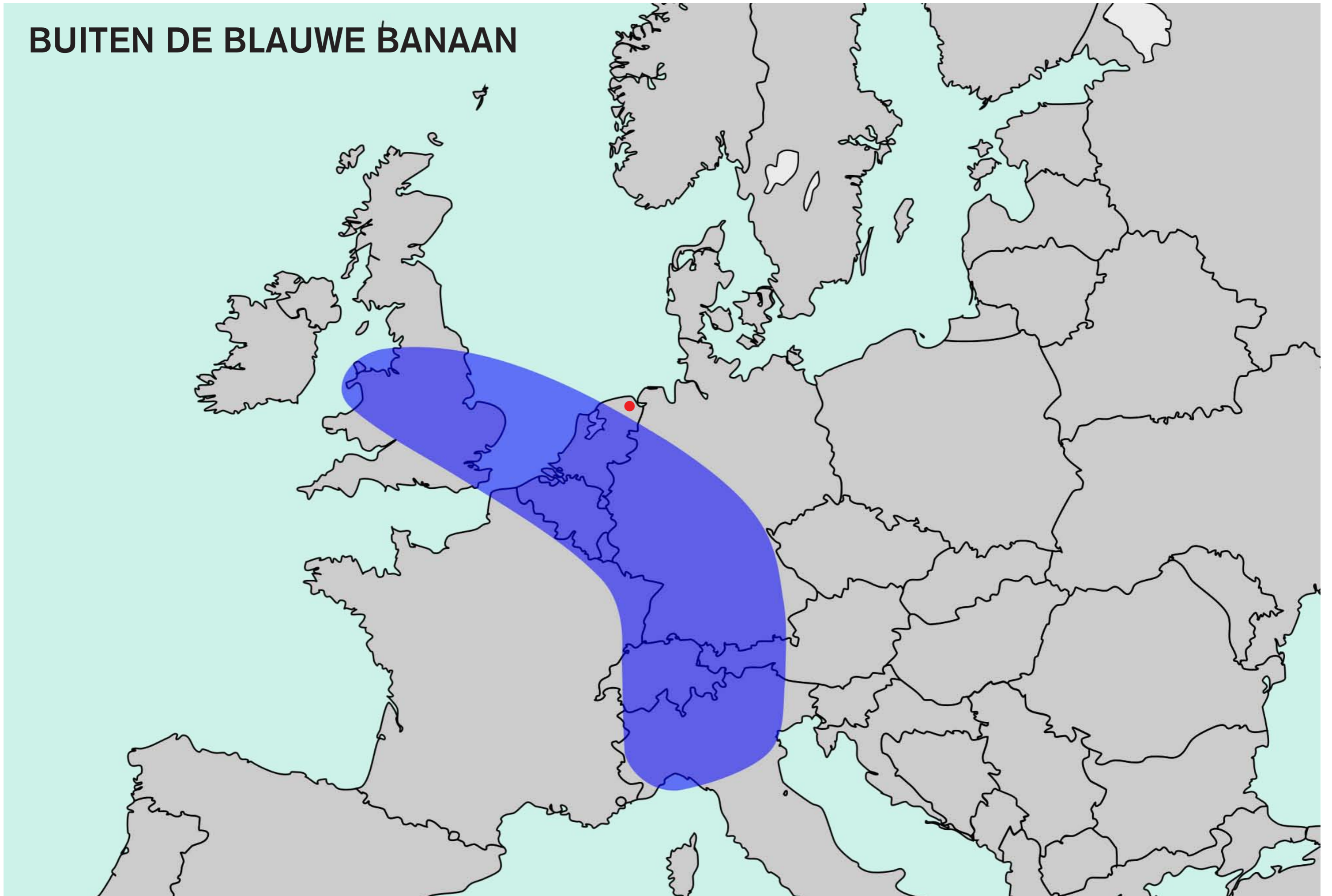
REGIO GRONINGEN-ASSEN



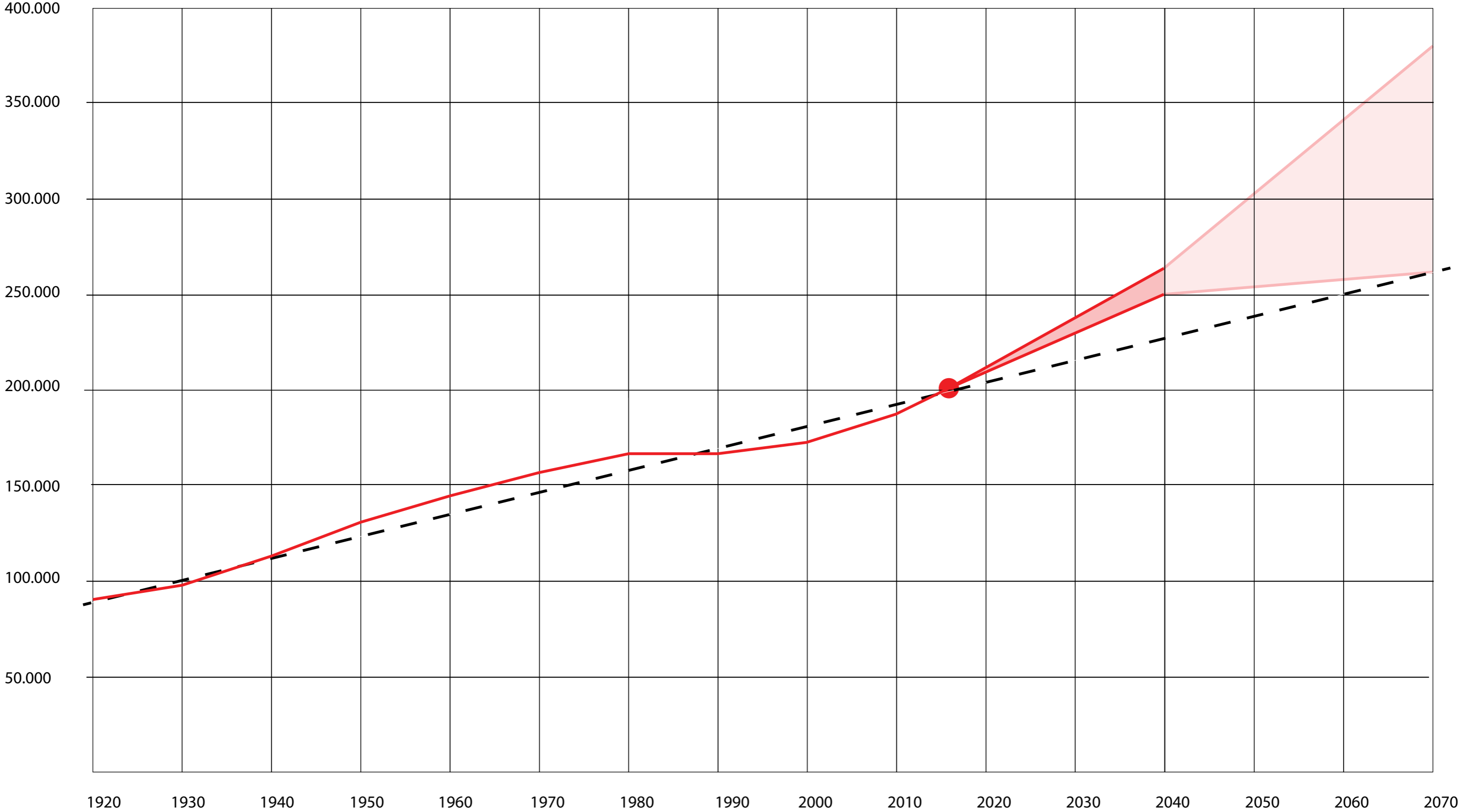
BUITEN DE HECTIEK VAN HET ABC-GEBIED



BUITEN DE BLAUWE BANANAAN



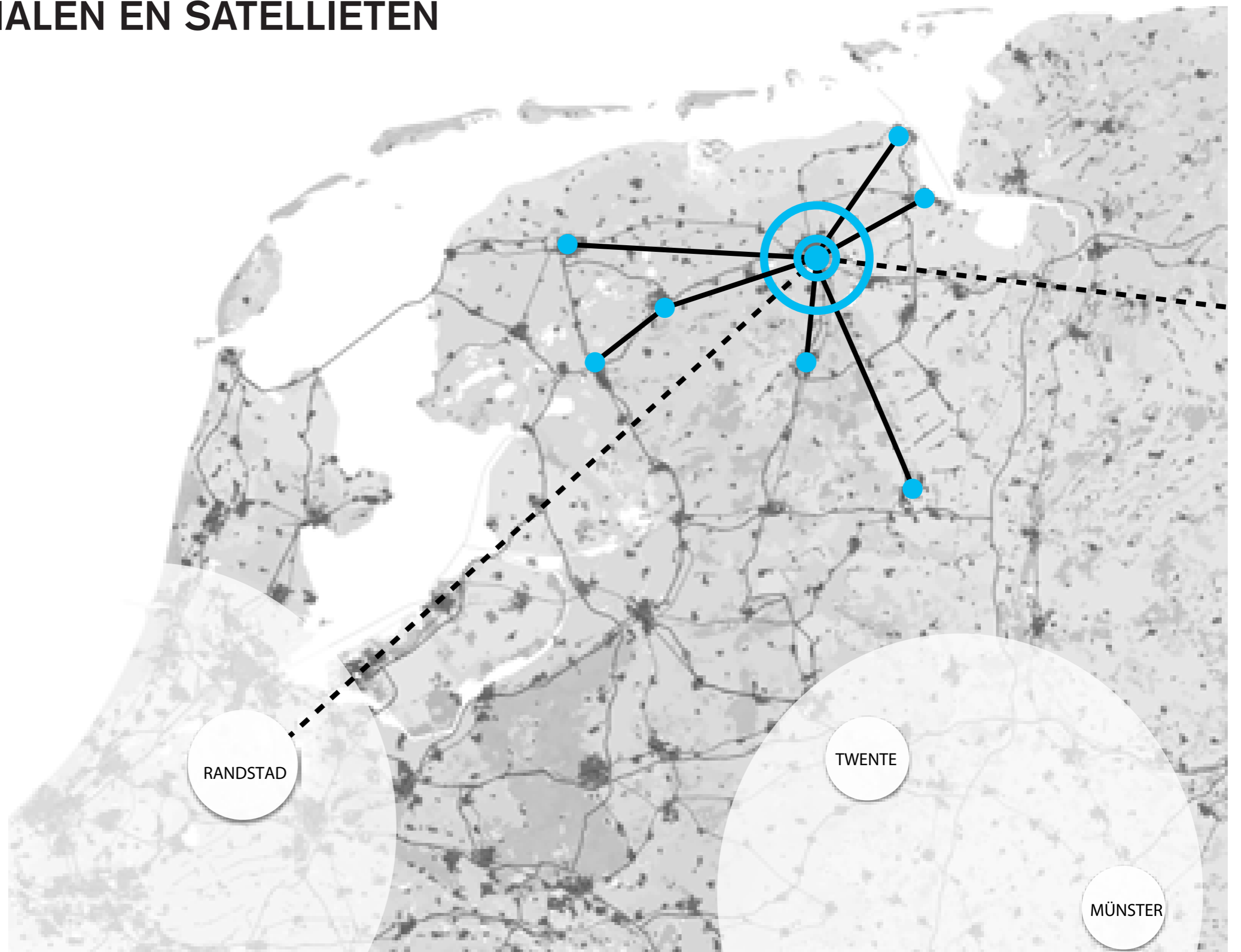
GESTAGE ONTWIKKELING



RUIMTELIJKE ORDENING BETAALT ZICH UIT

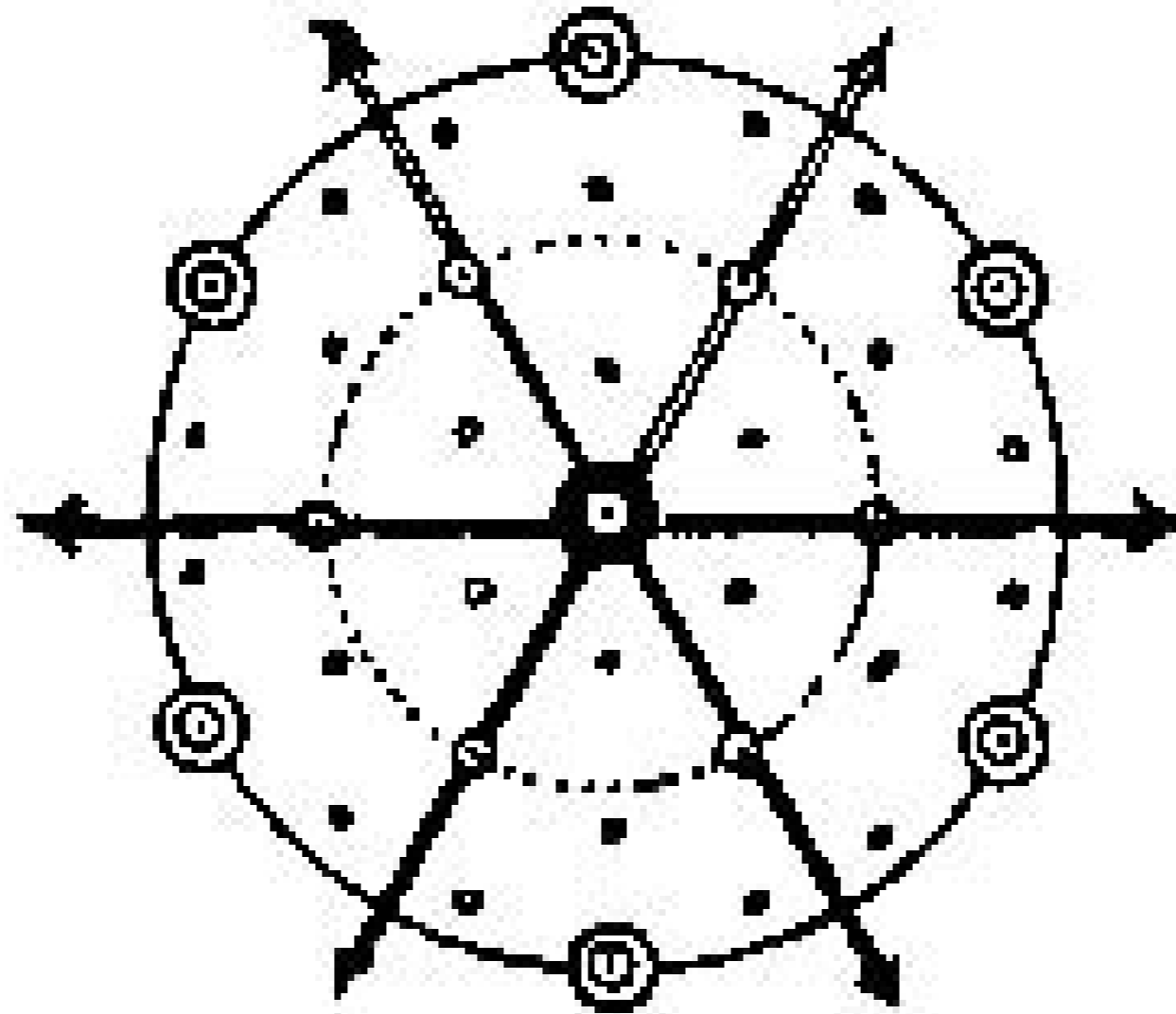
- Groningen: beste evenementenstad van Nederland 2015
- Groningen: veiligste grote stad van Nederland 2015
- Groningen: groenste stad van Nederland 2014
- Groningen: beste binnenstad van Nederland 2005-2007
- Groningen: één-na-beste stedelijke gemeente van Nederland 2014
- Groningen: Rijksuniversiteit drie-na-beste universiteit van Nederland
- Groningen: Damsterdiepgarage Beste Parkeergarage van Nederland
- Groningen: drukst bereden fietspad van Europa
- Groningen: beste fietsstad van Nederland 2002
- Haren: beste woongemeente 2011

RINGEN, RADIALEN EN SATELLIETEN



WERKEN AAN DE IDEALE STRUCTUUR

Rationales Schema der zentralen Orte



WERKEN AAN DE IDEALE STRUCTUUR



Web created while exposed to Marijuana



Web created exposed to Caffeine



Drug Free Spider Web



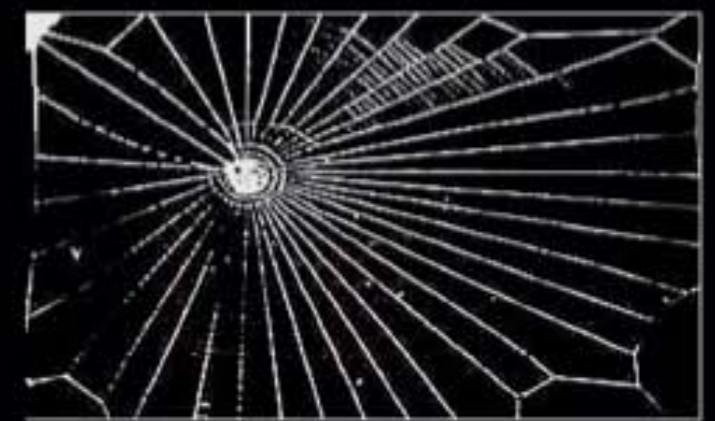
Web created exposed to Benzedrine/Speed



Web created exposed to Chloral Hydrat (sleeping pills)



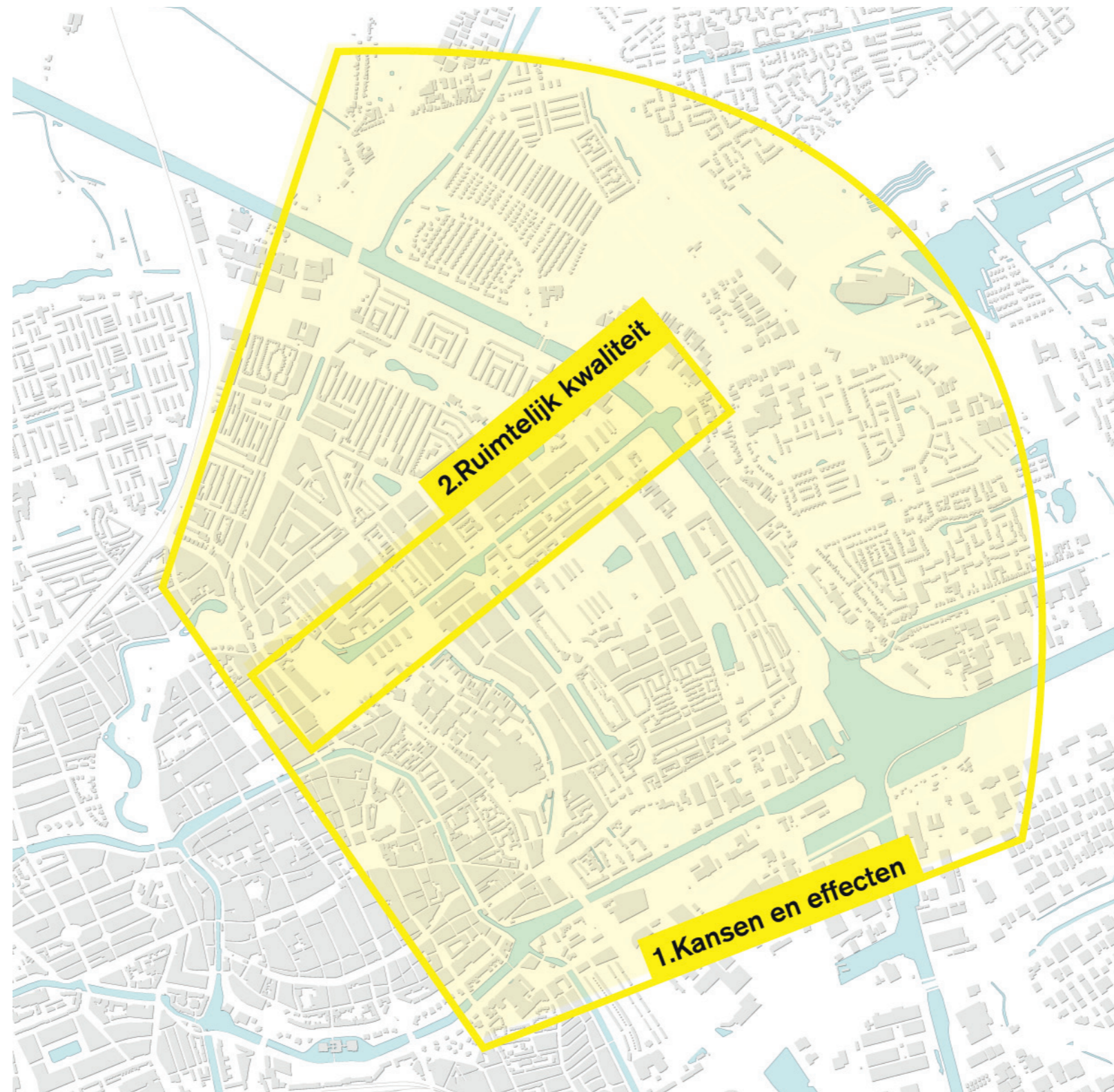
Web created while exposed to Mescaline/Peyote



Web created while exposed to LSD

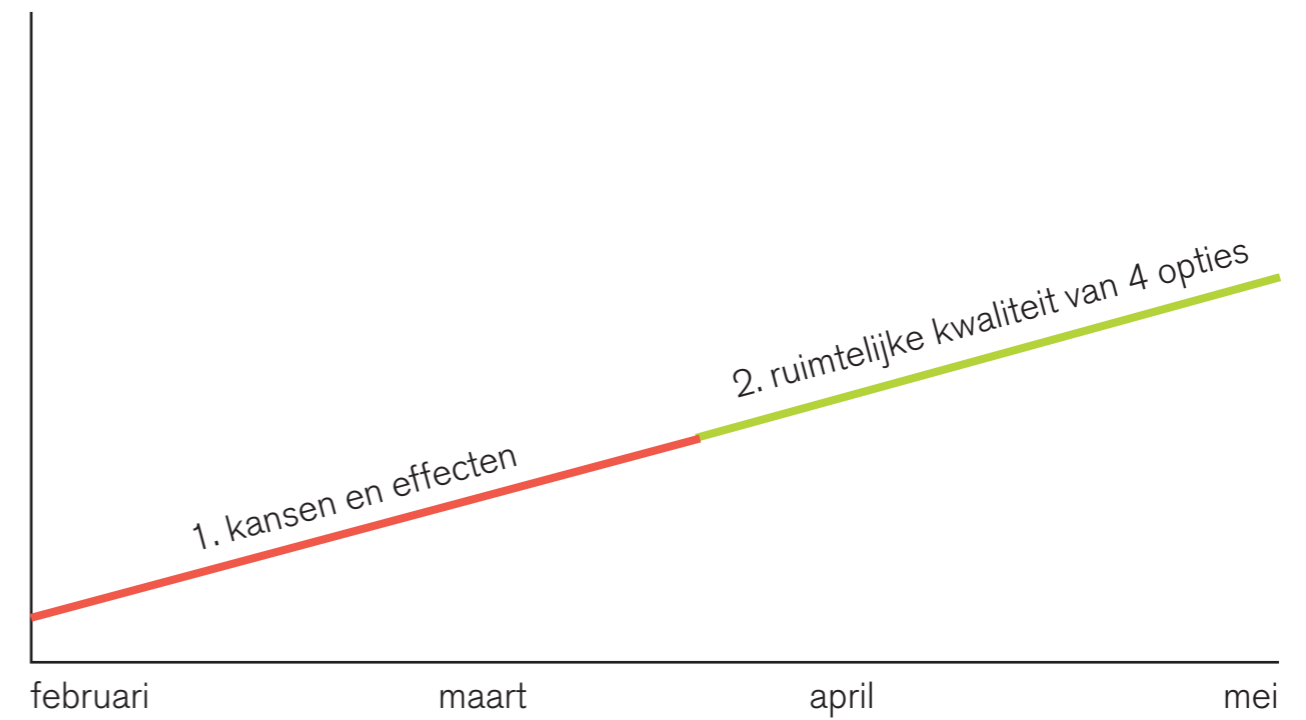
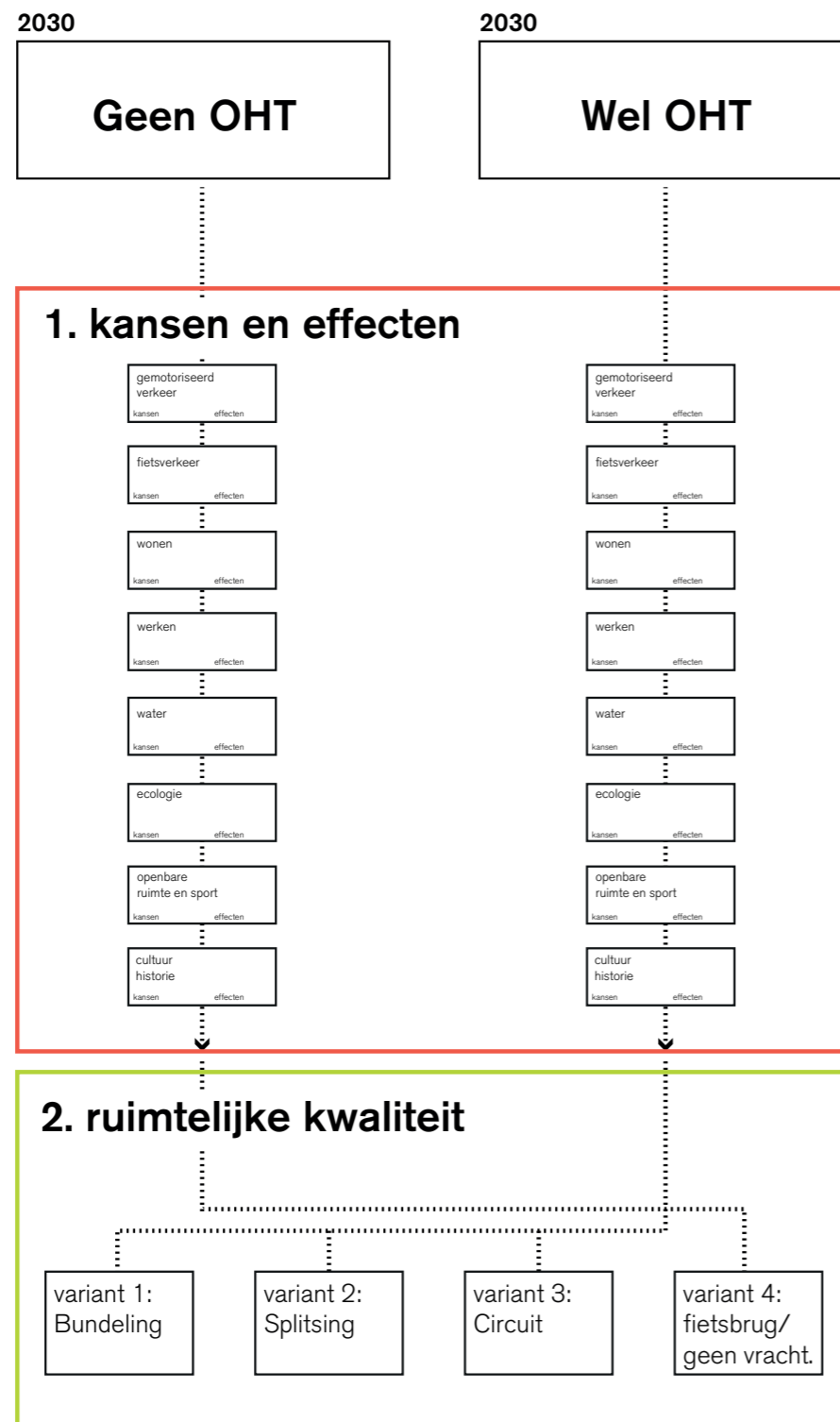
PROCES RUIMTELIJK ONDERZOEK OOSTERHAMRIKTRACÉ

OPGAVE & ONDERZOEKSGBIED



1. De kansen en effecten van het Oosterhamriktracé in beeld brengen
2. De ruimtelijke kwaliteitskansen van de alternatieven verbeelden.

INITIËLE ONDERZOEKSOPZET



WORKSHOPS & BEWONERSAVONDEN



02-02-2016

Workshop Gemeente Groningen

15-02-2016

Workshop Gemeente Groningen

25-02-2016

Workshop Gemeente Groningen

16-03-2016

Bewonersavond 1 (directe bewonersgroep)

17-03-2016

Overleg UMCG en RUG

29-03-2016

Workshop Gemeente Groningen & Bewonersavond 1 extra

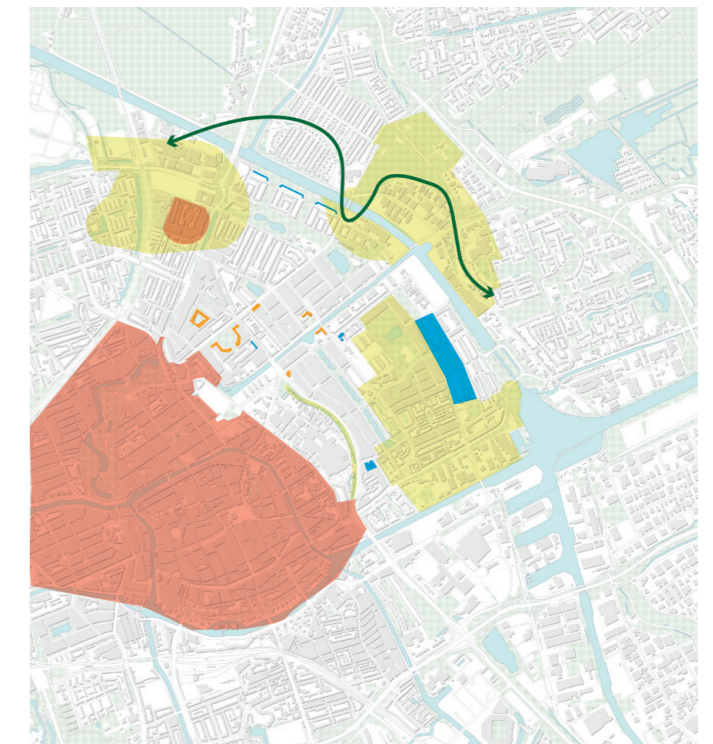
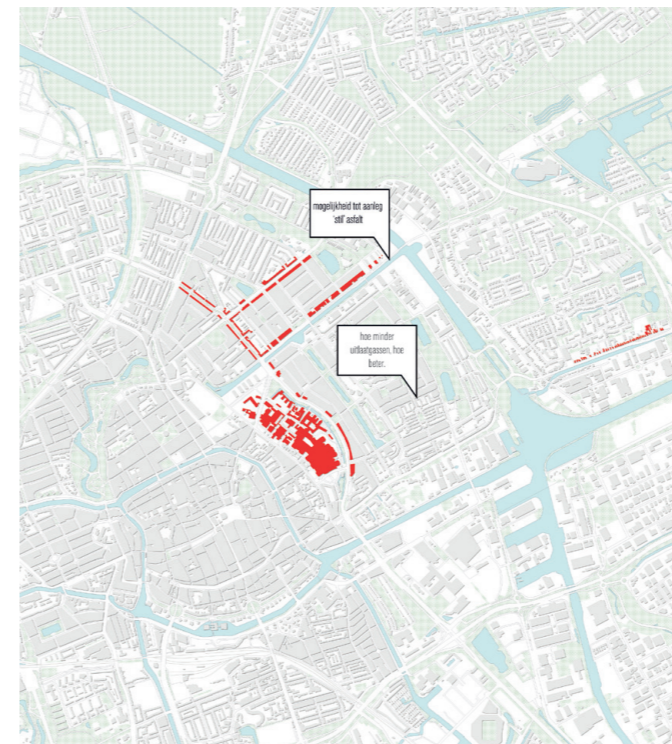
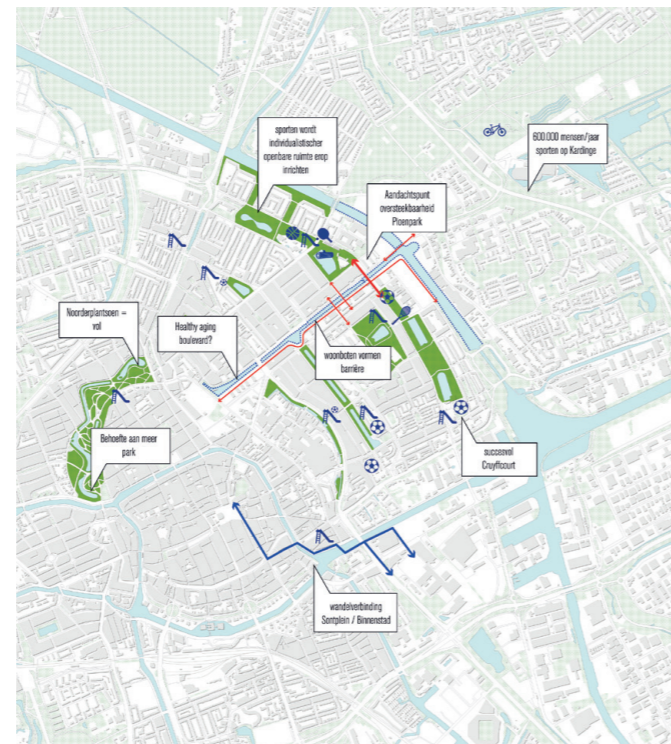
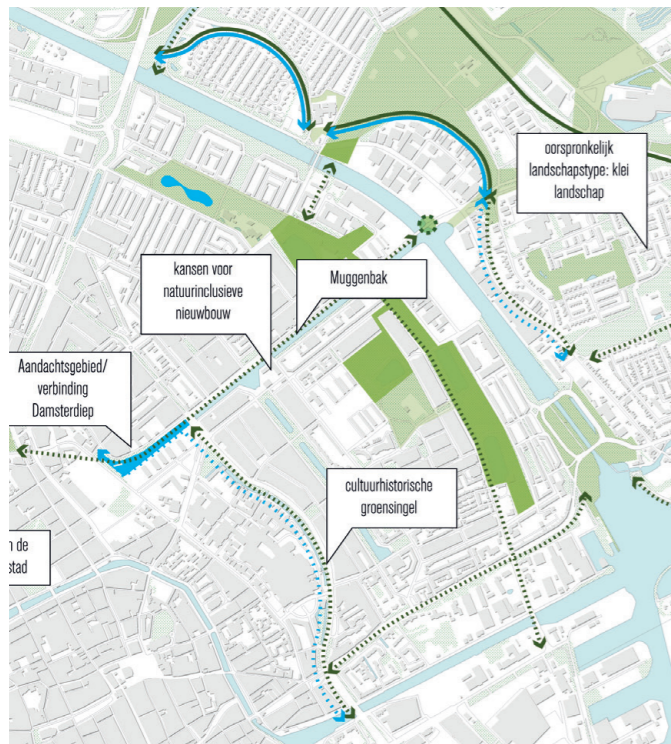
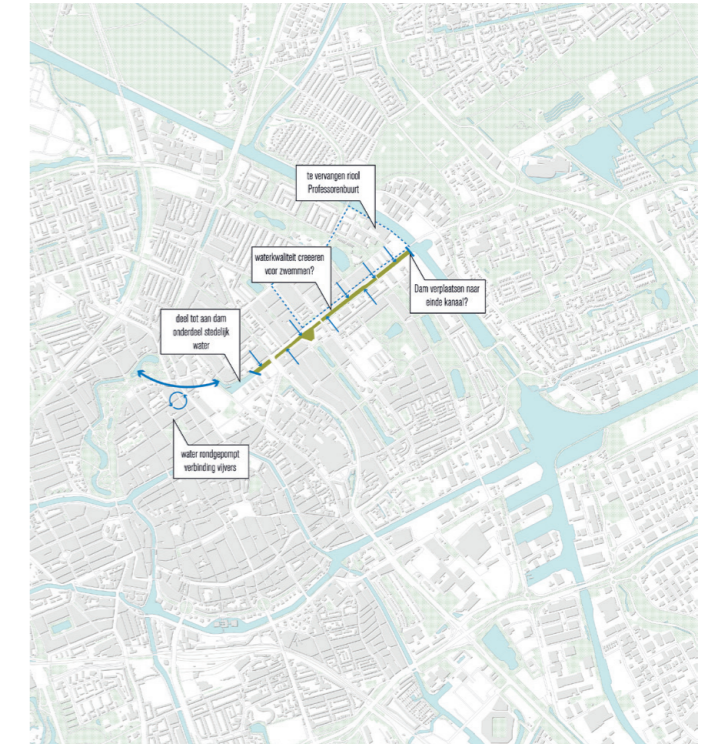
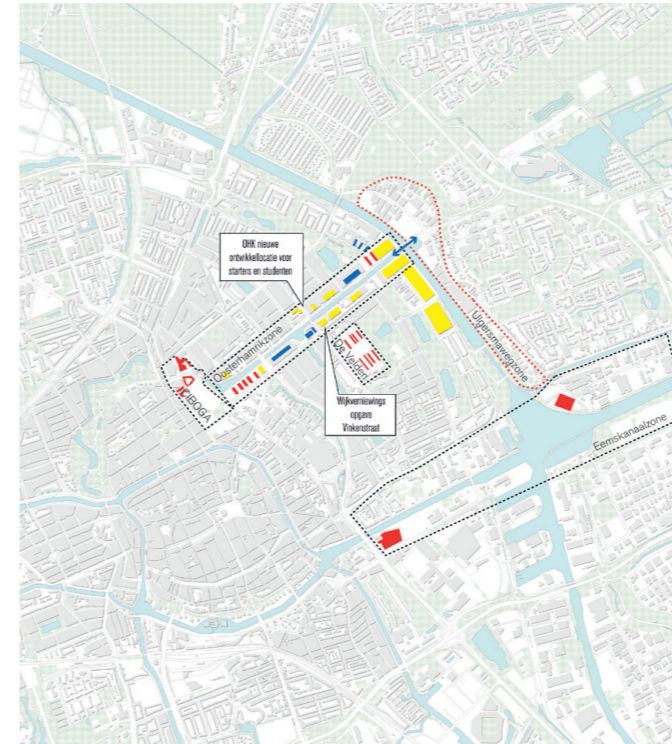
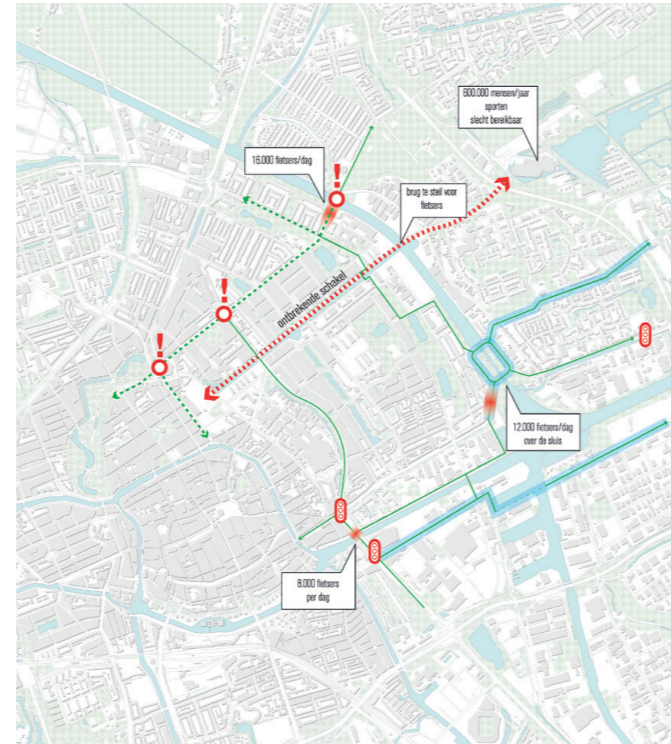
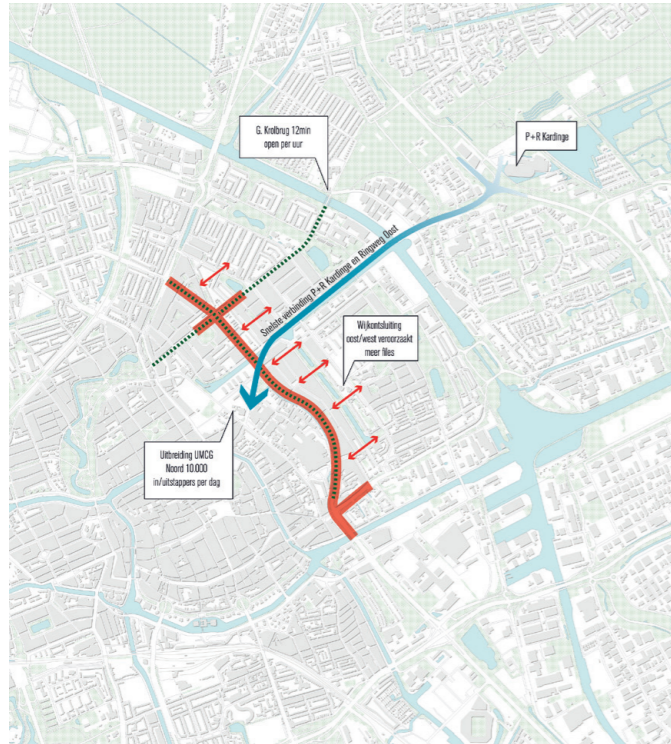
12-04-2016

Bewonersavond 2 (brede klankbordgroep)

10-05-2016

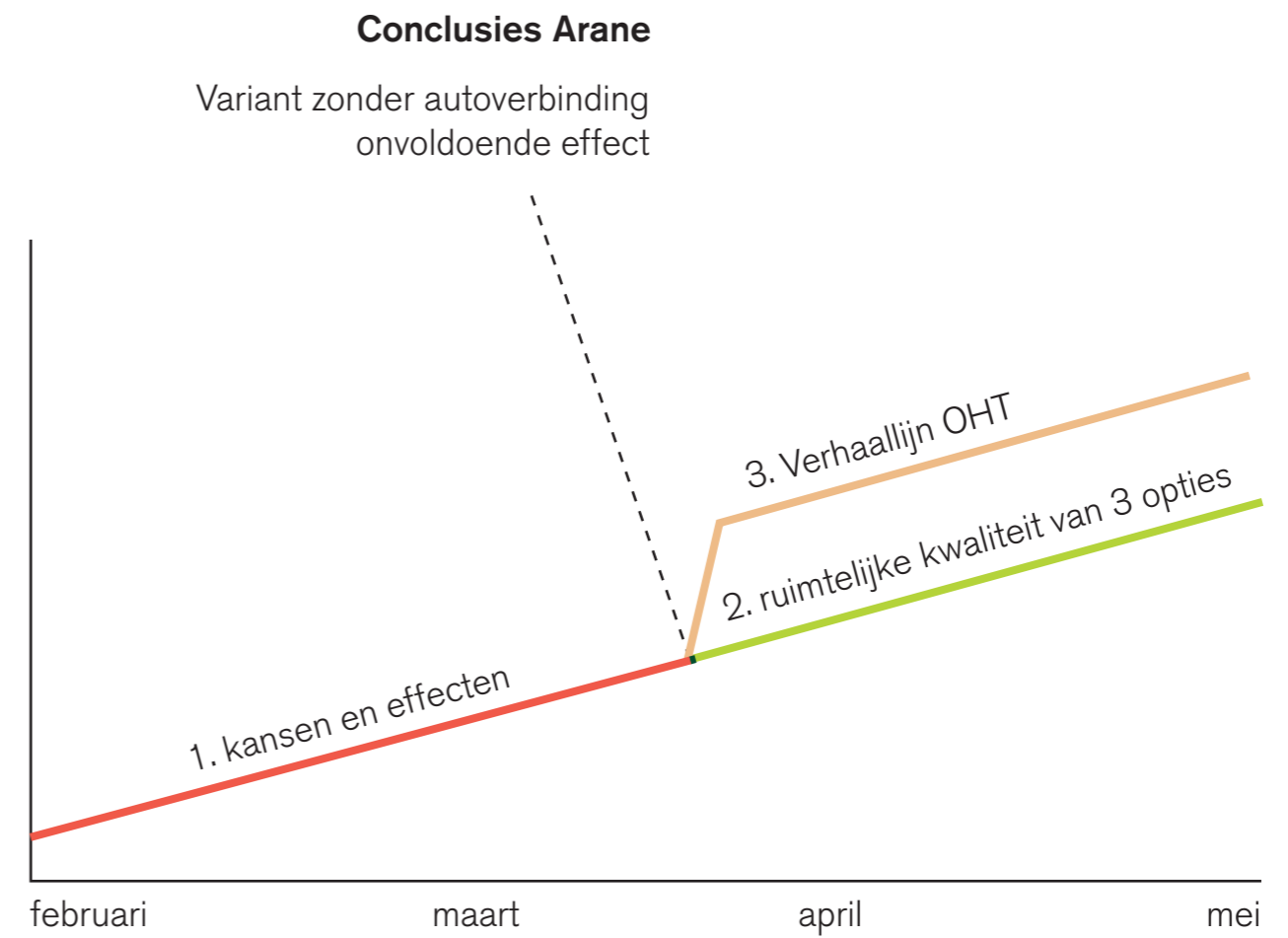
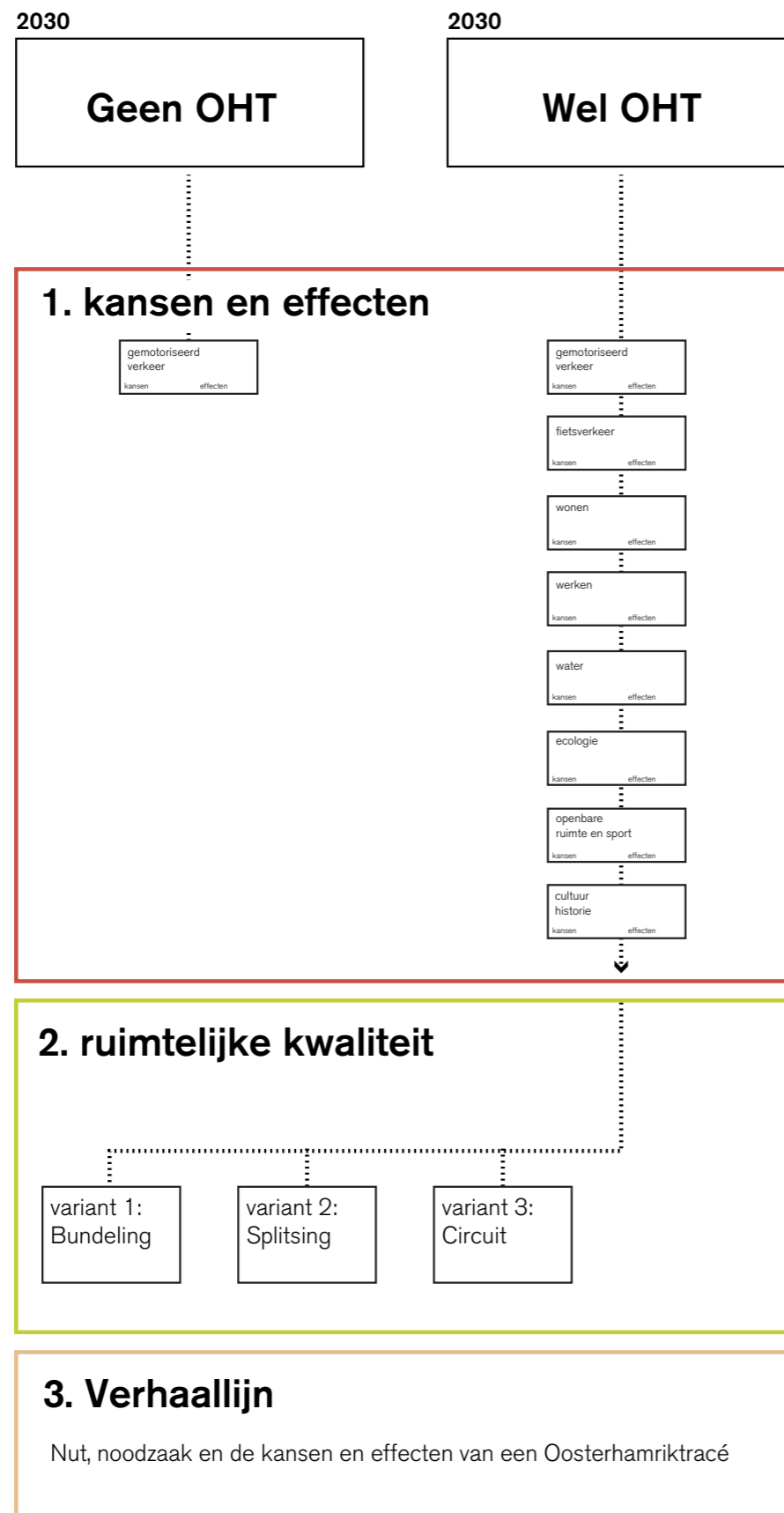
Inloopavond Oosterhamriktracé

WORKSHOPS & BEWONERSAVONDEN



Input vanuit workshops en analyse van bestaande beleidsdocumenten

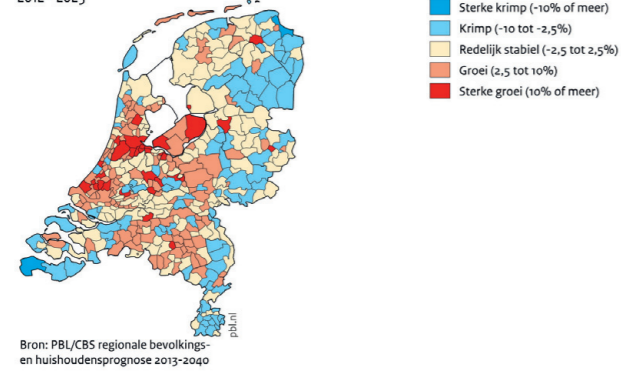
UITEINDELIJKE ONDERZOEKSOPZET



KANSEN EN EFFECTEN

1. DE STAD EN HET PROBLEEM

Bevolkingsontwikkeling per gemeente
2012 - 2025



Ontwikkeling personenmobiliteit

	2010	Scenario Hoog		Scenario Laag	
		2030	2050	2030	2050
	Mld	(2010=100)			
Aantal personenauto's*	7,7	118	134	106	110
Verplaatsingskilometers autobestuurder	94	132	158	113	123
Verplaatsingskilometers autopassagier	42	111	111	110	102
Reizigerskilometers per trein	17	132	142	126	120
Reizigerskilometers per bus, tram, metro	7	112	120	105	99
Verplaatsingskilometers langzaam verkeer	19	112	117	106	99
Voertuigverliesuren hoofdwegennet		111	186	72	90

* In mln

(Bron: Centraal planbureau, Nederland in 2030 en 2050: Twee referentiescenario's 2015)

1.1. Centrumfunctie stad vereist een goede bereikbaarheid

De stad Groningen is het regionale centrum voor werk en voorzieningen. De stad groeit, de regio krimpt. Dat betekent dat de regio afhankelijker wordt van werk en voorzieningen in de stad. Deze centrumfunctie van de stad vereist een goede bereikbaarheid. En deze bereikbaarheid is slecht in sommige delen van de stad.

1.2. Verkeersproblemen oostkant stad

Er is vooral een probleem aan de oostkant van de binnenstad: files op de Europaweg en de Petrus Campersingel. Het UMCG, de grootste werkgever van het Noorden, is in de drukke uren slecht bereikbaar: patiënten missen hun afspraak, werknemers staan in de file. Ook de bereikbaarheid van de omliggende wijken, die last hebben of krijgen van veel sluipverkeer, staat onder druk.

1.3. De stad groeit, het verkeer neemt toe

Prognose 2030: het verkeer in de stad neemt toe, dus ook de problemen worden groter. Het UMCG breidt samen met RUG de komende jaren flink uit met 100.000 m² op de Healthy Ageing Campus. Deze is dan slecht bereikbaar.

1.4. Het autogebruik neemt toe de komende 20-30 jaar

Er zijn uiteenlopende verwachtingen over de toekomst van mobiliteit en dus ook over de ontwikkeling van het autogebruik. Groningen baseert zich op de meest gefundeerde prognoses van het Centraal Planbureau (CPB). Het CPB voorspelt een behoorlijke toename van het autogebruik in de komende 20-30 jaar ondanks het vooruitstrevende verkeersbeleid van Groningen, deeleconomie, e-bikes, thuiswerken etc.

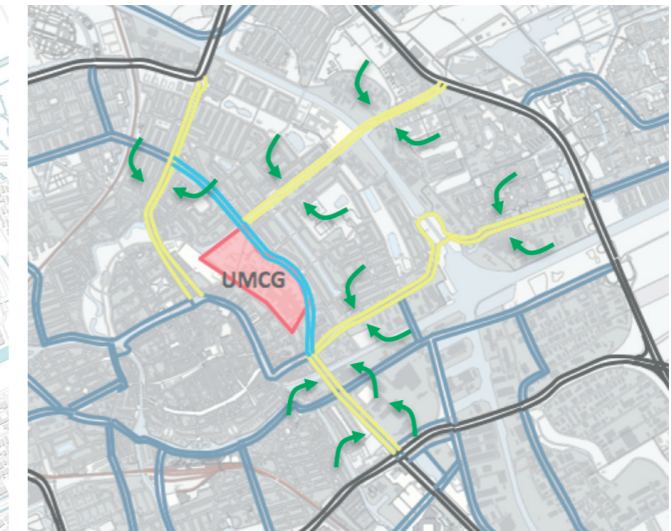
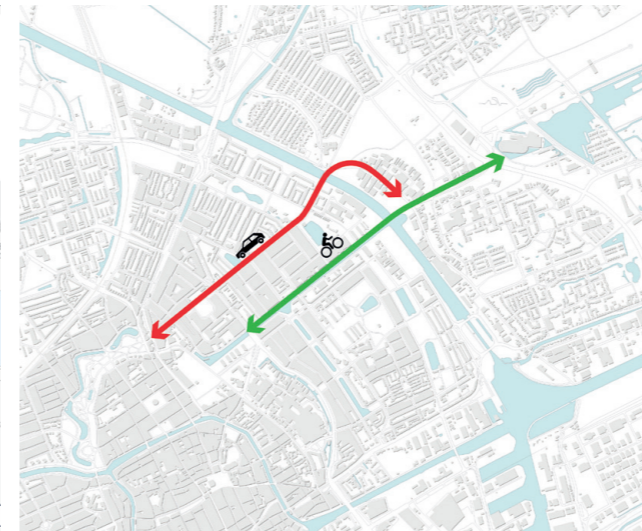
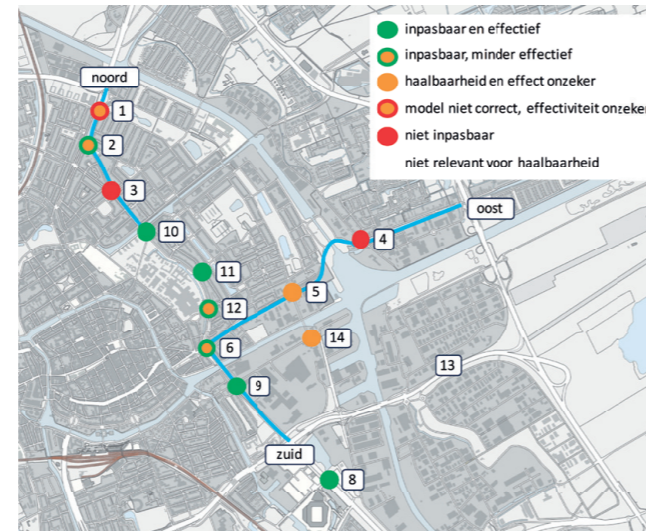


1.5. Niets doen is geen optie! Maatregelen zijn nodig

Uit de analyses van het wegennet komt naar voren:

- Huidige situatie heeft al veel problemen.
- De situatie 2030 wordt nog veel slechter met meer knelpunten en minder betrouwbare reistijden.
- De routes naar het centrum en het UMCG gaan nog slechter functioneren.

2. DE OPLOSSING



2.1. Inzetten op fiets, OV en parkeren heeft te weinig effect. Groningen doet hier al heel veel aan!

Groningen is landelijk koploper als het gaat om het zogenaamde 'mobiliteitsmanagement'. Een paar voorbeelden:

- UMCG en andere werkgevers stimuleren hun personeel om niet met de auto naar het werk te komen
- Stad Groningen zet met de Fietsstrategie zwaar in om de groei van het fietsverkeer aan te kunnen en het gebruik verder te stimuleren
- De P+R locaties aan de rand van de stad worden al zeer goed gebruikt voor een overstap op de bus richting stad

2.2. Het huidige wegennet heeft geen ruimte voor groei. Maatregelen zijn niet effectief genoeg

Voor de routes naar het UMCG zijn optimalisaties doorgerekend in een verkeersmodel. Bijvoorbeeld kruispuntaanpassingen, andere instellingen van verkeerslichten en het verbieden van bepaalde rijrichtingen.

Het bleek dat een groot aantal maatregelen niet het verwachte effect hebben en ook lang niet altijd passen in de beschikbare ruimte!

2.3 Variant zonder autoverbinding

- Nieuwe fietsverbinding met Karding via de busbaanbrug
- Toestaan (bestemmings-)vrachtverkeer op de busbaan
- P+R op de Simmerenlocatie (Ulgersmaweg)
- Aanpassing P+R Karding met fietsvoorzieningen (stallingen, kluisen) om overstap auto-fiets te bevorderen.

Deze maatregelen vallen onder 2.1 en 2.2 en hebben dus onvoldoende effect.

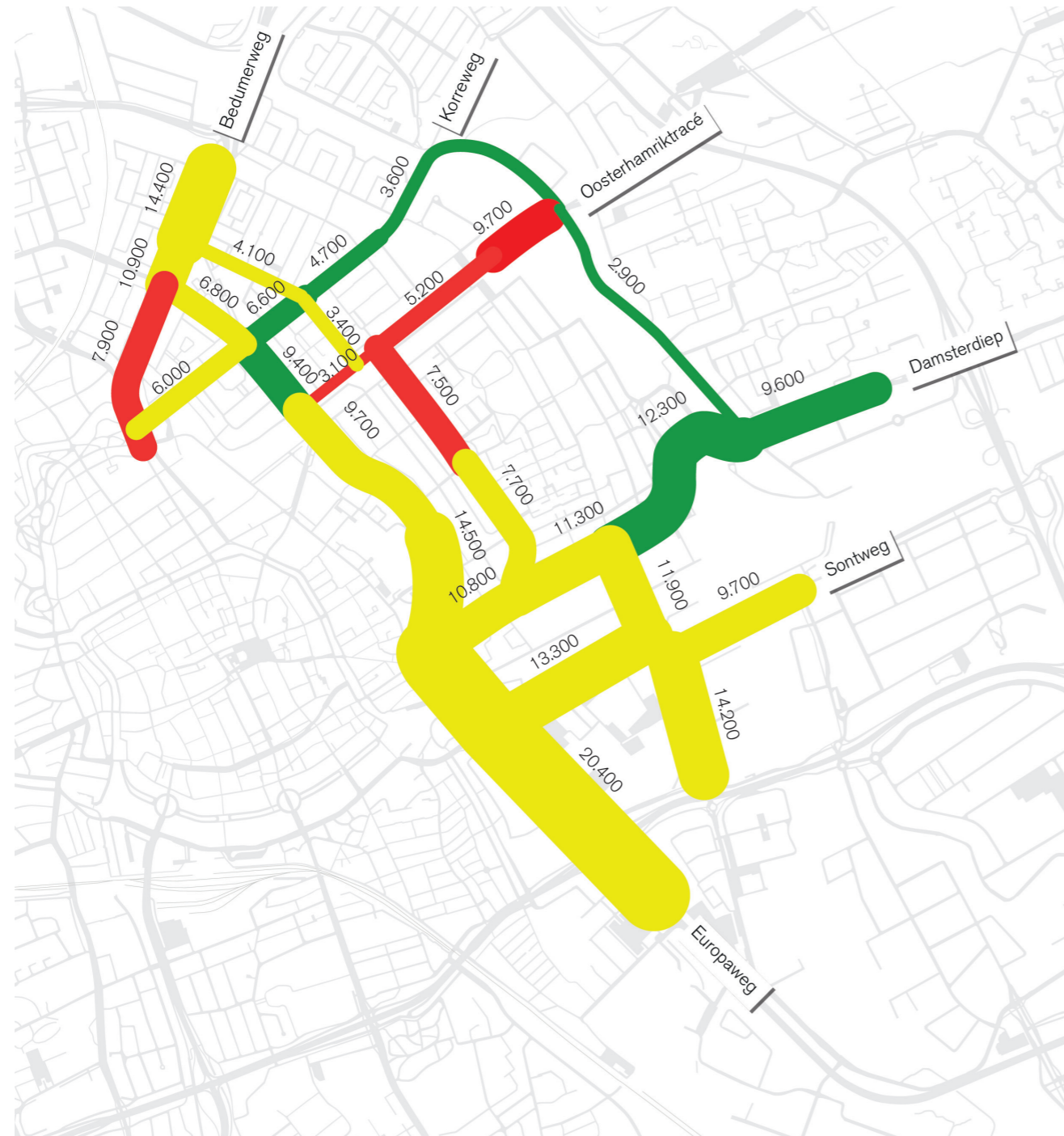
2.4. Een integrale aanpak van de Oosterhamrikzone – met als onderdeel een nieuwe autoverbinding – is de beste oplossing

Door het realiseren van een autoverbinding op het Oosterhamriktracé:

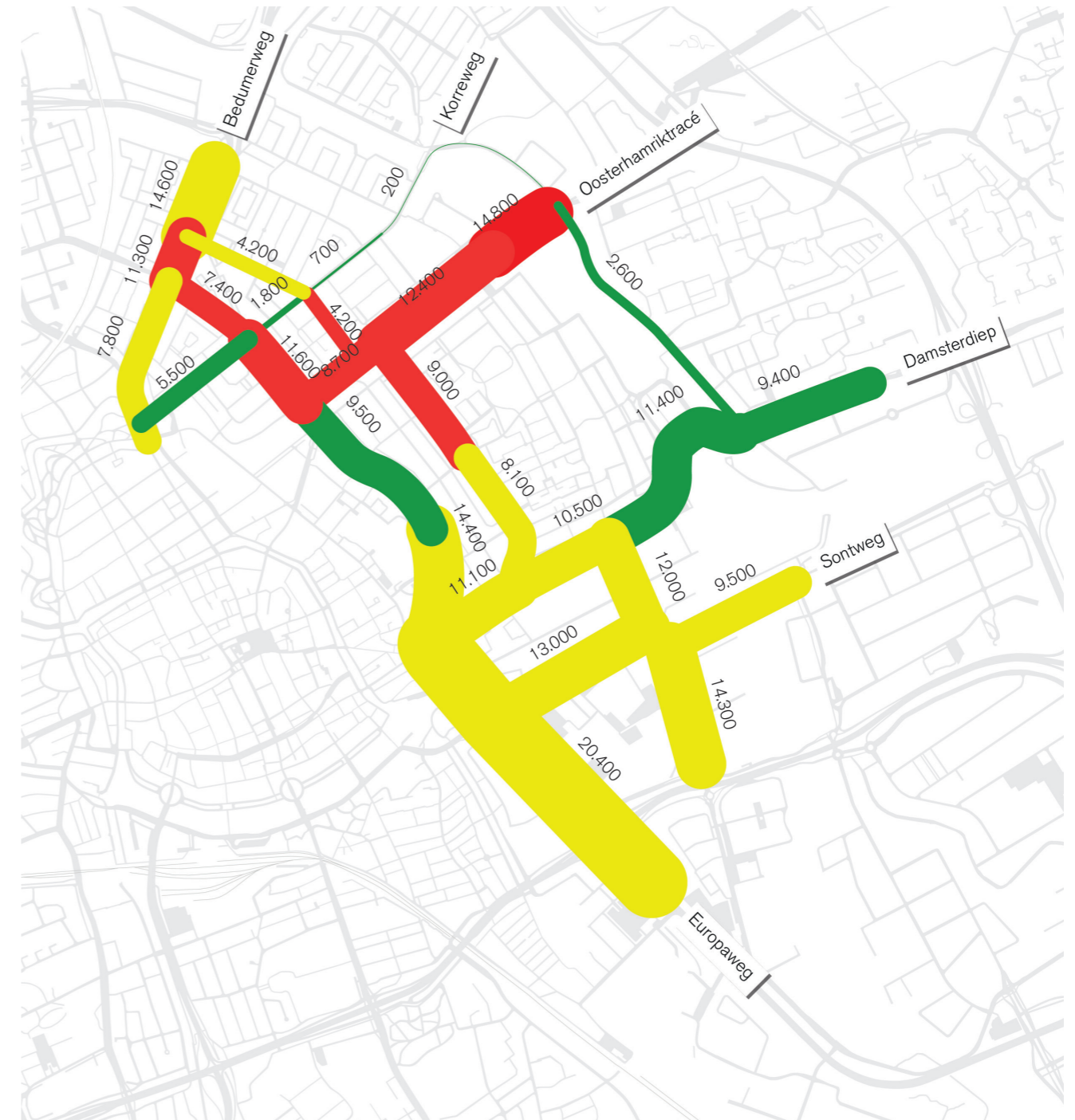
- Wordt er een robuuster wegennet gevormd dat beter om kan gaan met de groeiende drukte.
- Neemt de drukte op de Bedumerweg en Damsterdiep af.
- Neemt het zoekverkeer in de woonwijken af.
- Wordt het mogelijk om gelijktijdig andere maatregelen te treffen die het woon- en leefklimaat in dit deel van de stad kunnen verbeteren.

2. DE OPLOSSING

verkeersintensiteit 2030 met OHT

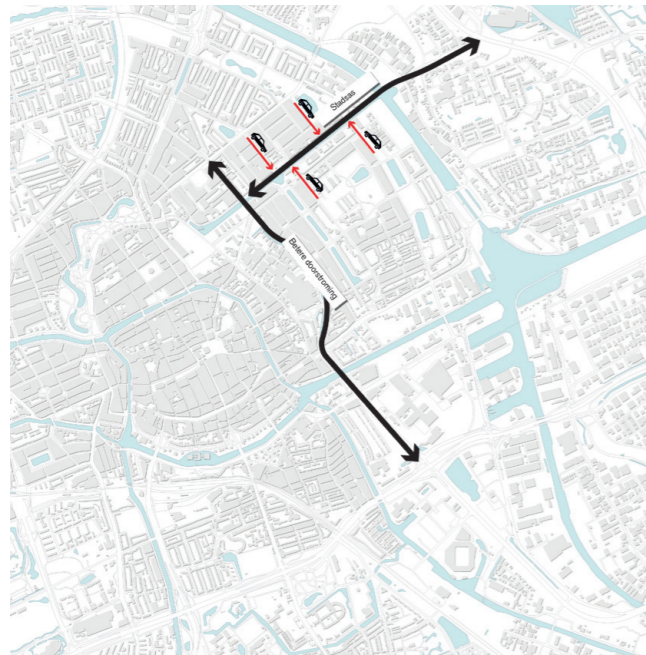


verkeersintensiteit 2030 met OHT en fietsstraat Korreweg



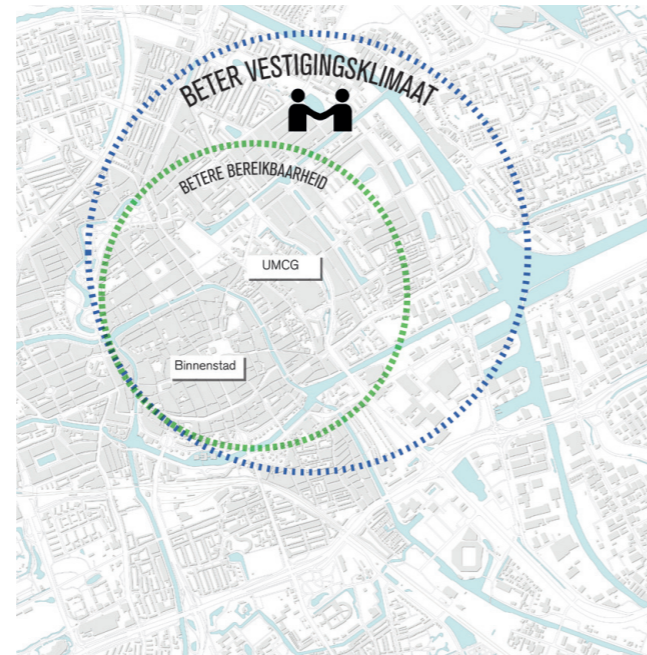
- Afname/grote afname t.o.v. 2015 en 2030 (zonder maatregelen)
- Toename t.o.v. 2015 en afname t.o.v. 2030 (zonder maatregelen)
- Toename/grote toename t.o.v. 2015 en 2030 (zonder maatregelen)

3. EFFECTEN OP HET STADSDEEL



3.1. Functie Oosterhamriktracé

Het Oosterhamriktracé gaat functioneren als stadsas en ontsluit de Oosterparkwijk en de Korrewegwijk. De doorstroming op de Europaweg en de Petrus Campersingel verbetert.



3.2. Betere bereikbaarheid en een beter vestigingsklimaat

Het oostelijk deel van de binnenstad en het UMCG worden beter bereikbaar. Het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert.



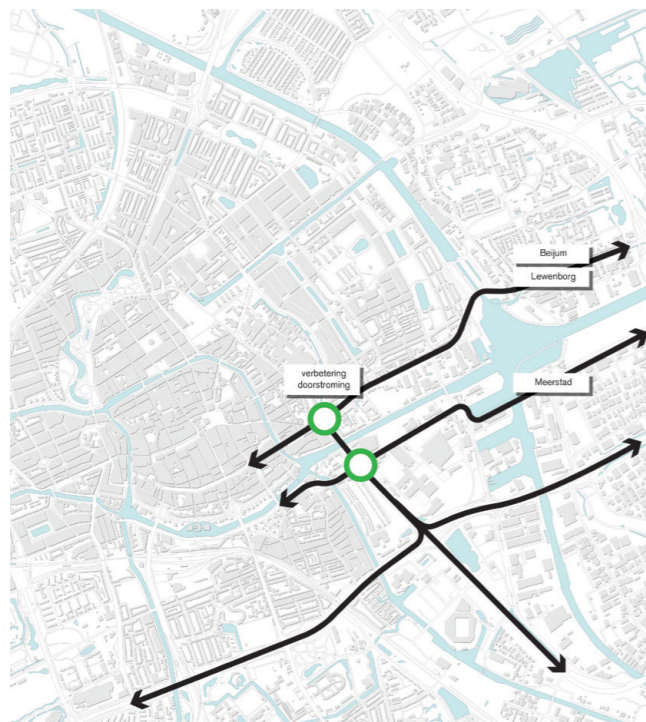
3.3. Verbeteren leefbaarheid

Toenemend sluipverkeer door de wijken wordt tegengegaan: positief effect op de leefbaarheid.



3.4. Verkeersintensiteiten

De verwachte verkeersintensiteit op de Oosterhamrikkade is vergelijkbaar met de Bedumerweg en Hoendiep. In enkele straten, zoals de Heymanslaan en de Zaagmuldersweg, neemt het verkeer toe. De toename van verkeer is weer minder in andere straten.



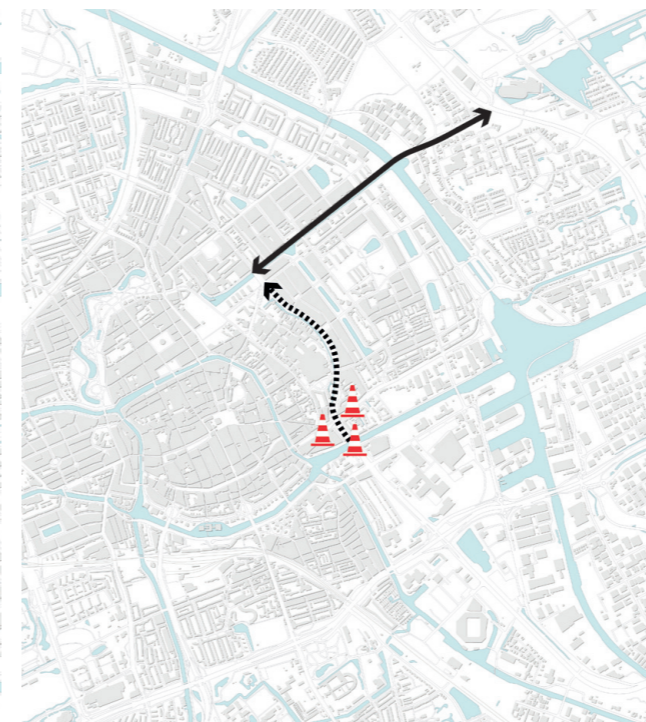
3.5. Betere doorstroming Binnenstad

De verbetering van de doorstroming op het kruispunt Damsterdiep-Europaweg verbetert de verbinding tussen de oostelijke stadswijken Beijum, Lewenborg, Meerstad en verbetert de verbinding tussen de regio en de binnenstad.



3.6. Meer veilige en comfortabele fietsverbinding Korreweg

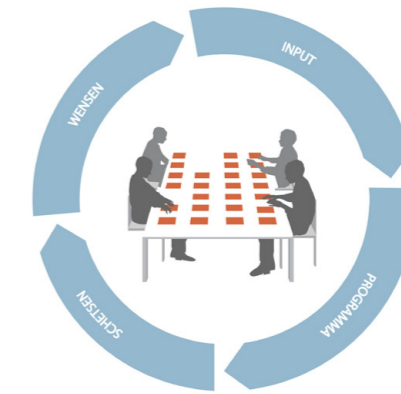
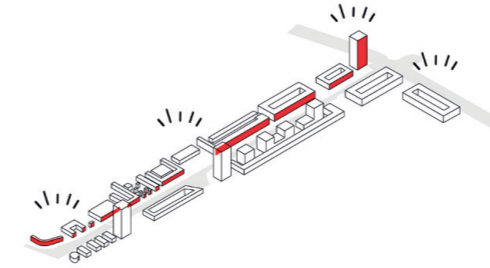
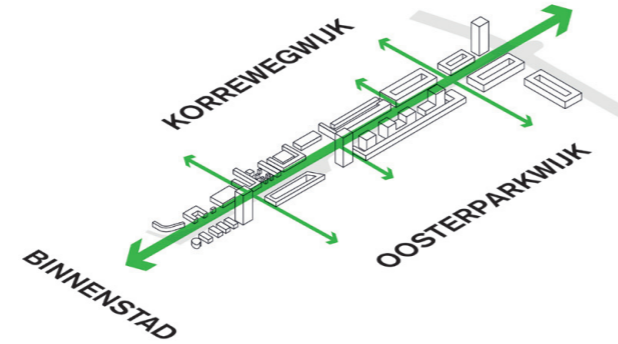
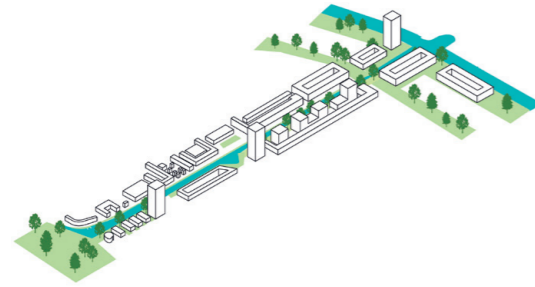
Door minder autoverkeer op de Korreweg krijgen Beijum en de Hunze een meer veilige en comfortabele fietsverbinding met de binnenstad.



3.7. Een robuuster netwerk

Onder 'robuustheid van het netwerk' verstaan wij het vermogen van het wegennet om extra verkeer te verwerken en om te gaan met verstoringen als werk in uitvoering en incidenten.

4. KANSEN VOOR DE BUURT



4.1 Positieve ontwikkelingen stadsdeelniveau

De Oosterhamrikzone verandert stap voor stap en kan een extra impuls krijgen. Het wordt een aangenamer stuk stad voor de bewoners, de mensen die er werken en mensen die zich per bus, fiets en auto of te voet verplaatsen. De aanleg van de autoverbinding staat dus niet op zichzelf. De nieuwe autoverbinding biedt kansen voor de ontwikkeling van de gehele Oosterhamrikzone, inclusief de Korreweg, Vinkenstraat en Ulgersmaweg. Het gehele gebied kan daardoor investeringen aantrekken. Bestaande en nieuwe ondernemers worden beter bereikbaar, er is meer ruimte voor groen en bewegen, de oevers aan het water worden aantrekkelijker, er komen nieuwe fietsroutes, de sociale veiligheid neemt toe en het verkeerslawaaï neemt af door nieuwe bestrating.

4.2 Betere verbinding met de stad en de regio

De omliggende wijken kunnen baat hebben bij een groen, blauwe as die hun wijk verbindt met de rest van de stad en de regio.

4.3 Van achterkant naar voorkant

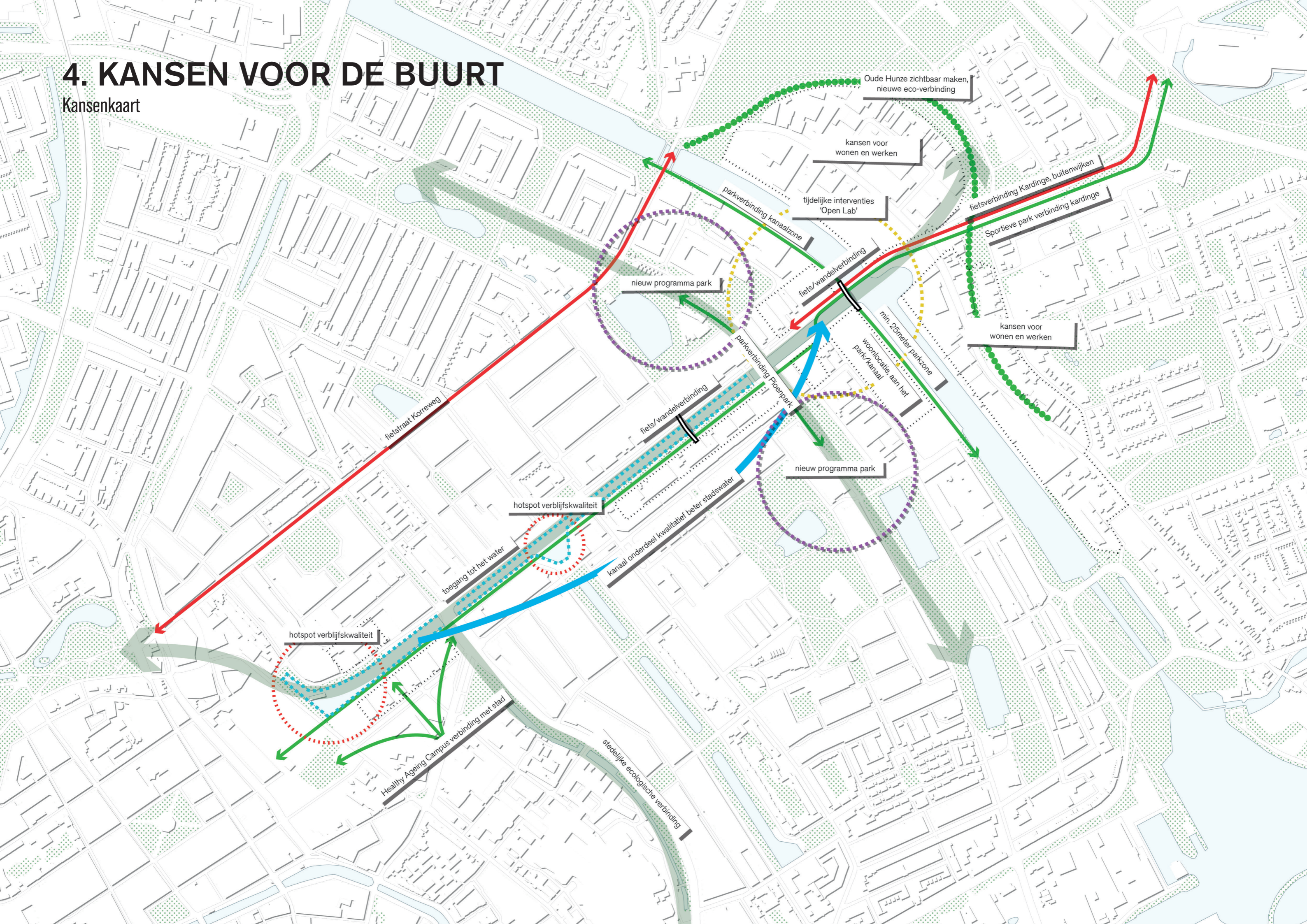
Dankzij de betere verbindingen wordt de Oosterhamrikzone minder een doodlopend stuk stad, dat voelt als een achterkant. Het gebied wordt niet alleen beter bereikbaar, maar ook meer zichtbaar. Dat heeft een gunstig effect op bedrijvigheid en woningbouw.

4.4 Ruimtelijke scenario's uitwerken met bewoners en ondernemers

Hoe de Oosterhamrikzone er precies uit komt te zien, willen we in ruimtelijke scenario's samen gaan onderzoeken. Daarvoor hebben wij ideeën en input van bewoners en ondernemers nodig.

4. KANSEN VOOR DE BUURT

Kansenkaart



Oude Hunze zichtbaar maken, nieuwe eco-verbinding

kansen voor wonen en werken

tijdelijke interventies 'Open Lab'

fietsverbinding Karding, buitenwijken

Sportieve park verbinding karding

nieuw programma park

fiets/wandelverbinding

woonlocatie aan het park/kanaal

min 20meter parkzone

kansen voor wonen en werken

fietsstraat Korreweg

fiets/wandelverbinding

parkverbinding kanaalzone

hotspot verblijfskwaliteit

toegang tot het water

kanal onderdeel kwalitatief beter stadswater

nieuw programma park

hotspot verblijfskwaliteit

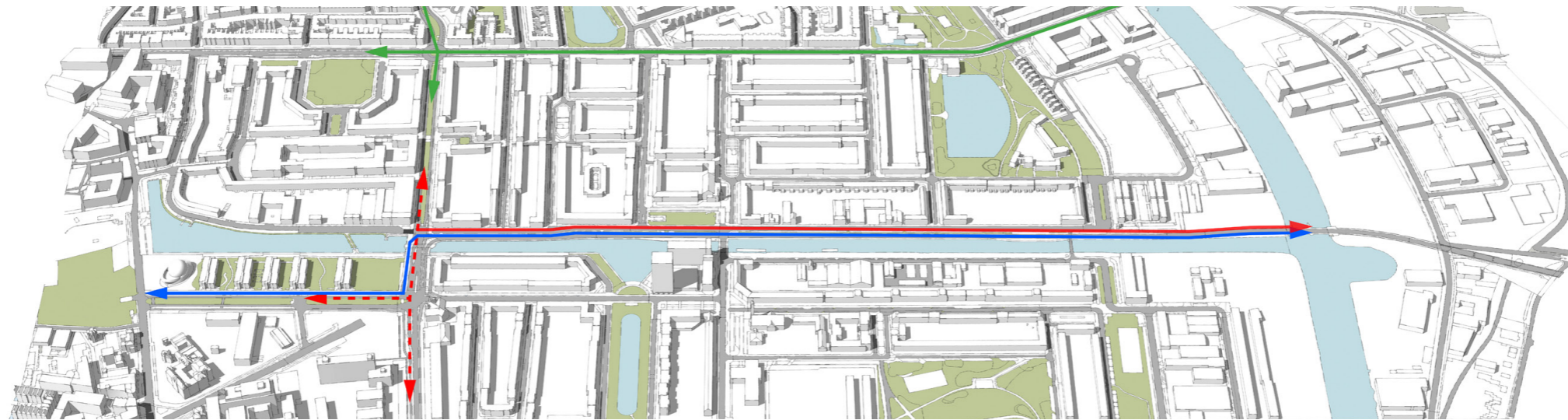
Healthy Ageing Campus verbinding met stad

stedelijke ecologische verbinding

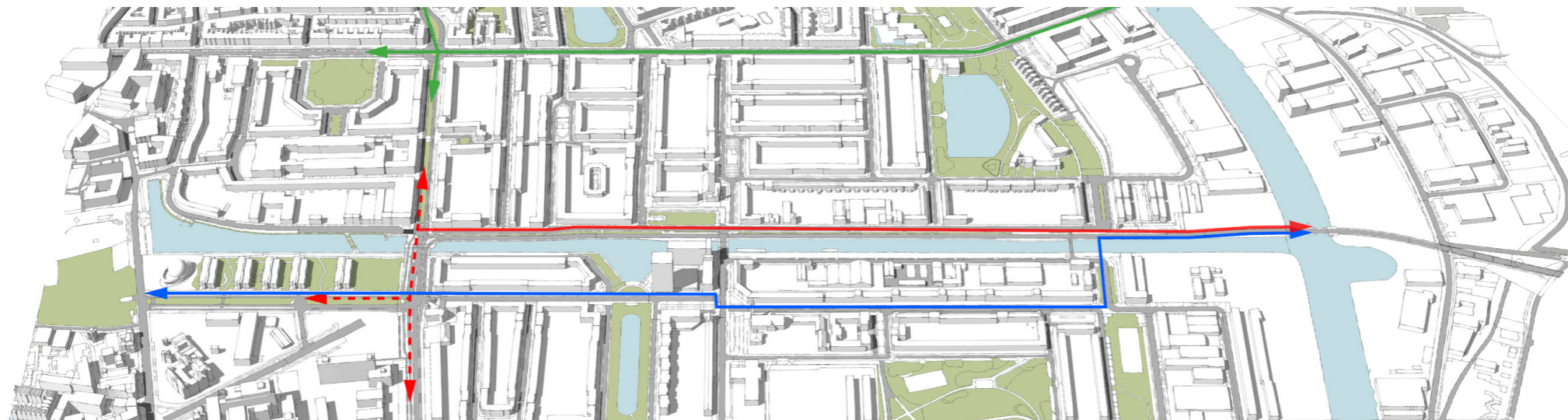
RUIMTELIJKE UITWERKINGEN OOSTERHAMRIKTRACÉ

BASISVARIANTEN VOOR AUTOVERBINDING

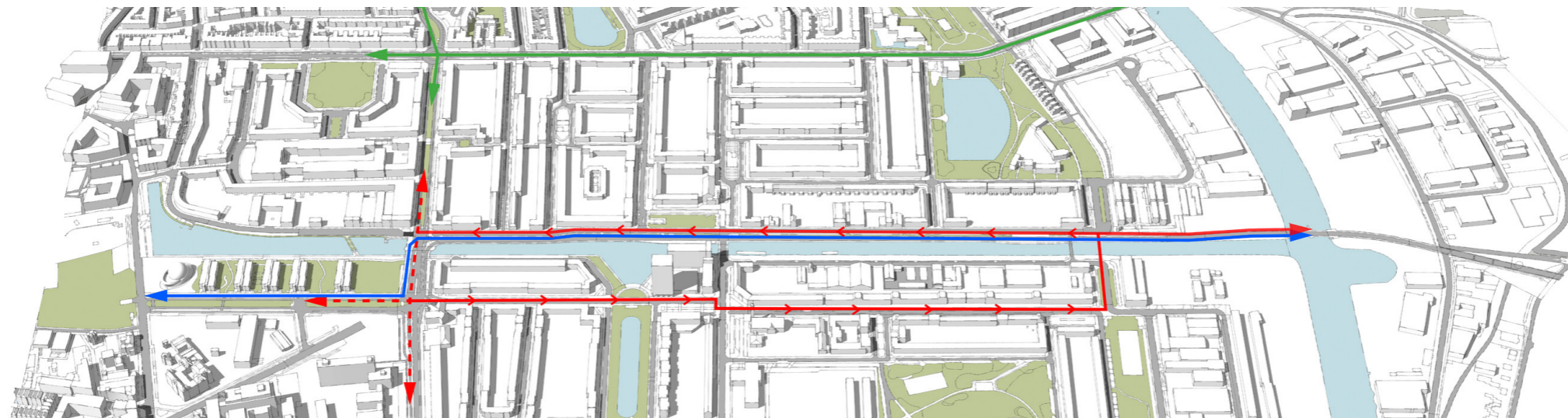
1. Bundeling



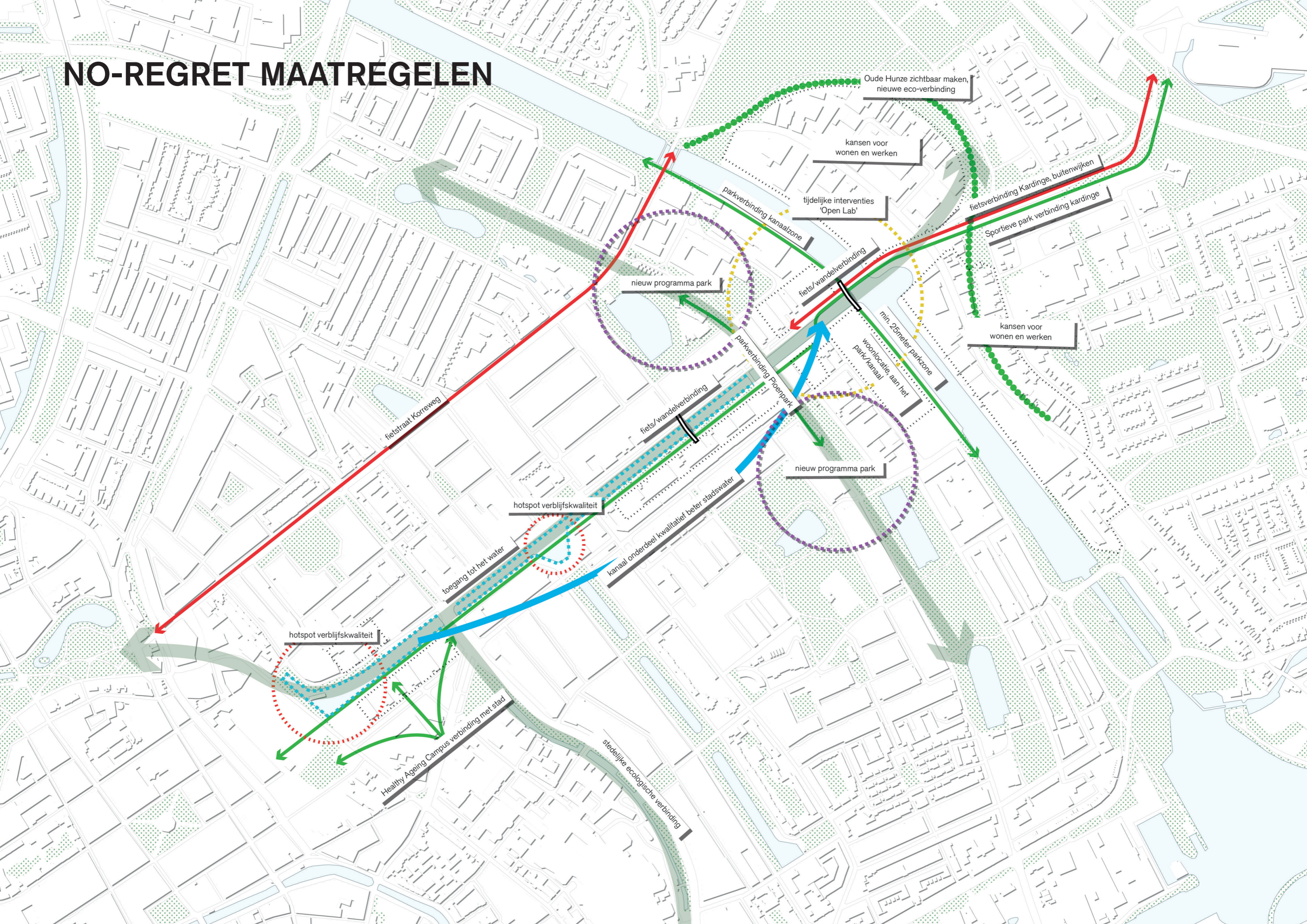
2. Splitsing



3. Circuit



NO-REGRET MAATREGELEN



Oude Hunze zichtbaar maken, nieuwe eco-verbinding

kansen voor wonen en werken

tijdelijke interventies 'Open Lab'

fietsverbinding Karding, buitenwijken

Sportieve park verbinding karding

nieuw programma park

fiets/wandelverbinding

woonlocatie aan het park/kanaal

min 20meter parkzone

kansen voor wonen en werken

fietsstraat Korreweg

fiets/wandelverbinding

parkverbinding Poenpark

nieuw programma park

hotspot verblijfskwaliteit

toegang tot het water

kanaal onderdeel kwalitatief beter stadswater

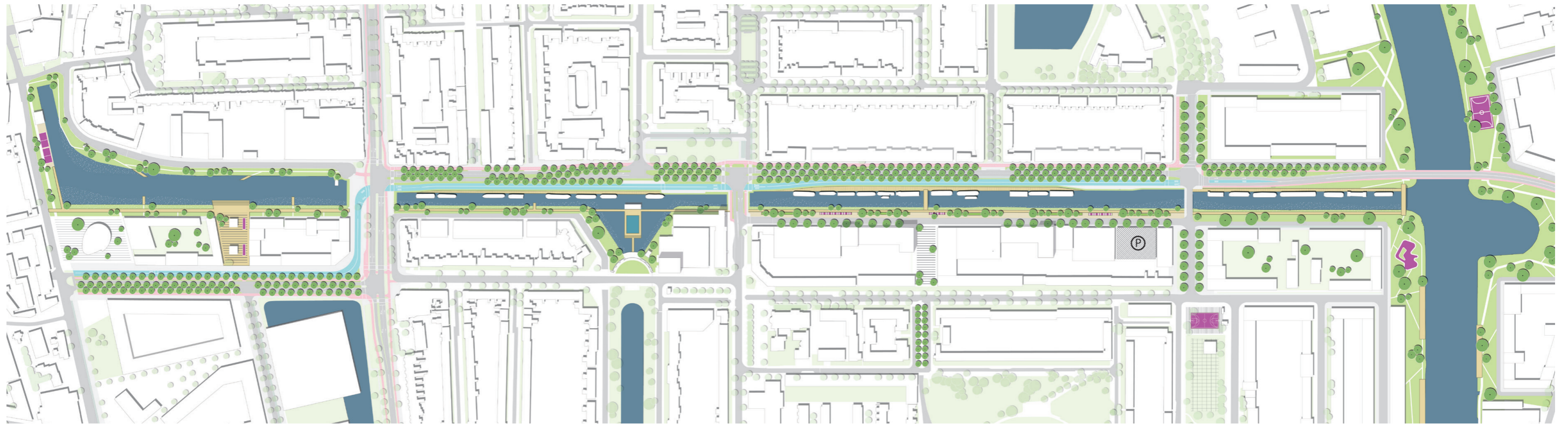
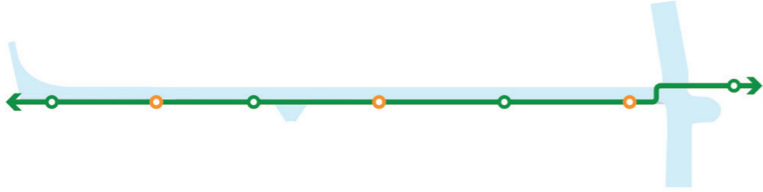
hotspot verblijfskwaliteit

Healthy Ageing Campus verbinding met stad

stedelijke ecologische verbinding

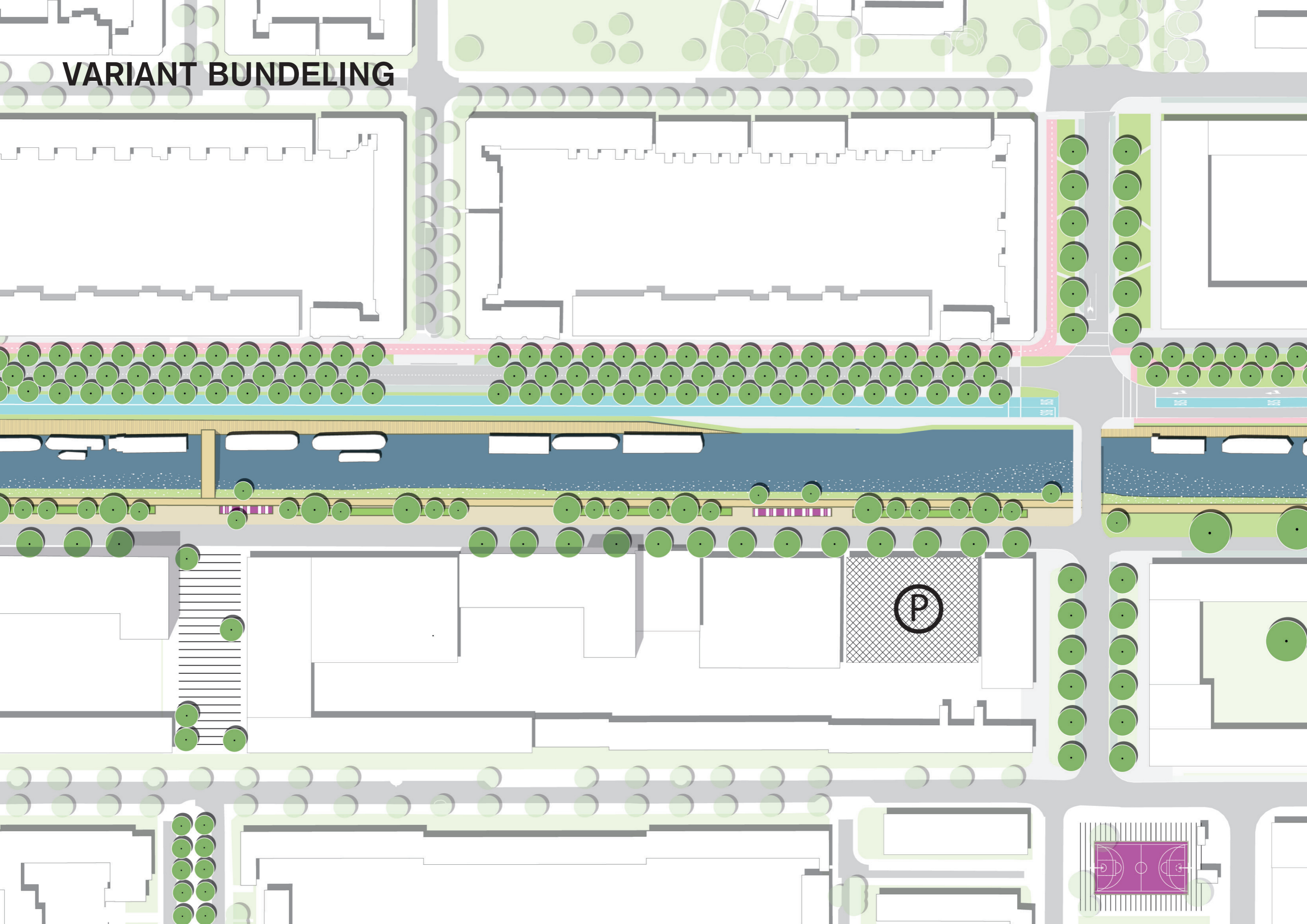
VARIANT BUNDELING

Sportpromenade



- Promenade aan de zuidkant, verbinding tussen Ebbingekwartier en Kardingje;
- Woonboten langs vlondertuin naar noordzijde;
- Halfverharde zone met sport- en spelelementen, zoals buitenfitness, jeu de boules en hardlooproute.

VARIANT BUNDELING



VARIANT BUNDELING

Sportpromenade



Promenade met halfverharding



Buitenfitness



Petangue veldje



Sportstrip



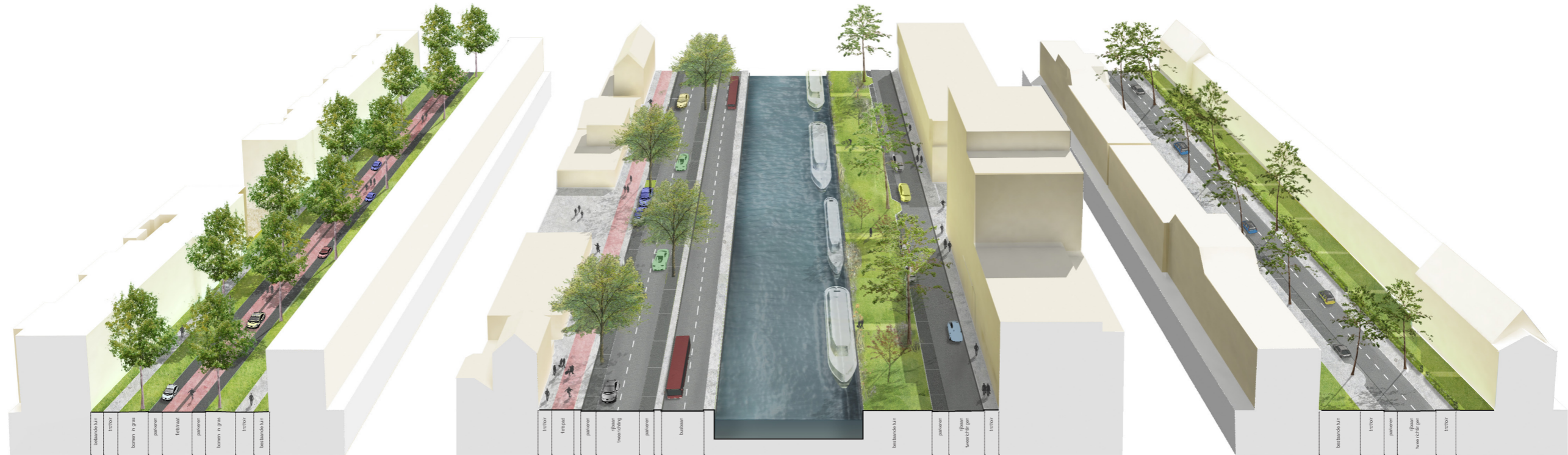
Drie bomenrijen



Natuur zwembad

VARIANT BUNDELING

Basisprofiel



Korreweg: voorbeeld fietsstraat

OHK: Verkeerskundig voorstel juni 2015

Vinkenstraat: blijft ongewijzigd.

- Busbaan gecombineerd met autoweg;
- Parkeren aan twee kanten in de straat;
- Weinig ruimte voor een groene inrichting;
- Korreweg kan worden ingericht tot fietsstraat;
- Vinkenstraat blijft ongewijzigd.

VARIANT BUNDELING

Ecologische verbinding



Bloemrijke bermen



Ecologische oever



OHK: Ecologische verbinding

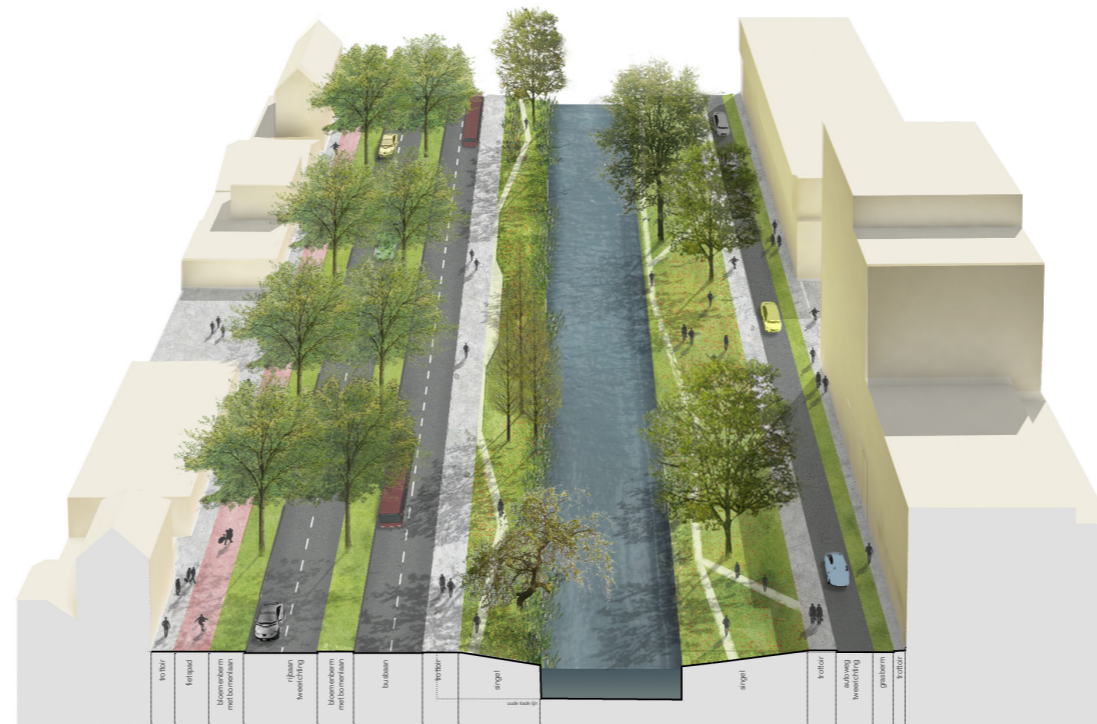
- Ecologische oever in het water;
- Geen parkeerplaatsen maar bloembermen met laanbomen. Parkeren in nieuw parkeergebouw;
- De tuinen bij de woonboten zien er verzorgd uit volgens enkele inrichtingsprincipes, met hagen, enkele bomen en éénvormige schuurtjes;
- De busbaan omwisselen met de rijbaan voor auto's, minder verkeer voor de deur van de direct aanwonende.

VARIANT BUNDELING

Singelpark



Singel



OHK: Singelpark

- Groene singelstructuur, ingericht als parkzone;
- Het water wordt hierbij nog smaller, Er is te weinig ruimte voor woonboten in deze situatie, dit betekent dat er elders ligplaatsen moeten worden gecreëerd.

VARIANT BUNDELING

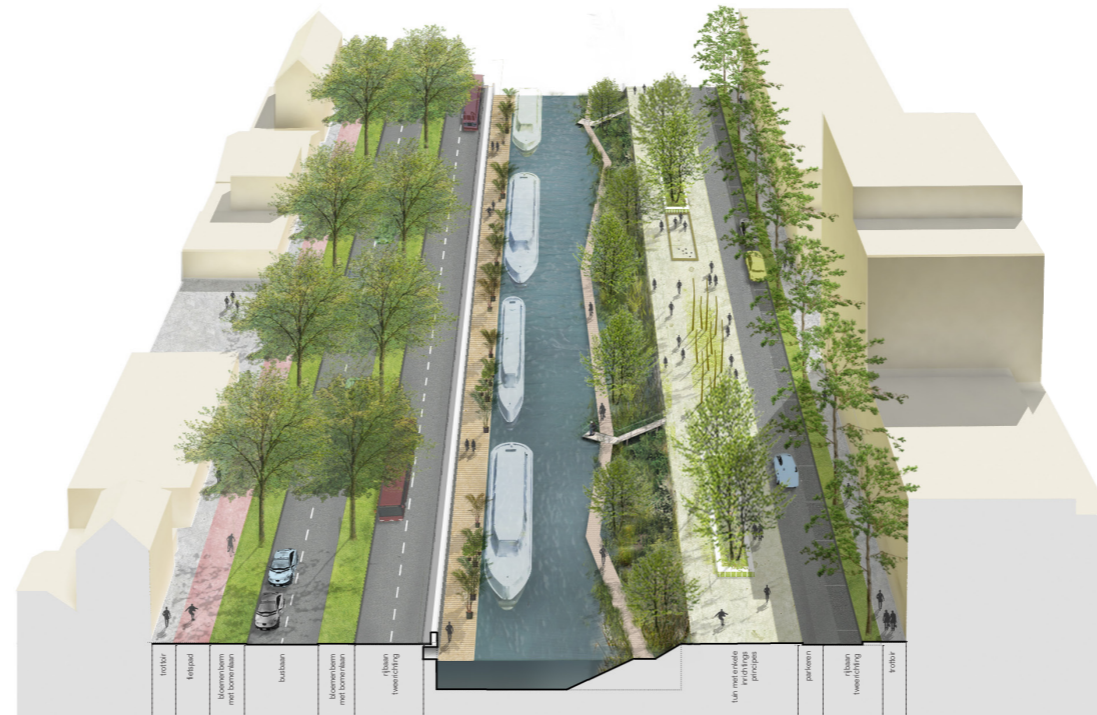
Promenade



Wandel en sport promenade



Boten langs vlonder

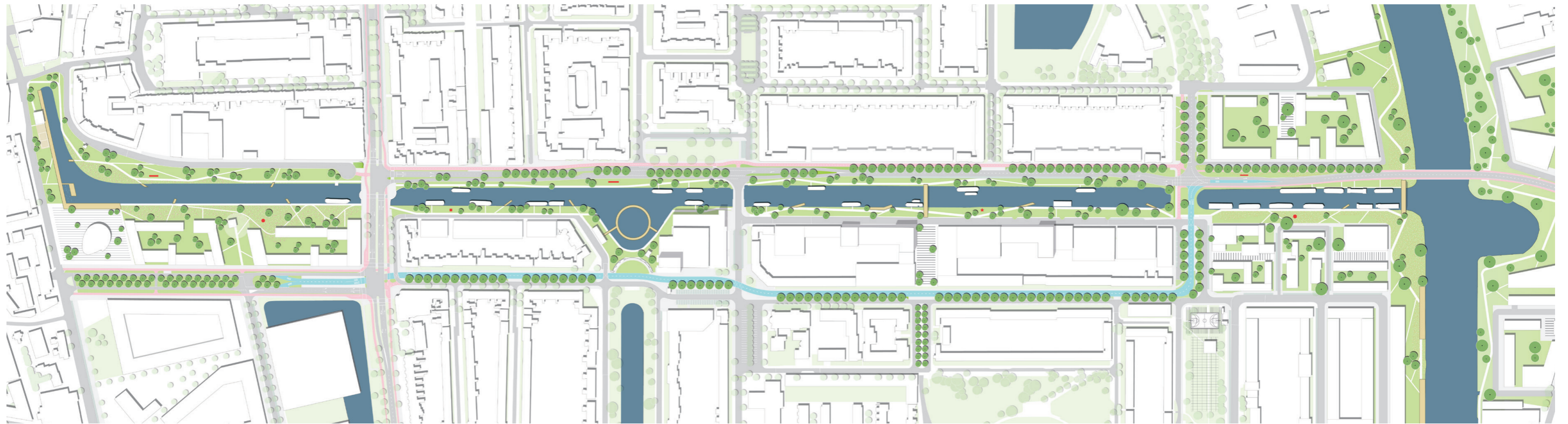
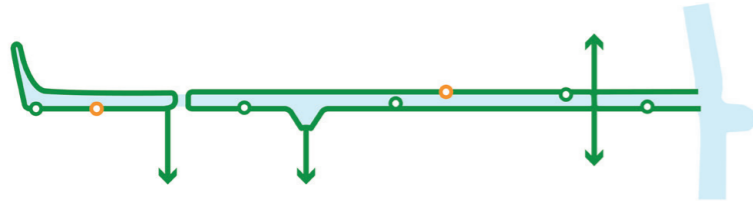


OHK: Promenade

- Parkzone langs de zuidelijke kade, deze vormt een parkverbinding Ebbingekwartier, en Kardinges;
- Woonboten worden verplaatst naar de noordoever, met een private vlonder/tuin en opslagruimte onder de kademuur.

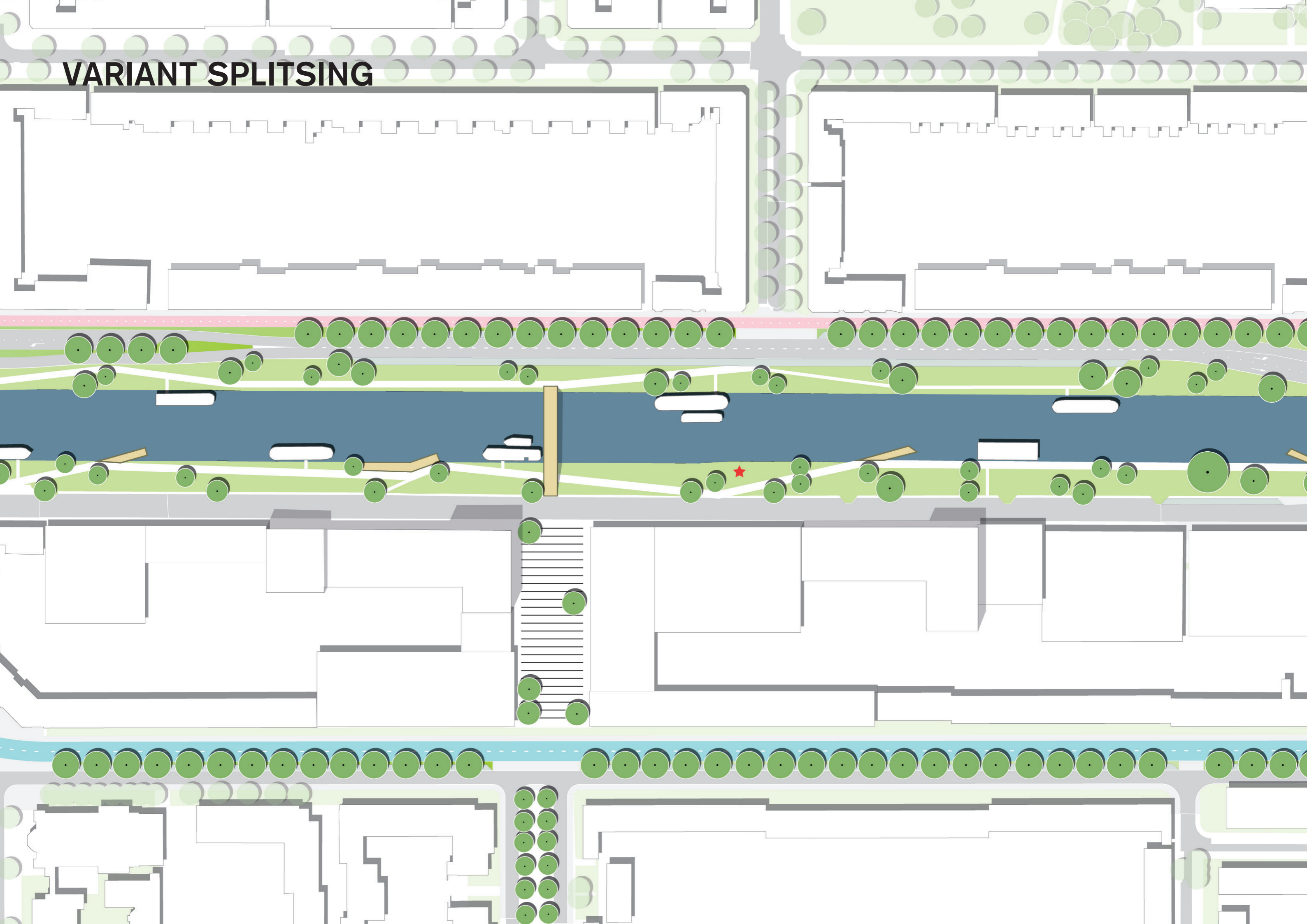
VARIANT SPLITSING

Singelpark



- Singelstructuur langs de hele Oosterhamrikkade.
- Boten komen meer verspreid langs de singel te liggen.
- Hotspots langs de singel met hoge verblijfskwaliteit en toegang tot het water.
- Een dam om het kanaal onderdeel te maken van het stadswater, gecombineerd met een verbinding naar het Pioenpark.
- Enkele bomenrij wordt in de Vinkenstraat behouden.
- Doorsteek maken bij Koekoekplein naar het kanaal.

VARIANT SPLITTING



VARIANT SPLITSING

Singelpark



Singel



Wandel/fiets brug



Bijzondere parkbomen



Ziekenhuistuin rond het water



Plekken aan het water



Stadsstrand

VARIANT SPLITSING

Basisprofiel



Korreweg: voorbeeld fietstraat

OHK: tweerichtingsautoverkeer, promenade langs noordzijde, bestaande situatie zuidzijde

Vinkenstraat: busbaan + auto eenrichtingsverkeer.

- Brede singel, met wandelmogelijkheden aan beide oevers;
- Vinkestraat autovrij, ruimte voor fietspad en bomenlaan in gras.

VARIANT SPLITSING

Singelpark



Brede Singel



OHK: Singelpark

Vinkenstraat: autovrij, meer bomen, en fietsverbinding

- Brede singel, met wandelmogelijkheden aan beide oevers;
- Vinkestraat autovrij, ruimte voor fietspad en bomenlaan in gras.

VARIANT SPLITSING

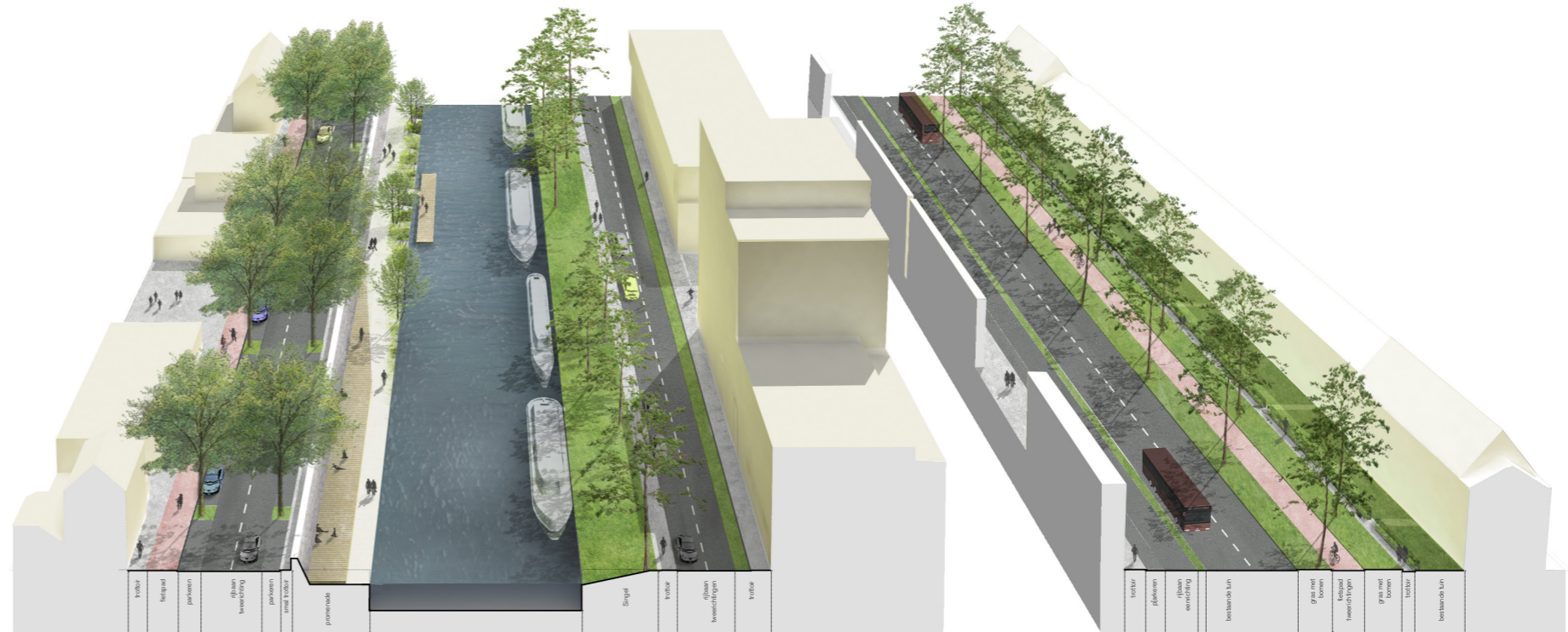
Promenade noord + ruimere Vinkestraat



Doorlopend paden over promenade



Promenade met hotspots



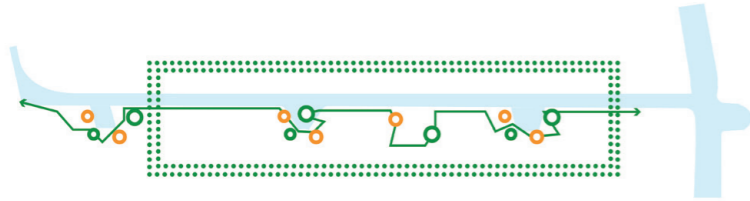
OHK: Promenade

Vinkestraat: eenrichtingsautoverkeer, breed fietsprofiel tussen oude boomstructuur

- Promenade aan de zonnige noordkant;
- Kademuur als afscheiding verkeer en zitrand;
- Afwisseling van harde en zachte kade met toegang tot het water;
- Herontwikkeling panden Nijestee Vinkestraat. Plint verder naar achter, ruimte voor een breder profiel met auto en busverbinding, en een groene inrichting.

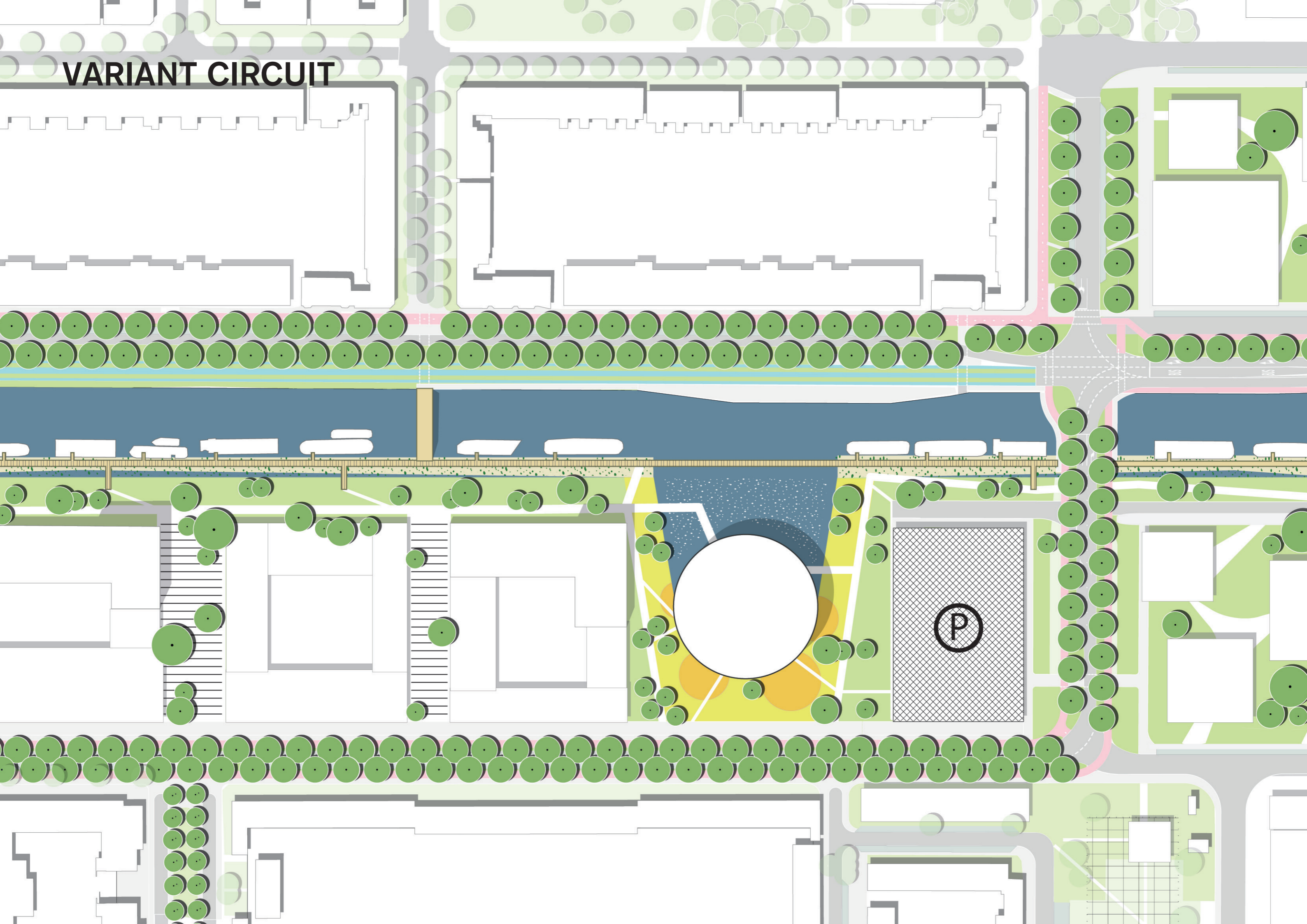
VARIANT CIRCUIT

het eiland



- Het eiland wordt gevormd door stevige bomenlanen langs het hele circuit;
- Op enkele plekken wordt het kanaal verbreed, voor meer waterbeleving;
- Binnen het eiland ontwikkelt zich een open stedelijke ontwikkeling met enkele doorsteken van de Vinkestraat naar de Oosterhamrikkade;
- Boten blijven op huidige positie, tussen de boten en de kade wordt een brede ecologische rietoever ontwikkeld.

VARIANT CIRCUIT



VARIANT CIRCUIT

het eiland



Lommerijke bomenlaan



Groene zoom met zitplekken langs kade



Park loopt door onder brug



Groene busbaan



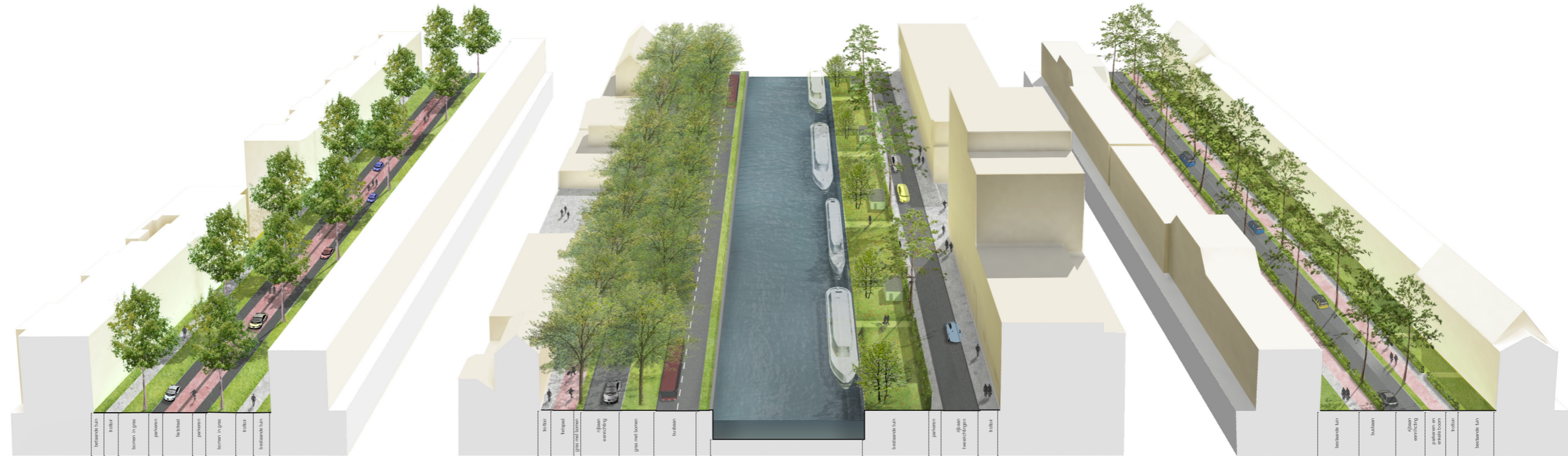
Boten met rietkraag en private vlonder



Diverse architectuur

VARIANT CIRCUIT

Basisprofiel



Korreweg: voorbeeld fietsstraat

OHK: Verkeerskundig voorstel juni 2015

Vinkenstraat: Eenrichting auto, vrijliggende fietspaden

- Ontoegankelijke kade door busbaan;
- Brede groenberm tussen autoweg en busbaan;
- Vinkenstraat eenrichtingsverkeer auto, dubbele fietsstrook.

VARIANT CIRCUIT

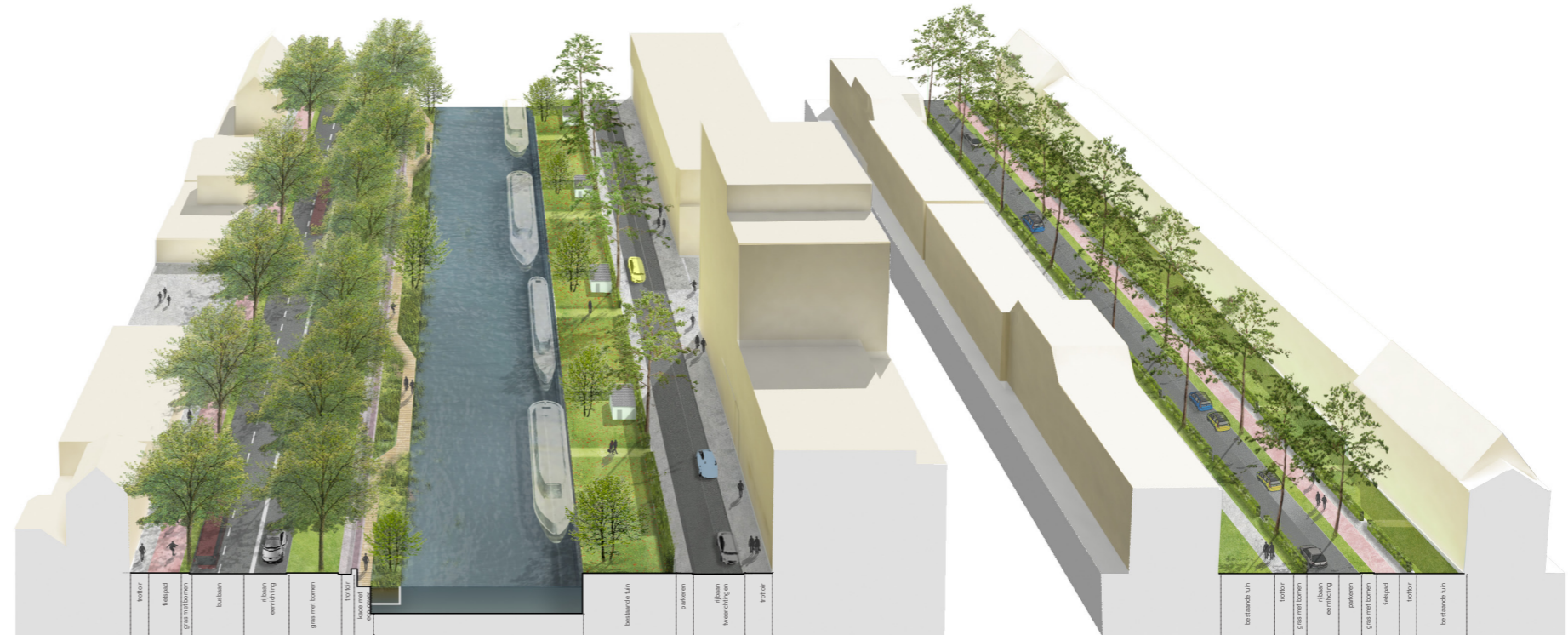
Stadsgracht



Groene zoom



Ecologische oever langs muur



OHK: Stadsgracht

Vinkenstraat: Eenrichting auto, fietspad aan zuidzijde

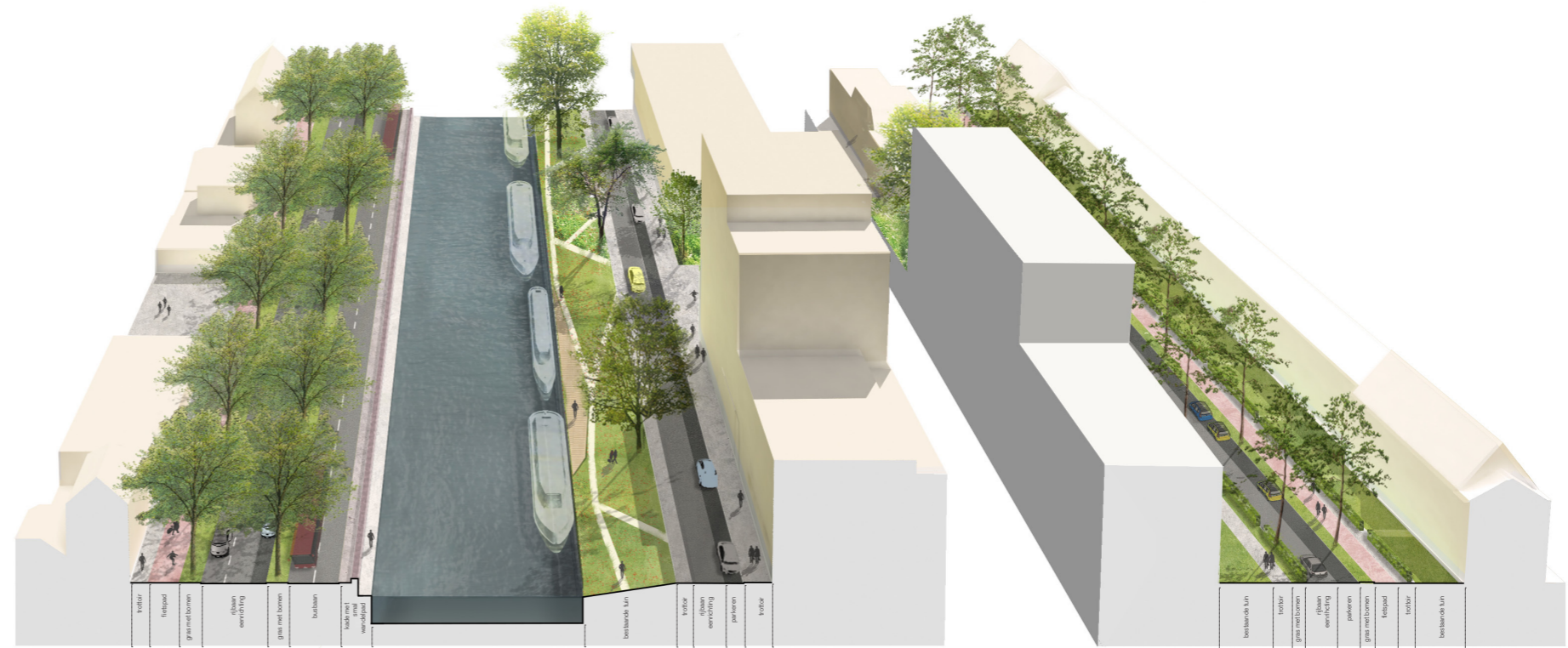
- Omwisselen bus en autoverkeer;
- Geen damwand maar een gemetselde kademuur;
- Groene zoom langs de kade;
- Smalle paden boven en onder, over het water;
- Boten blijven op dezelfde locatie, tuinen zijn ingericht volgens enkele ruimtelijke regels.

VARIANT CIRCUIT

Verbinding Vinkenstraat-Oosterhamrikkade



Park/plein verbinding



OHK: Verbinding Vinkenstraat-Oosterhamrikkade

Vinkenstraat: Eenrichting auto, fietspad aan zuidzijde

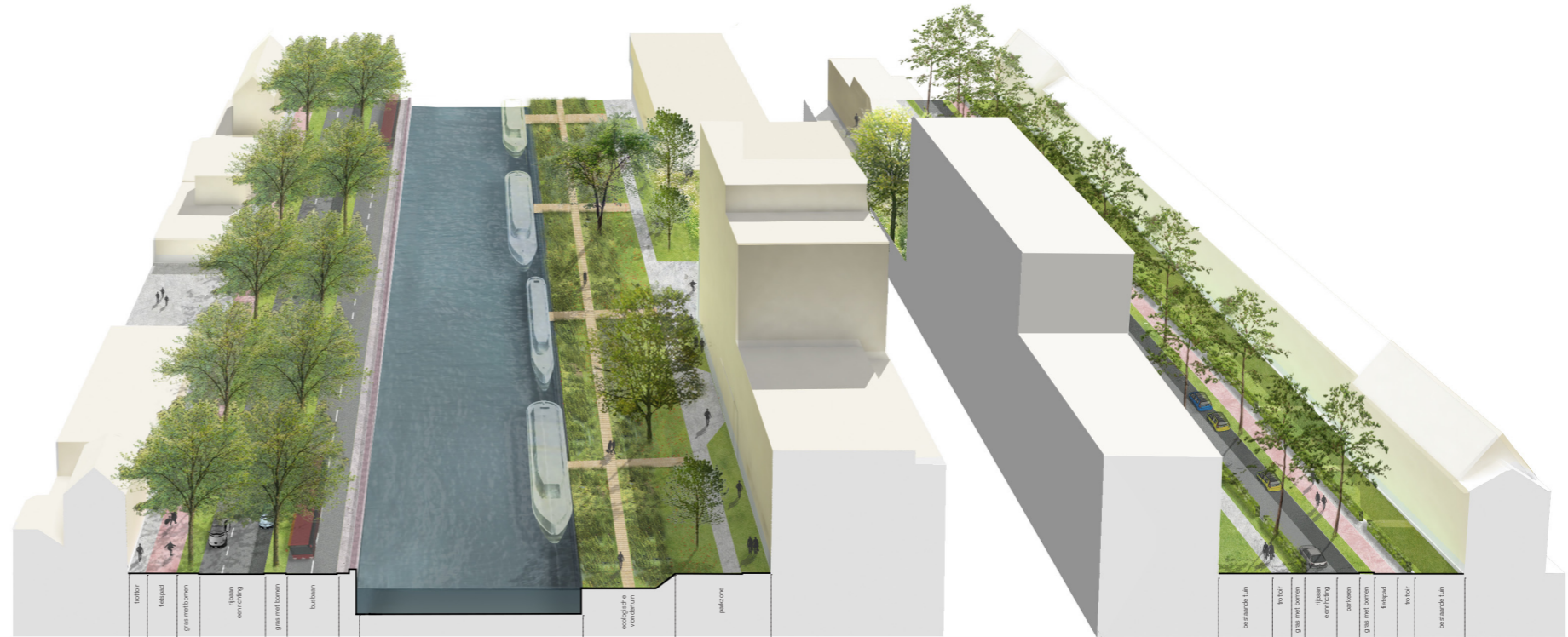
- Wandel/fiets verbinding tussen de Vinkenstraat en de Oosterhamrikkade
- Stedelijke ontwikkeling met gemengde functies, vrijstaande bebouwing.
- Boten blijven op huidige locatie.
- Parkachtige inrichting langs zuidkade.

VARIANT CIRCUIT

Het eiland



Parkstraat langs het water



OHK: Het Eiland

Vinkenstraat: Eenrichting auto, fietspad aan zuidzijde

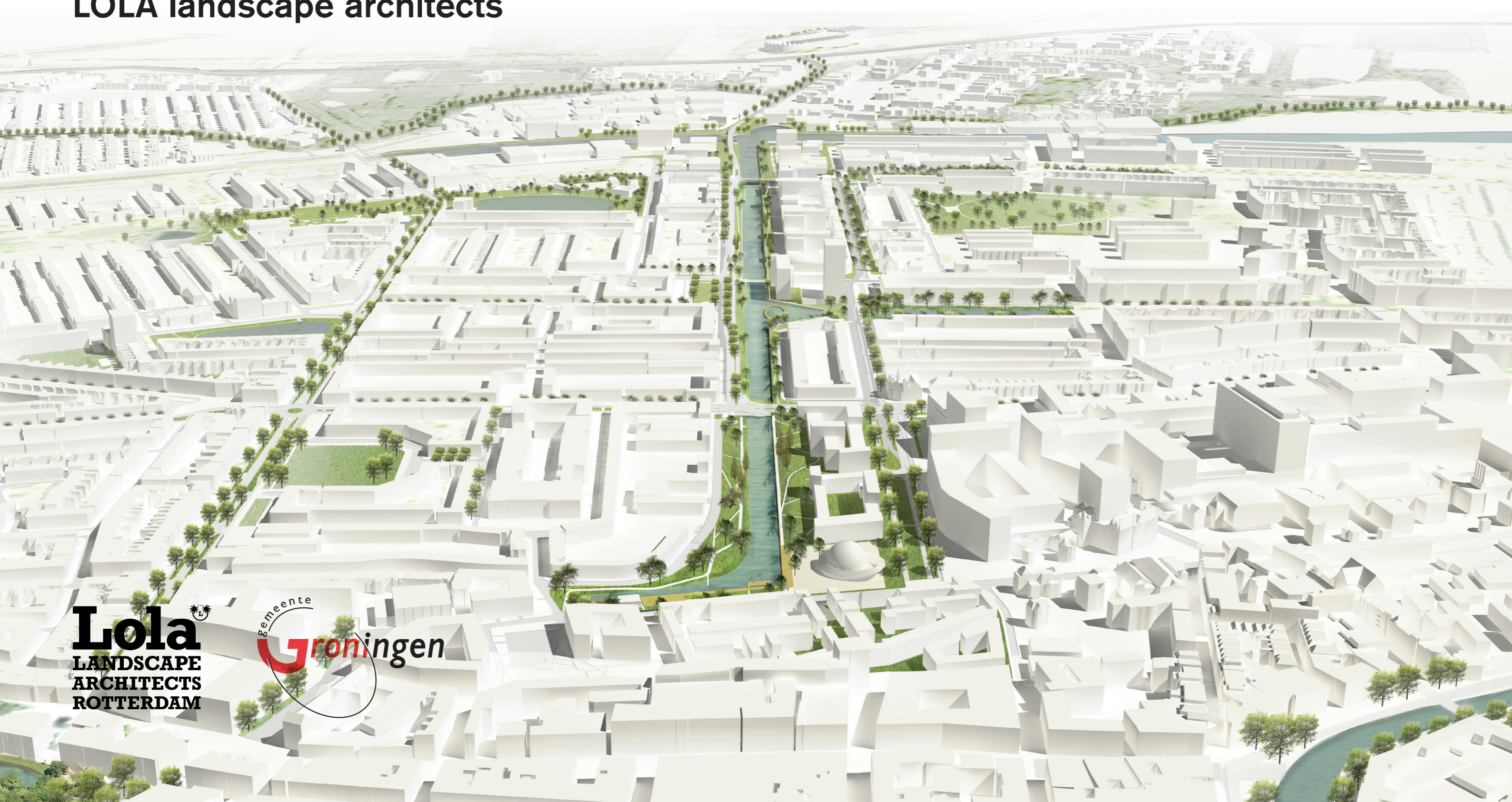
- Zuidkade alléén toegankelijk voor eenrichtings bestemmingsverkeer met doorlopend park tot aan de Vinkenstraat;
- Parkachtige inrichting van kade tot aan bebouwing;
- Wandel/fiets verbinding tussen de Vinkenstraat en de Oosterhamrikkade;
- Stedelijke ontwikkeling met gemengde functie en vrijstaande bebouwing aan de zuidkant van het Oosterhamrikkanaal;
- Boten blijven op dezelfde locatie, tussen de boten en de kade wordt een brede ecologische rietoever ontwikkeld, voor privacy en ruimtelijke kwaliteit.

CONCLUSIES

1. Oosterhamriktracé is gebaseerd op een visie voor de stad: werken aan de ideale structuur, werken aan Groningse kwaliteit;
2. Aanleg van Oosterhamriktracé kan niet zonder grote investeringen in de openbare ruimte: ruimtelijke inpassing én no regret maatregelen;
3. Ruimtelijke inpassing kan niet zonder het creëren van extra ruimte. Deze moet of vanuit het water óf vanuit de woningen komen.

RUIMTELIJK ONDERZOEK AUTOVERBINDING OOSTERHAMRIKTRACÉ

LOLA landscape architects



Lola
LANDSCAPE
ARCHITECTS
ROTTERDAM

gemeente
Groningen