

Raadsvoorstel



Onderwerp Kaderstellend ontwerp mobiliteit en openbare ruimte Oosterhamrikzone
Telnr. 14 050 Bijlagen 5

Registratienummer 194019-2025
Classificatie ☒ Openbaar ☐ Geheim ☐ Vertrouwelijk (bij gebruik van persoonsgegevens)

Portefeuillehouder Van Niejenhuis

Langetermijn agenda (LTA) LTA ja: ☒ Maand 10 Jaar 2025
Raad LTA nee: ☐ Niet op LTA

Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone vast te stellen;
- II. het Kaderstellend ontwerp mobiliteit en openbare ruimte Oosterhamrikzone vast te stellen als stedenbouwkundig en ruimtelijk kader voor verdere uitwerking en ontwikkeling;
- III. het college te vragen een financieringsstrategie te ontwikkelen, in samenwerking met Rijk en provincie, voordat samen met de omgeving en betrokken partijen het kaderstellend ontwerp wordt uitgewerkt tot een Voorlopig en Definitief Ontwerp;
- IV. het college opdracht te geven de eerste mogelijke maatregelen voor te bereiden, door:
 - a. verdere woningbouw- en vastgoedontwikkeling mogelijk te maken en te stimuleren, uitgaande van een nieuwe oeververbinding voor gemotoriseerd verkeer in het verlengde van de Vinkenstraat, zonder daarmee nu een voorschot te nemen op een toekomstig realisatiebesluit daarover;
 - b. een verkenning uit te voeren naar een separate fietsbrug over het Van Starkenborghkanaal, in de huidige situatie en nabij de bestaande Busbaanbrug, en deze voor te leggen aan de raad;
 - c. de herinrichting Oosterhamrikkade zuidzijde uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp, als beantwoording van de motie Mien Toentje en dit voor te leggen aan de raad;
 - d. een pakket van kleinschalige maatregelen voor te bereiden dat de kwaliteit van openbare ruimte en de leefbaarheid verhoogt, ter overbrugging van de periode tot de grootschalige herinrichting van de Oosterhamrikzone en de oeververbinding is gerealiseerd en dit voor te leggen aan de raad.

Samenvatting

Wij presenteren uw raad het integrale kaderstellend ontwerp voor de Oosterhamrikzone. Dit ontwerp geeft invulling aan de transformatie van de Oosterhamrikzone tot een aantrekkelijke, leefbare woonomgeving zoals weergegeven in het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone. Getoond is hoe de totale opgave kan worden ingevuld en hoe daarmee ook meerwaarde voor de bestaande woon- en leefomgeving ontstaat. Het plan laat de mogelijkheden en kansen voor het gebied zien en toont keuzes die in een volgende fase nog gemaakt kunnen worden. Meer dan in het verleden kan het plan rekenen op vele positieve reacties uit de omgeving. De beschikbaarheid van financiële middelen is echter nog onvoldoende, maar wel een voorwaarde voor het vervolg. Daarom toont het plan ook kansen voor een gefaseerde aanpak met de ontwikkeling van woningbouw en een verkenning van een separate fietsbrug.

Aanleiding en doel

Aanleiding

De transformatie van de Oosterhamrikzone is al meer dan 20 jaar geleden gestart met de visie “De radiaal wakker gekust” (bijlage Historie transformatie Oosterhamrikzone). Sindsdien zijn er al zo’n 1.000 woningen gerealiseerd in het gebied en zijn er vele onderzoeken, gesprekken en discussies geweest over mobiliteit. Met de vaststelling van de Mobiliteitsvisie in 2021 zijn we een nieuwe weg ingeslagen met een onderzoek naar een meer evenwichtige invulling van alle ambities en opgaven in het gebied. De opdracht die uw raad in 2021 daarvoor gaf, betrof het opstellen van een Voorlopig Ontwerp voor de openbare ruimte en de inpassing van mobiliteitsroutes, gebaseerd op de Mobiliteitsvisie en de Leidraad Openbare Ruimte, met leefkwaliteit als leidend thema.

Kaderstellend ontwerp

Met dit voorstel presenteren wij u ons antwoord op de opdracht van uw raad. Voor u ligt nu het kaderstellend ontwerp voor de Oosterhamrikzone, dat invulling geeft aan de transformatie van het gebied tot een integraal uitgewerkte aantrekkelijke, leefbare woonomgeving. Het is het resultaat van een onderzoek naar de inpassing van de opgaven en de daarbij maximaal te behalen kwaliteit van de openbare ruimte en leefomgeving, met in achtneming van de zorgen en wensen van bewoners en van uw raad uit de afgelopen jaren.

Het ontwerp leggen wij uw raad nu voor als kaderstellend, omdat het een voorkeursmodel toont dat de mogelijkheden en kansen voor het gebied benut, maar tegelijkertijd laat zien welke keuzes nog gemaakt kunnen en moeten worden. Dit kaderstellend ontwerp zien wij daarom als een vertrekpunt voor een volgend stadium van uitwerking en nadere afstemming met de omgeving en met andere noodzakelijk betrokken overheidspartners zoals het Rijk en provincie Groningen. Volgende keuzes en besluiten worden dan gemaakt binnen deze kaders.

Integrale (her)ontwikkeling Oosterhamrikzone

De Oosterhamrikzone is één van de belangrijkste binnenstedelijke woningbouwlocaties van onze gemeente. De zone verandert van oude bedrijvigheid naar een nieuw binnenstedelijk stadsdeel waar gewoond en gewerkt wordt. Deze transformatie is al vele jaren gaande en veel woningbouwprojecten, zoals Karaat, Talent en Superlofts, zijn al opgeleverd. Andere locaties worden de komende jaren nog ontwikkeld.

De Oosterhamrikzone is een gebiedsontwikkelingsproject waarin woningbouwontwikkeling, mobiliteit, vergroening, meer ruimte voor recreatie en ontspanning, klimaatadaptatie en vele andere onderwerpen samenkomen. De woonvisie, de mobiliteitsvisie en de ontwerpleidraad leefkwaliteit openbare ruimte geven de handvatten voor deze integrale en complexe opgave. Hoewel een nieuwe wijkuitvalsweg naar de oostelijke ringweg, het verplaatsen van de busroute en de vervanging van de Busbaanbrug de laatste jaren veel aandacht kregen, is de opgave voor het gebied veel breder en vergt daarom ook een integrale aanpak en strategie. Het is niet mogelijk om alleen een autoverbinding of busroute te ontwerpen zonder dat deze passen in een groter geheel en het is ook niet (meer) wenselijk te werken aan solitaire vastgoedontwikkeling.

Toekomstbeeld

In maart 2025 bespraken we daarom met uw raad het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone. Dit omvat een bundeling van de al langer bestaande ambities voor het gebied en is een beschrijving van de identiteit en sfeer die hier kan ontstaan. Het is onze richting voor de toekomst van de Oosterhamrikzone.

De wensen en bedenkingen die uw raad aan ons heeft meegegeven bij de bespreking op 19 maart 2025 zijn verwerkt in het definitieve Toekomstbeeld en hebben een plek gekregen in het voorliggende kaderstellend ontwerp.

Doel

Het doel van dit voorstel is om vast te stellen dat een goede kwalitatieve invulling van de woon- en leefomgeving Oosterhamrikzone mogelijk is wanneer alle opgaven van het gebied geïntegreerd worden. Wij vragen uw raad om daartoe het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone vast te stellen. Ook vragen wij uw raad om in te stemmen met de uitgewerkte ontwerp-kaders voor de openbare ruimte, mobiliteit en gebiedsontwikkeling. Het voorstel biedt verder ook handvatten voor een gefaseerde realisatie, de volgende ontwikkelmogelijkheden voor woningbouw en de procesmatige vervolgstappen zoals het opstellen van een financieringsstrategie.

Wij bieden uw raad desgewenst aan om het voorstel en de plannen in een beeldvormende sessie nader toe te lichten, ter voorbereiding op uw inhoudelijke en besluitvormende besprekingen.

Kader

In de uitwerking van plannen voor de Oosterhamrikzone komen vele thema's en dus vele gemeentelijke beleidsambities samen.

Het vertrekpunt nu is de in 2021 vastgestelde Mobiliteitsvisie en de daarbij geformuleerde opdracht van uw raad voor het opstellen van een voorlopig ontwerp voor de Oosterhamrikzone. De Leidraad Openbare Ruimte is daarbij het afwegingsmodel voor de nieuwe in te passen mobiliteitsroutes in de zone, namelijk een nieuwe multimodale oeververbinding over het Van Starckenborghkanaal, een auto- en fietsroute op de Oosterhamrikkade noordzijde (NZ) en de verplaatsing van de HOV-busroute naar de E. Thomassen à Thuessinklaan en Vinkenstraat. Deze opdracht heeft onder andere tot doel om te onderzoeken en aan te tonen dat de majeure mobiliteitsveranderingen met behoud van voldoende kwaliteit van leefbaarheid en openbare ruimte kunnen worden gerealiseerd. Om een integrale basis te kunnen hanteren voor deze ontwerpvragestukken hebben wij het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone opgesteld. De hierin beschreven opgaven en ambities komen tot uitdrukking in de uitgewerkte ontwerpen in dit voorstel.

Met de huidige Omgevingsvisie "Levende Ruimte" als basis, zijn vooral de Woonvisie en de Mobiliteitsvisie met de daarop aansluitende Fietsstrategie en Routekaart OV belangrijke kaderdocumenten voor de programmatische en beleidsmatige uitwerking van ontwerpen. Daarbij biedt de Leidraad Openbare Ruimte het gedachtengoed en de werkwijze voor de implementatie van de leefkwaliteit. Voor de toekomstige vervanging van de Busbaanbrug is in 2022 een MIRT-Onderzoek uitgevoerd gezamenlijk door gemeente, provincie Groningen en het Rijk.

Oosterhamrikzone: Toekomstbeeld

Wij leggen u nu het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone ter vaststelling voor. Daarmee beschikken we over een voorontwerp stedenbouwkundig plan op hoofdlijnen voor de Oosterhamrikzone. Het laat de opgave, ambities en kansen zien voor het gebied langs het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal, op de grens van de Professorenbuurt en de Oosterparkwijk. Een nieuwe oeververbinding is van belang voor het gebied zelf én voor de gehele oostflank van de stad met de ontwikkeling van de binnenstad, Bodenterrein/UMCG, Kardingse, Meerstad, etc.

Met het Toekomstbeeld laten we zien waar we met het gebied naartoe willen om zo duidelijke verwachtingen te scheppen bij bewoners, bedrijven, instellingen en andere betrokkenen. Ook kunnen we hieraan toetsen of (potentiële) ontwikkelingen binnen gemeentelijk beleid en ambities passen. Het is de basis voor de verdere uitwerking van plannen en ontwerpen, nu en in de toekomst en wordt daarom ook opgenomen in de nieuwe Omgevingsvisie.

In het Toekomstbeeld zijn de visies, besluiten, plannen en ontwikkelingen van de afgelopen periode bij elkaar gebracht. Het bevat geen nieuw beleid, maar presenteert een samenhangende en duidelijke blik op de toekomstige ontwikkeling van het gebied die in lijn is met recente besluitvorming en actueel beleid. Dit Toekomstbeeld wordt bepaald door drie urgente opgaven en daarbij hebben wij zes ambities geformuleerd voor het gebied. Het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone is als bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd.



Toekomstbeeld Oosterhamrikzone

Drie urgente opgaven

Met de (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone werken we aan drie opgaven voor de wijken en voor de hele gemeente. Elk van deze opgaven kent zijn eigen urgentie en noodzaak, die echter alleen in samenhang tot een aantrekkelijk en leefbaar gebied kunnen leiden:

- 1) *Woningbouw*
De woningmarkt in Groningen is zwaar overspannen en er ligt een grote opgave om woningen te bouwen. Er is veel behoefte aan stedelijke woonmilieus. Daarom is de Oosterhamrikzone één van de belangrijke ontwikkelgebieden in de gemeentelijke omgevingsvisie “Levende Ruimte”. Een aantrekkelijke locatie binnen de ringweg, op korte afstand van de binnenstad, stedelijke voorzieningen en werklocaties;
- 2) *Mobiliteit*
De Mobiliteitsvisie (2021) steunt op de ambitie om de leefkwaliteit in de stedelijke omgeving te verbeteren. Dit heeft ook gevolgen voor de Oosterhamrikzone. Het gebruik van de duurzame vervoermiddelen wordt gestimuleerd met een nieuwe fietsverbinding tussen binnenstad en Karding en kwalitatief hoogwaardig Openbaar Vervoer. Om autoverkeer niet meer af te wentelen op omliggende wijken en nieuwe woningen te ontsluiten is een nieuwe wijkuitvalsweg (30 km/u) naar de oostelijke ringweg een belangrijke verbetering van ons toekomstige verkeerssysteem. Daarmee wordt de bereikbaarheid van de oostflank van de stad en het UMCG op lange termijn geborgd;
- 3) *Herinrichting van de openbare ruimte*
Jarenlange onzekerheid over de veranderingen in de Oosterhamrikzone tasten de leefbaarheid en veiligheid van het gebied aan. De kwaliteit van openbare ruimte gaat achteruit, investeringen blijven uit, woningen worden slechter en vaak tijdelijk bewoond, terreinen liggen braak en er is onzekerheid onder bewoners. Zowel voor de langere termijn als voor de eerstkomende jaren zijn keuzes en verbeteringen nodig om de problemen en de kansen die er liggen in het gebied aan te pakken en zo de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren.

Zes ambities

Voor de uitwerking van de plannen voor de Oosterhamrikzone hebben we zes ambities geformuleerd, die de rode draad van het Toekomstbeeld vormen en richting geven aan de doelen die we willen behalen:

- 1) *Water als trekpleister*
Het Oosterhamrikkanaal en het Van Starkenborghkanaal worden weer toegankelijk en beleefbaar;
- 2) *Oosterparkwijk en Professorenbuurt naar elkaar toe gegroeid*
Ruimte voor nog zo’n 1.000 nieuwe woningen, in het karakter en als verlengstuk van de bestaande wijken, op locaties langs de oevers van het Van Starkenborghkanaal en het Oosterhamrikkanaal;
- 3) *Een gemengde buurt met wonen, werken en voorzieningen*
Het Wielewaalplein en het nieuwe Oosterhamrikplein (werktitel) als levendige buurtcentra en centrale plekken in de wijken, met maatschappelijke en economische functies;
- 4) *Een aantrekkelijke nieuwe fietsroute verbindt Karding met de binnenstad*
Langs de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal wordt met een nieuwe hoofdfietsroute over het Van Starkenborghkanaal het stedelijke fietsnetwerk verder uitgebreid;
- 5) *De wijken ontsloten over het Van Starkenborghkanaal.*
Een nieuwe wijkuitvalsweg (30 km/u) voor auto’s op de Oosterhamrikkade NZ sluit de Oosterhamrikzone en naastgelegen wijken aan op de oostelijke ringweg. Bestaande en nieuwe bewoners kunnen gemakkelijker de wijk uit en andere straten en wijken worden niet meer belast met dit autoverkeer;
- 6) *Bewoners met elkaar verbonden*
Met goede verblijfsplekken, mooie gebouwen, passende voorzieningen en nieuwe oversteken over weg en water kan er meer verbinding tussen bewoners ontstaan en wordt de leefbaarheid in de wijk versterkt.

Bespreking gemeenteraad 19 maart 2025

Na een werkbezoek aan het gebied Oosterhamrikzone op 5 maart 2025, heeft uw raad op 19 maart 2025 het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone besproken en daarbij een aantal wensen en bedenkingen aan ons meegegeven. Uw raad heeft waardering uitgesproken voor de geschetste toekomst en ambities voor het gebied en de integrale aanpak van de opgaven. De aandacht die het gebied verdient, een mooie locatie om te wonen op steenworp afstand van de binnenstad, de nieuwe fietsverbinding en een groen kanaalpark aan het Oosterhamrikkanaal zijn meermaals genoemde reacties. Tegelijkertijd zijn de zorgen uit het verleden over de verplaatsing van de busroute naar de E. Thomassen à Thuessinklaan, op het Wielewaalplein en in de Vinkenstraat (inpassing, barrièrewerking), over sluipverkeer vanwege de nieuwe wijkuitvalsweg en over de financiële haalbaarheid nog niet weggenomen.

Wij zijn het zeer eens met het belang dat uw raad hecht aan de kwaliteit van de inpassing van de nieuwe busroute. Dat is voor ons een speerpunt geweest in de nu gepresenteerde uitwerking van de ontwerpen. Wij denken daarin een goed resultaat te hebben bereikt en baseren ons daarbij mede op de positieve reacties vanuit de omgeving, stakeholders en de Stadsbouwmeesters.

Op dit moment is er nog geen concreet financieel perspectief voor de realisatie van de plannen die nu voorliggen. Wij zien echter de aantrekkelijkheid en kansen van de voorliggende plannen als een aanjager voor het opstellen van een financieringsstrategie, samen met de andere overheidspartners Rijk en provincie. Het belang van deze investeringen voor het functioneren van het gebied en de stad op langere termijn is namelijk groot, ook in relatie tot andere strategische projecten binnen onze gemeente.

Een aantal onderwerpen dat uw raad heeft meegegeven is door ons verwerkt in de definitieve versie van het Toekomstbeeld. Dit betreft de aandacht voor cultuurhistorische gebouwen, de woonomgeving van woonschipbewoners en het behoud en versterken van voorzieningen als Bie de Buuf, Toentje en de Paradijsvogeltuin. Andere genoemde onderwerpen zijn meer van belang bij de verdere uitwerking van plannen en zijn opgenomen in het ontwerpproces zoals het parkeren van auto's en fietsen, deelmobiliteit, de snelheid van busverkeer (30 of 50 km/u) en het versterken van de groenstructuur.

Oosterhamrikzone: Hoofdlijnen kaderstellend ontwerp

Kaderstellend

In antwoord op de opdracht van uw raad hebben wij een kaderstellend ontwerp voor de Oosterhamrikzone uitgewerkt. Het is een ontwerp waarmee alle opgaven vanuit het Toekomstbeeld zijn ingepast in het gebied. Aangetoond wordt dat hiermee een voldoende en vaak hoge kwaliteit van de openbare ruimte en leefomgeving kan worden gerealiseerd. Het ontwerp toont het voorkeursmodel voor de inrichting van straten en gebieden. Tegelijkertijd bevat het nog diverse oplossingsrichtingen, die zijn uitgewerkt tot een niveau waarop beoordeling van haalbaar-, maakbaar- en wenselijkheid mogelijk is, maar waarin nog geen volledige keuze is gemaakt.

De mate van uitwerking die mogelijk is gebleken verschilt nog per gebied. Enerzijds is voor de oeververbinding en ontwikkeling van woningbouw een ruimtelijke verkenning van kansrijke alternatieven gemaakt. Anderzijds zijn rondom de nieuwe routes van de bus, fiets en auto al gedetailleerdere integrale ontwerpen opgesteld voor de complete openbare ruimte. Deze zijn het vertrekpunt voor een volgend stadium van uitwerking. Voor verdere detaillering en uitwerking zien we nadere afstemming met de omgeving, participatie van direct betrokken inwoners en andere stakeholders en overleg met andere betrokken overheidspartners zoals het Rijk en de provincie Groningen als noodzakelijk. Volgende keuzes en besluiten worden dan gemaakt binnen deze kaders.

Integraal resultaat

We laten nu zien hoe de transformatie van de Oosterhamrikzone verder vorm kan krijgen en hoe de bestaande stedelijke omgeving zich kan doorontwikkelen. Meer dan in het verleden zijn in het ontwerp nu de stedenbouw, woningbouw, bereikbaarheid en openbare ruimte volledig op elkaar afgestemd en met elkaar geïntegreerd.

Dit heeft geleid tot het beeld van een aantrekkelijke woon- en leefomgeving en waarin leefkwaliteit, verblijven, groen, ecologie en water belangrijk worden verbeterd. Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid van het gebied en van het oostelijke stadsdeel verbeterd met een nieuwe oeververbinding (brug of aquaduct) over het Van Starckenborghkanaal, waarmee een nieuwe fietsroute tussen binnenstad en Karding en een wijkuitvalsweg (30 km/uur) voor het autoverkeer mogelijk worden.

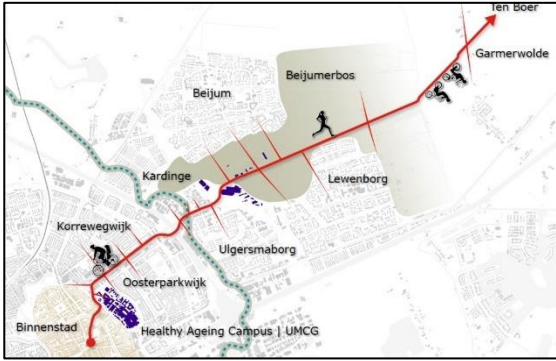
De onderlinge verwevenheid van onderdelen en thema's is essentieel voor het totale plan dat voorligt. Een strategie met een gefaseerde realisatie is mogelijk door onderdelen en ontwikkellocaties zelfstandig tot stand te brengen met behoud van het eindplaatje van het Toekomstbeeld. Zo kan gewerkt worden aan de woningbouwopgave en zien we kansen voor de fietsroute binnenstad – Karding met een separate fietsbrug, los van de besluitvorming over andere onderdelen van het plan. Hiermee wordt ook een spreiding in de totale financieringsbehoefte mogelijk.

Hoofddijn van het kaderstellend ontwerp

De basis van de verandering van het totale gebied Oosterhamrikzone bestaat uit twee delen: de transformatie van oude industrie naar een aantrekkelijke woonomgeving met nieuwe woningen en de structurele verbetering van het verkeerssysteem van het oostelijke deel van de stad.

Kernelementen

Deze verandering van de gehele zone vertaalt zich in hoofddijnen dan naar de volgende kernelementen van het ontwerp:

- *Wonen en werken*
Langs het Van Starkenborghkanaal en aan weerszijden van het Oosterhamrikkanaal ontstaat een gemengd woon- en werkgebied, met ruimte voor nog eens zo'n 1.000 woningen en 20% werken;
 - *Nieuwe oeververbinding over het Van Starkenborghkanaal*
Ter vervanging van de bestaande Busbaanbrug is een nieuwe oeververbinding noodzakelijk, die geschikt is voor alle modaliteiten (voetganger, fiets, bus) en auto. Geprojecteerd in het verlengde van de Vinkenstraat kan dat met een hoge vaste brug of een aquaduct, al dan niet met een separate brug voor fietsers en voetgangers;
 - *Nieuw Kanaalpark*
In plaats van de huidige busbaan op de noordkade van het Oosterhamrikkanaal en langs het Van Starkenborghkanaal maken we een groen kanaalpark. Hiermee geven we invulling aan de ambitie om water beleefbaar en bereikbaar te maken en een parkachtige en recreatieve omgeving aan de beide kanalen te creëren;
 - *Nieuwe busroute*
In overeenstemming met de voorkeuren van uw raad voor de Splitsingsvariant (2018) en met de uitwerking in het kader van de Leidraad Openbare Ruimte (2021) ligt de nieuwe busroute voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de Vinkenstraat en E. Thomassen à Thuessinklaan, uitgevoerd als "busstraat". Op het Wielewaalplein en bij het nieuwe Oosterhamrikplein komen nieuwe bushaltes;
 - *Nieuwe hoofdfietsroute*
Als uitwerking van de Fietsstrategie (2025) realiseren we een nieuwe, aantrekkelijke hoofdfietsroute vanuit de (binnen)stad naar Kardinge op de noordkade van het Oosterhamrikkanaal, creëren daarmee nieuwe verbindingen over het Van Starkenborghkanaal en verkleinen de fietsafstanden;
- 
- *Nieuwe wijkuitvalsweg*
Een nieuwe wijkuitvalsweg (30 km/uur) op de noordkade van het Oosterhamrikkanaal ontsluit de bestaande wijken Oosterpark en Professorenbuurt en de nieuw te bouwen woningen rechtstreeks op de oostelijke ringweg. Verkeersroutes rondom UMCG en binnenstad worden zo ontlast en dat geeft verlichting van de verkeersdruk in de bestaande stad, waarmee ook knips van bijvoorbeeld de Diepenring mogelijk worden;
 - *Buurtcentra*
Langs de busroute zijn er twee levendige buurtcentra: het bestaande Wielewaalplein en een nieuw Oosterhamrikplein (werktitel) nabij de kruising Vinkenstraat/Oliemuldersweg. De pleinen hebben een bushalte en zijn ontmoetingsplekken voor de wijken, met kleinschalige detailhandel, horeca en een supermarkt;
 - *Nieuweijkverbindingen*
We creëren meer en nieuwe (fysieke) verbindingen tussen de wijken met een nieuwe Hamburgerbrug (werktitel: betreft de verplaatsing van het huidige Oliemuldersbruggetje) en een nieuwe brug in het verlengde van de Paradijsvogelstraat voor fietsers/voetgangers en een nieuwe Oliemuldersbrug voor alle verkeerssoorten;
 - *Reconstructie Wouter van Doeverenplein*
Vanwege de nieuwe busroute beogen we de bushalte op het Wouter van Doeverenplein te verplaatsen naar de Vrydemalaan, is minder verkeersruimte nodig en ontstaat ruimte voor vergroening;
 - *Ulgersmawegzijde Van Starkenborghkanaal*
De nieuwe oeververbinding landt aan in het gebied rondom de Ulgersmaweg. Dat wordt nu gedomineerd door werkgelegenheid en industrie en door braakliggende locaties (Simmere). De fysieke veranderingen van de omgeving en het ontstaan van nieuwe verbindingen geven kansen voor verdere ontwikkeling.

Kansen en bedreigingen in het ontwerp

De transformatie van het gebied is al volop gaande en de nu gepresenteerde volgende veranderingen zijn groot. Kansen zijn er volop. De vergroting van het woningaanbod, de nieuwe hoofdfietsroute, het groene kanaalpark, de buurtcentra en over de volle breedte de verhoging van de kwaliteit van de openbare ruimte zijn grote kansen voor verbetering van de woon- en leefomgeving. Zowel bestaande en nieuwe bewoners van de Oosterhamrikzone als inwoners van buiten het projectgebied kunnen hiervan gaan profiteren.

Ook liggen er kansen in een gefaseerde uitvoering van de plannen door te starten met een onderzoek naar een separate fietsbrug over het Van Starkenborghkanaal en het ontwikkelen van woningbouw op beschikbare locaties, zonder daarmee direct de noodzaak tot grotere investeringsbeslissingen te creëren.

Tegelijkertijd zijn de inpassing van de busroute in een bestaande woonstraat, een nieuwe uitvalsweg voor autoverkeer, nieuwe bouwblokken op (voormalige) bedrijfslocaties en een nieuwe oeververbinding (brug of aquaduct) forse fysieke ingrepen. Samenhangend daarmee verandert ook de verkeerscirculatie en toegang van de wijken. We zijn ons ervan bewust dat deze ook als potentiële bedreigingen voor de wijken en bewoners worden gezien of ervaren. Daarom zijn ze met grote zorgvuldigheid en aandacht uitgewerkt in dit voorstel en bieden wij uw raad nog diverse keuzes waarmee de balans in de opgaven en tussen thema's kan worden bepaald.

Oosterhamrikzone: ontwerp per deelgebied

De veranderingen in de Oosterhamrikzone zijn op te delen in het gebied van de *oeververbinding* waar de opgave een integrale uitwerking van gebiedsontwikkeling, woningbouw en infrastructuur (brug/aquaduct) vergt en de *bestaande woonomgeving* waar het voornamelijk aanpassingen in de openbare ruimte betreft. Voor het gebied van de *oeververbinding* is een ruimtelijke, stedenbouwkundige verkenning uitgewerkt, die een basis biedt voor bepalende ruimtelijke en inhoudelijke keuzes en voor een vervolgstap in de samenwerking met rijk en provincie. De structuur van de *bestaande woonomgeving* wijzigt niet en daarom is er met name aandacht nodig voor de impact van de veranderingen op de leefbaarheid. Om hier inzicht in te krijgen is een groter detailniveau nodig (schetsontwerp-plus) en kan niet volstaan worden met een schetsniveau.

De beschrijving van het ontwerp is daarom ook gesplitst in twee documenten: de Ruimtelijke verkenning Oeververbinding en het Ontwerpboek Kaderstellend Ontwerp openbare ruimte. Deze zijn beide als bijlage bij dit voorstel gevoegd. Meer gedetailleerde beschrijvingen en afbeeldingen zijn daarin opgenomen.

Oeververbinding

In het gebied van de huidige Busbaanbrug en de nieuwe oeververbinding komen alle ambities uit het Toekomstbeeld bij elkaar. Hier ontstaat een binnenstedelijk woongebied, aan het water, dat aansluit op de omliggende wijken en deze tegelijkertijd met elkaar verbindt en versterkt. Deze herontwikkeling integreert de nieuwe fietsverbinding en uitvalsweg voor autoverkeer in een nieuw te bouwen oeververbinding, volledig afgestemd op de overige invulling van het gebied.

De toekomstige vervanging van de Busbaanbrug door het Rijk (MIRT-Onderzoek 2022) in het kader van de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl zien we als een grote kans. Dit maakt ruimte voor woningbouw aan het water en het geeft de mogelijkheid om de busroute te verleggen. We willen daarbij dat een nieuwe oeververbinding geschikt is voor alle modaliteiten. Dat geeft een enorme kans om onder andere de ernstige verstoringen van het openbaar vervoer te gaan voorkomen, die als gevolg van extra brugopeningen over enkele jaren gaan optreden.

Een nieuwe oeververbinding ligt logisch in het verlengde van de Vinkenstraat en geeft de mogelijkheid om de leefkwaliteit voor de bestaande woningen aan de busbaan aanzienlijk te verbeteren met onder andere een kanaalpark en fietsroute. De samenhang van woningbouw en infrastructuur is zo sterk dat wij daarvoor eerst met verkennende ruimtelijke studie de consequenties voor ontwikkeling van het gebied in beeld hebben gebracht.

Er zijn in de basis twee alternatieven voor een nieuwe oeververbinding, met elk een verschillende ruimtelijke invloed: een hoge vaste brug over het kanaal of een aquaduct onder het kanaal door. Daarnaast krijgt de fietsverbinding binnenstad – Karding de meeste kwaliteit en aantrekkende werking wanneer deze vrij van het gemotoriseerde verkeer het Van Starkenborghkanaal kan kruisen. In totaal zijn daarom vier alternatieven onderzocht:

	Hoge vaste brug	Aquaduct
Alle modaliteiten gebundeld	Eén brug voor alle verkeer	Alle verkeer in één aquaduct
Fietsverkeer apart van gemotoriseerd	Twee bruggen	Een aquaduct met een aparte fietsbrug

Onze conclusie is dat het alternatief met alle verkeer in één aquaduct onvoldoende kwaliteit biedt voor ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit. Deze optie valt voor ons af vanwege de onaantrekkelijkheid van de verbinding voor fietsers en voetgangers, het grote ruimtegebruik voor hellingbanen en de negatieve invloed op ontwikkelmogelijkheden en verbindingen. De overige drie alternatieven bieden allemaal goede inhoudelijke kansen voor een vervolguutwerking in samenspraak met het Rijk en provincie Groningen. Er zijn verschillen in ruimtelijke consequenties, ontwikkelruimte en investerings- en beheerkosten waarover niet nu, maar pas in een volgende fase keuzes aan de orde hoeven te komen.

Vanwege het belang dat we hechten aan het gebruik van de fiets in ons mobiliteitsbeleid en vanwege de mogelijkheden voor een gefaseerde besluitvorming en financiering, stellen we voor het concept van een aparte brug voor fietsers en voetgangers verder te onderzoeken. Ook biedt het onderzoek een duidelijk startpunt voor locatiegebonden woningbouwontwikkeling, passend in het Toekomstbeeld. Meerdere locaties aan het Oosterhamrikkanaal en de Antillenstraat kunnen worden bebouwd, binnen uit te werken kaders, zonder dat daarmee toekomstige plannen in gevaar hoeven te komen. Daarmee kan de onderlinge afhankelijkheid nu gedeeltelijk worden ontrafeld. Ook geeft het onderzoek nu ook een duidelijke gemeentelijke inzet en ambitie weer voor een vervolgonderzoek samen met Rijk en provincie.



Oeververbinding: aquaduct met separate fietsbrug



Fietsroute naar Kardingse

Bestaande woonomgeving: Oosterhamrikkade Noordzijde

In de beoogde nieuwe situatie voor de Oosterhamrikkade NZ verandert het huidige stenige profiel naar groene en aantrekkelijke omgeving aan het water. Een kanaalpark langs de waterkant met daarin een vrijliggend fietspad wordt mogelijk door het verdwijnen van de huidige busbaan. Een dubbele bomenrij, met bestaande (al dan niet verplaatst) en nieuw toegevoegde bomen geeft een klimaatadaptatieve fietsroute. De kanaaloever is ecologisch vormgegeven en toegankelijk als een recreatieve en nieuwe verblijfsplek aan het water over de gehele lengte van het kanaal. Er kan tot 9.000 m² groen worden toegevoegd. De woonstraat verandert in een gebiedsontsluitingsweg met maximaal 30km/u voor autoverkeer, die via de nieuwe oeververbinding is verbonden met de oostelijke ringweg. Langs de gevelzijde liggen een trottoir en strook voor autoparkeren.

Bij de uitwerking van dit ontwerpvoorstel hebben wij zoveel als mogelijk aangesloten bij meerdere bepalende kenmerken van het bewonersalternatief “De Groene Oosterhamrikkade” uit 2021, zoals een groene invulling van de Oosterhamrikkade met recreatief looppad, een robuuste fietsverbinding, een gedeeltelijke menging van auto’s en fietsers en het vergroten van de leefbaarheid.

In tegenstelling tot keuzes uit het verleden maken we veel nieuwe groene ruimte aan en het langs het water. Kwaliteiten in de omgeving zoals het Noorderbad worden weer uitgelicht en de omgeving daarop aangepast. De autoroute krijgt niet meer de functie als verbinding van en naar het UMCG. Het is een uitvalsweg voor bestaande en nieuwe woningen richting de ringweg, die begint vanaf de Zaagmuldersbrug. Het gedeelte tussen de J.C. Kapteynlaan en de Heijmanslaan kent minder autoverkeer en kan daarom als straat met gemengd verkeer worden ingericht.



Oosterhamrikkade noordzijde

Over de gehele lengte van de Oosterhamrikkade NZ blijft voldoende parkeerruimte voor auto's behouden. Een deel van de huidige parkeerruimte kan groener worden ingericht. Uit parkeeronderzoek is gebleken dat er momenteel sprake is van 35-40% niet gebruikte capaciteit (= overcapaciteit).

Keuzes voor later

In een vervolgfase van ontwerp zijn er nog meerdere inhoudelijke belangrijke keuzes te maken:

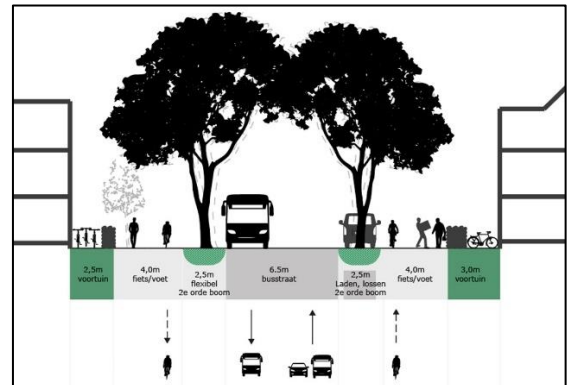
- De beëindiging van de autoroute op de Oosterhamrikkade NZ bij de J.C. Kapteynlaan kan nog op verschillende manieren worden ingevuld. Belangrijk is dat er geen nieuwe hoofdontsluiting van binnenstad en UMCG vanaf de oostelijke ringweg ontstaat. Er zijn nog meerdere opties mogelijk: volledige afsluiting, gedeeltelijke afsluiting of alle richtingen mogelijk. Het verwachte gebruik van de autoroute is daarin bepalend;
- Een bepalende ontwerpkeuze is de positionering van het fietspad in het profiel tussen gevel en waterkant: nabij de gevels of langs het kanaal. Wij geven de voorkeur aan een fietspad in het kanaalpark, waarmee een aantrekkelijke groene route langs de waterkant mogelijk wordt, aan twee zijden voorzien van een schaduwrijke bomenrij (positief voor hittestress) en naar verwachting fietsen maximaal gestimuleerd wordt;
- De invulling van het kanaalpark met groen, wandelpaden, zitmogelijkheden, steigers, etc kan in een volgende ontwerpstep samen met bewoners, woonbootbewoners en potentiële gebruikers nader worden uitgewerkt.

Bestaande woonomgeving: Vinkenstraat – E. Thomassen à Thuessinklaan

Voor de E. Thomassen à Thuessinklaan en de Vinkenstraat zijn ontwerpen uitgewerkt voor de volledige breedte van gevel tot gevel om de nieuwe busroute in te kunnen passen. Ontwerpkeuzes zijn daarbij onontkoombaar, want niet alle huidige en gewenste functies passen in de straat. Onze nadruk ligt op het behoud van een leefbare woonstraat en de karakteristieken van de oude wijken, zoals de voortuinen met groene hagen en de bomenrijen in de straten. Naast de busroute en de vanzelfsprekende ruimte voor fietsen en lopen, blijft er slechts beperkt autoverkeer (laden en lossen) mogelijk. Voor parkeren van auto's op straat zijn andere locaties en oplossingen nodig en mogelijk.



Vinkenstraat: busstraat met eigen ruimte voor fietsers en voetgangers



Een belangrijke conclusie uit het ontwerpproces is dat een vrijliggende busbaan (huidige situatie) op deze nieuwe locatie niet mogelijk is. De noodzakelijke maatregelen om de verkeersveiligheid en doorstroming van de bussen dan te regelen, veroorzaken een zodanige scheiding en barrièrewerking in de straten dat van een waardevolle aantrekkelijke woonomgeving geen sprake meer is. Dit is voor ons niet acceptabel. Daarom gaan wij nu uit van de busstraat: een straat grotendeels exclusief voor de bus, maar met stoepen waar voetgangers en fietsers altijd mogen en kunnen oversteken (vergelijk: Kolendrft). Alleen met dit concept kan de eenheid en leefbaarheid van de straat en de buurt in stand blijven.

De rijkwaliteit van het openbaar vervoer op de huidige busbaan is het ijkpunt voor de nieuwe busroute. Bekend is dat in de nabije toekomst vaker openingen van de Busbaanbrug voor beroepsvaart te verwachten zijn, die tot extra hinder en kosten voor het openbaar vervoer gaan leiden. Deze zijn weliswaar dagelijks, maar incidenteel, en daarom in deze fase geen onderdeel van het onderzoek. Op basis van een reistijdanalyse van verschillende varianten is onze conclusie dat de kwaliteit van het openbaar vervoer over de nieuwe busroute kan worden behouden. Gebleken is dat de reistijd, betrouwbaarheid en doorstroming op de verlegde busroute bij een inrichting als busstraat ongeveer vergelijkbaar is met de huidige situatie (zie Overige Consequenties – Effecten). Hiermee voldoen de verschillende varianten aan de randvoorwaarde voor openbaar vervoer zoals in de Mobiliteitsvisie en Routekaart OV 2025 – 2040 wordt beschreven, namelijk dat de kwaliteit op deze HOV-corridor minimaal gelijk blijft aan het huidige niveau en bij voorkeur verbetert.

Het huidige groene karakter van de straten, gekenmerkt door groene hagen en grote bomen, willen we behouden. De hagen rondom de tuinen zijn onderdeel van de cultuurhistorische waarden van het gebied en blijven bestaan, meestal met kleinere afmetingen dan huidig en met ruimte voor het stallen van fietsen en/of een bankje. In het ontwerp is rekening gehouden met ruimte voor nieuwe bomen van de huidige grootte aan weerszijden van de busstraat. Vanwege de inpassing en benodigde wegconstructie van een busstraat kunnen de huidige bomen in de straten niet behouden blijven. In de straten is nog beperkt en eenzijdig ruimte voor laden/lossen, bezorgdiensten en gehandicaptenparkeren. Voor autoparkeren langs de busstraat is geen ruimte in het totale profiel tussen de gevels mogelijk. Vanuit het gemeentelijk parkeerbeleid en de waarde die we hechten aan het straatbeeld (Leidraad Openbare Ruimte) vinden we het acceptabel om andere parkeeroplossingen en parkeren op grotere afstand (binnen 250 meter) te organiseren. Met een divers pakket van mogelijke maatregelen kunnen 188 parkeerplaatsen worden opgelost. Dat is ruimschoots voldoende om voor in totaal 95 benodigde parkeerplaatsen een alternatief te kunnen bieden.

Keuzes voor later

In een vervolgfase van ontwerp kunnen nog meerdere inhoudelijke belangrijke keuzes gemaakt worden:

- Bepalend voor de inrichting van het wegprofiel van gevel tot gevel is wáár het autoverkeer nog kan rijden. Onze voorkeur is in deze fase gericht op behoud van een zo groot mogelijke woon- en leefkwaliteit. Het autoverkeer rijdt op beperkte schaal mee op de busstraat en daarnaast zijn er gemengde ruimtes van fietsers en voetgangers. Een beperkte menging met autoverkeer leidt statistisch niet tot een vermindering van de rijkwaliteit van het openbaar vervoer. De andere variant met een éénzijdige woonerfsituatie, waar auto's, fietsers en voetgangers samen gebruik van maken, geeft een maximale kwaliteit van het openbaar vervoer;
- Vanuit leefbaarheid in de straten is een maximumsnelheid op de busstraat van 30 km/uur te prefereren en is ook de voorkeur van de bewonersorganisaties. Vanuit het HOV-bussysteem is echter 50 km/uur wenselijk vanwege snelheid, aantrekkelijkheid en financiële consequenties. Beide opties zijn in het profiel mogelijk. Een keuze is pas noodzakelijk bij een volgende stap in het ontwerpproces en kan dan in samenspraak met de betrokken partners en hulpverleningsdiensten worden gemaakt;
- Welke parkeermaatregelen worden ingezet, kan later in samenspraak met de omgeving worden bepaald.

Bestaande woonomgeving: Wielewaalplein

Met een volledige herinrichting krijgt het Wielewaalplein meer karakter, meer verblijfsruimte en wordt de verkeersfunctie minder dominant. De verkeersveiligheid wordt verbeterd en er is meer ruimte voor bomen en groen en voor het stallen van fietsen. De overzijde van de Zaagmuldersweg wordt onderdeel van het Wielewaalplein en de Sint Franciscuskerk komt aan het plein te liggen. De winkel- en sociale functies (Michi Nouki) blijven behouden.

De nieuwe busstraat loopt over het Wielewaalplein en krijgt een halte op het plein. De nieuwe bushalte vervangt de huidige halte nabij de Zaagmuldersbrug en ligt op het zuidelijke deel van het plein, rekening houdende met bevoorradingsverkeer en de pleinfuncties. Alleen busverkeer kruist nog het Gorechtkanaal waarmee het historische karakter daarvan zoveel wordt behouden en de verblijfsplek op de kop van het Gorechtkanaal kan worden uitgebreid.



Wielewaalplein in vogelvlucht

Voor autoparkeren is er minder plaats in de openbare ruimte. De parkeerplaatsen voor de Sint Franciscuskerk blijven behouden, maar de overige plaatsen verdwijnen. De uitgevoerde parkeeraanlyse laat ook hier zien dat er voldoende maatregelen beschikbaar zijn om de vermindering van parkeercapaciteit op te vangen. Uit observaties op locatie is gebleken dat het overgrote deel van (supermarkt)bezoekers lopend of op de fiets komt, passend bij het binnenstedelijk karakter van dergelijke voorzieningen en ons mobiliteitsbeleid.

Bestaande woonomgeving: Wouter van Doeverenplein

Door de nieuwe busroute worden het Wouter van Doeverenplein en de kruisingen eenvoudiger en overzichtelijker. De bus rijdt en halteert niet meer op het plein, maar kruist het alleen nog ter plaatse van de E. Thomassen à Thuessinklaan/Vrydemalaan. Dat geeft mogelijkheden voor een andere inrichting, meer openbare en groenere ruimte, een beter zichtbaar Oosterhamrikkanaal en het terugbrengen van de oorspronkelijke plein situatie.

De doorstroming en betrouwbaarheid van het busverkeer regelen we met verkeerslichten op de kruising met de E. Thomassen à Thuessinklaan/Vrydemalaan, met maximale prioriteit voor het openbaar vervoer, en met de locatiekeuze van de bushaltes, in samenhang met de ontwikkeling van de Healthy Ageing Campus. Bestemmingsfietsverkeer blijft mogelijk, maar autoverkeer kan hier niet meer de wijk in en uit.

Keuzes voor later

In de vervolgfases van ontwerp kunnen nog meerdere inhoudelijke belangrijke keuzes voor de kruising van de Kapteynlaan met de Oosterhamrikkade NZ gemaakt worden:

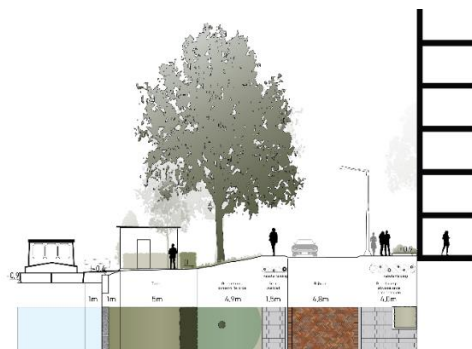
- Voor de kruispuntvorm zijn er twee opties: met verkeerslichten of met een fietsrotonde. Vanuit de prioriteit die we kunnen geven aan de nieuwe hoofdfietsroute geven we de voorkeur aan een fietsrotonde, maar onderzoek naar de ruimtelijke inpassing en de verwachte verkeersintensiteiten moet later uitwijzen of dit mogelijk is;
- De beëindiging van de autoroute op de Oosterhamrikkade NZ bij de J.C. Kapteynlaan bepaalt ook de inrichting van het Wouter van Doeverenplein. Daarvoor zijn meerdere opties mogelijk: volledige afsluiting, gedeeltelijke afsluiting of alle richtingen mogelijk. Het verwachte gebruik van de autoroute is daarin bepalend.

Bestaande woonomgeving: Oosterhamrikkade Zuidzijde

Met de motie “Mien Toentje” heeft uw raad al in 2018 aandacht gevraagd voor een samen met bewoners en eigenaren uit te werken inrichtingsprincipe voor de Oosterhamrikkade ZZ. De herinrichting van de straat en de walkant is achtergebleven bij de gerealiseerde woningbouw.

We hebben hier de ambitie om de openbare ruimte opnieuw in te richten en het zicht op het water en een herkenbare waterlijn weer terug te brengen. Met een nieuwe inrichting van straat en kades wordt ook de toegang tot het water en recreatief gebruik ervan op sommige plaatsen weer mogelijk. Tegelijkertijd vinden we het belangrijk recht te doen aan de wensen van huidige woonschipbewoners ten aanzien van privacy, diversiteit, tuininrichting en parkeren.

Samen met de woonschipbewoners werken wij daarom aan een nieuw ontwerp voor de Oosterhamrikkade ZZ passend binnen de doelstellingen van het Toekomstbeeld. Alle bestaande woonschipbewoners houden daarbij een plek in het kanaal. Wel is het nodig enigszins te schuiven met de ligplaatsen en woonschepen om zo ruimte te maken voor meer zichtbaarheid en toegankelijkheid van het water, voor een nieuwe Oliemuldersbrug en Hamburgerbrug (de oude Oliemuldersbrug) en voor het terugplaatsen van de oude loopkraan van Biemans Natuursteen als object aan de kade. Met een extra verkeersmaatregel (zoals een knip voor autoverkeer) voorkomen we dat de straat als sluiproute tussen de Zaagmuldersweg en nieuwe Oeververbinding wordt gebruikt wanneer de busstraat gerealiseerd is.



Concept-profiel Oosterhamrikkade Zuidzijde



Impressie Oosterhamrikkade Zuidzijde

Na verdere afstemming met de direct betrokken partijen, zijn wij voornemens het definitieve voorstel, inclusief aanvraag voor uitvoeringskrediet, op korte termijn aan u voor te leggen. Dit voorstel past in het Toekomstbeeld en kan dan onafhankelijk van overige besluitvorming worden gerealiseerd.

Oosterhamrikzone: Kaders voor het vervolg

De ruimtelijke verkenning van de *oeververbinding* en de ontwerpen voor de *bestaande stad* geven een stevig uitgewerkt vertrekpunt voor het vervolg. Samengevat leidt dat tot de volgende kaderset:

- een nieuwe oeververbinding voor gemotoriseerd verkeer ligt in het verlengde van de Vinkenstraat;
- er zijn twee opties voor de hoofdfietsstructuur over de nieuwe oeververbinding: separaat of gebundeld;
- er zijn drie kansrijke alternatieven voor een nieuwe oeververbinding;
- een aquaduct voor alle verkeer is niet kansrijk en vervalt als optie;
- de oeververbinding biedt ruimte voor ontwikkelbare kavels aan het Oosterhamrikkanaal en de Antillenstraat;
- de nieuwe hoofdfietsroute ligt op de Oosterhamrikkade NZ;
- de busroute ligt in de Vinkenstraat en de E. Thomassen à Thuessinklaan;
- de busroute heeft een weginrichting als busstraat (geen vrijliggende busbaan);
- de busroute heeft op de kruisingen prioriteit en/of voorrang;
- fietsroutes langs de busroute zijn bedoeld voor lokaal fietsverkeer;
- langs het Oosterhamrikkanaal NZ en Van Starckenborghkanaal ligt een groen kanaalpark;
- de wijkuitvalsweg voor autoverkeer ligt op de Oosterhamrikkade NZ als gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur;
- het gebied kent twee pleinen als buurthart: Wielewaalplein en een nieuw Oosterhamrikplein (werktitel);
- de bushaltes liggen op of aan de pleinen;
- er is een nieuwe, bredere Oliemuldersbrug voor alle verkeerssoorten;
- twee nieuwe bruggen voor fietsen/lopen over het Oosterhamrikkanaal: Hamburgerstraat en Paradijsvogelstraat.

Met deze kaders als houvast, is voor het gebied Oosterhamrikzone als geheel een enorme kwaliteits- en ontwikkelsprong mogelijk. Daarmee kunnen ook de locaties met een grote complexiteit in ontwerp (zoals busroute Vinkenstraat - E. Thomassen à Thuessinklaan) van een zodanige en voldoende kwaliteit worden voorzien, dat de aantrekkelijke leefomgeving gewaarborgd wordt.

Met deze kaders en met de gemaakte uitwerkingen en ontwerpen is nu invulling gegeven aan de besluiten en kaders uit het verleden, waarbij binnen de mogelijkheden maximaal rekening is gehouden met kanttekeningen, zorgen en vragen van bestaande bewoners en gebruikers.

Maatschappelijk draagvlak en participatie

De plannen voor de Oosterhamrikzone worden al jarenlang kritisch gevolgd door bewoners, bewonersorganisaties en andere belanghebbenden. Vanuit de periodes rond de raadsbesluiten over het principebesluit (2016), over de voorkeursvariant Splitsing (2018) en over de mobiliteitsvisie (2021) is bekend wat een deel van de omgeving van de plannen vindt en waar zij zich zorgen over maken. In deze periodes heeft intensieve participatie met de omgeving plaatsgevonden. Bewonersorganisaties hebben in 2021 een eigen voorstel gemaakt: de Groene Oosterhamrikzone.

Rond het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone en de kaderstellende ontwerpen hebben we het participatieproces aangepast aan de fase en status van het project. Vanwege de minimale tijdshorizon van 15 tot 20 jaar, heeft participatie voornamelijk een informerende en raadplegende insteek gehad en gebeurde hoofdzakelijk via de georganiseerde wijk- en buurtvertegenwoordiging, belangenorganisaties en stakeholders. Daarnaast is een aantal inloopbijeenkomsten georganiseerd om bewoners en andere geïnteresseerde te informeren over het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone, de kaderstellende ontwerpen en de voortgang van het project en hun reacties hierop op te halen. Het participatierapport is als bijlage bij dit voorstel gevoegd en geeft een uitgebreide weergave van het participatieproces en de uitkomsten.

Bewonersorganisaties Oosterhamrikzone

De bewonersorganisaties Professorenbuurt-Oost, Oosterparkwijk en Woonschepen Oosterhamrikkanaal zijn al sinds jaar en dag betrokken bij de plannen voor de Oosterhamrikzone. In vijf bijeenkomsten rond het Toekomstbeeld en de kaderstellende ontwerpen presenteerden we onze aanpak, gaven zij zorg- en aandachtspunten mee en hebben zij de resultaten voorzien van feedback. De bewonersorganisaties gaven 26 zorg- en aandachtspunten mee. Deze zijn waar mogelijk in het Toekomstbeeld en/of de kaderstellende ontwerpen verwerkt en in alle gevallen van een reactie voorzien.

De bewonersorganisaties geven complimenten voor de keuze voor een busstraat in plaats van een vrijliggende busbaan door de Vinkenstraat. Zij hebben een voorkeur voor 30 km/u voor bussen. Ook een nieuwe verbinding voor fietsers en voetgangers over het Van Starckenborghkanaal kan op instemming rekenen. De bewonersorganisatie Professorenbuurt-Oost en Woonschepen Oosterhamrikkanaal gaven in het laatste overleg aan dat zij vinden dat het kaderstellend ontwerp een mooi en aantrekkelijk plan is, met een hoge inzet met veel ambitie. Wel blijft er twijfel over bussen door de Vinkenstraat en zorgen over parkeren en de financiële haalbaarheid. Verder vragen zij aandacht voor maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden om de buurt te vergroenen en op te knappen. Ook deden ze de suggestie om, als de keuze valt op een nieuwe fiets-/voetbrug in het verlengde van de Oosterhamrikkade NZ, deze al zo snel mogelijk te realiseren. De bewonersorganisatie Oosterparkwijk daarentegen benoemt het kaderstellend ontwerp voor de Oosterhamrikkade NZ als een gemiste kans en ziet hierin geen verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Inloopbijeenkomsten

Over het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone en het kaderstellend ontwerp zijn drie inloopbijeenkomsten georganiseerd. Op 13 februari 2024 was er een inloopbijeenkomst (samen met de projecten Fietsstraat Korreweg, herinrichting Floresplein en Gerrit Krolbrug) die zo'n 500 bezoekers trok. Er was veel belangstelling voor de Oosterhamrikzone.

Veel bezoekers reageerden positief op de presentatie van het concept Toekomstbeeld Oosterhamrikzone. Bezoekers waren positief over de integraliteit van het Toekomstbeeld, de ambities en de prominente plek van het water en groen. Er leven echter ook nog steeds zorgen. Bijvoorbeeld over parkeren, verkeersveiligheid, trillingen door bussen, of in de Paradijsvogelstraat ruimte blijft voor creativiteit en sociale initiatieven en over de (toekomst van de) woningen van Nijestee aan de Vinkenstraat Noord. Ook werd er gevraagd om autoverkeer op de toekomstige busroute toe te staan.

Op 12 mei 2025 en op 5 juni 2025 zijn twee inloopbijeenkomsten georganiseerd die in het teken stonden van de ontwerpen en het onderzoek naar de oeververbinding. Er waren zo'n 200 bezoekers. Opvallend was het grote aantal positieve en enthousiaste reacties van bezoekers. Waardering werd uitgesproken voor de groene kanaalparken langs het Oosterhamrikkanaal en het Van Starckenborghkanaal, de nieuwe bruggen en de variant voor de oeververbinding met aquaduct, de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde en de nieuwe wandel- en fietsroutes. Tegelijkertijd waren er ook kritische vragen en zorgen. Die gingen onder andere over de hoogte van gebouwen, de toekomst van de Paradijsvogelstraat, hoe het straks zit met parkeren maar ook over het gemis van sociale samenhang in de Vinkenstraat op dit moment. Van de bijeenkomsten is een reactierapport gemaakt waarin de reacties van bezoekers zijn voorzien van een antwoord. De reactierapporten zijn opgenomen in het participatierapport en op de gemeentelijke webpagina over de Oosterhamrikzone geplaatst.

Stakeholders

Verschillende stakeholders zijn betrokken bij het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone en het kaderstellend ontwerp. Naast overheden zoals de provincie Groningen, Rijkswaterstaat (RWS) en het OV-bureau gaat het om instellingen (zoals Nijestee, Huismeesters, UMCG, Veiligheidsregio en Sint Franciscusschool), belangenorganisaties (zoals Werkgroep Toegankelijk Groningen, Fietsersbond, VBNO en bewonersorganisatie Oosterhoogebrug/Ulgersmaborg) en bedrijven (zoals Lidl, Action, De Wilde Wegenbouw, stichting Fairback en tandtechnisch laboratorium Van Dijk).

De reacties op de plannen lopen uiteen. Als vaarwegbeheerder stelt RWS eisen aan een nieuwe oeververbinding en omgeving van het kanaal, waar met de voorliggende plannen en mogelijke alternatieven aan wordt voldaan. De provincie Groningen en het OV-bureau Groningen Drenthe geven aan dat niet ingeleverd moet worden op de snelheid en kwaliteit van het openbaar busvervoer en dat bij voorkeur verbetering wordt bereikt. Men ziet een potentieel toekomstig risico dat in een later stadium van uitwerking ontwerpkeuzes gemaakt worden die ongunstig uitpakken voor de kwaliteit van het openbaar vervoer en het systeem. De vrijliggende busbaan in de Oosterhamrikzone wordt als belangrijk voor het functioneren van het hele systeem gezien.

Vanuit de woningbouwcorporaties zijn er positieve reacties ten aanzien van de ontwerpen, sociale samenhang, groene inrichting en verbinding tussen wijkbewoners. Lidl en Action zien de positieve kanten van de ontwerpen, maar hebben grote bezwaren tegen het verlies van een deel van de parkeerplaatsen op het Wielewaalplein. De Werkgroep Toegankelijk Groningen en Fietsersbond hebben voor de inrichting van de E. Thomassen à Thuessinklaan en Vinkenstraat een grote voorkeur voor de scheiding van autoverkeer en fietsers/voetgangers met een maximumsnelheid voor bussen van 30 km/u. De Fietsersbond is verder erg enthousiast over de nieuwe fietsverbinding over het Van Starckenborghkanaal en spreekt daarbij een voorkeur uit voor een separate fietsbrug.

Draagvlak

Het is onze constatering dat het Toekomstbeeld Oosterhamrikzone en het kaderstellend ontwerp op veel meer waardering kunnen rekenen dan rond de eerdere besluitvormingsprocessen in 2016, 2018 en 2021. De integrale visie op wonen, leefkwaliteit en mobiliteit, de keuze voor een busstraat in plaats van de vrijliggende busbaan, de impressies van de verschillende straten, de uitwerking van de nieuwe oeververbinding en realistische scenario's voor parkeeroplossingen dragen hieraan bij.

Desondanks zijn er over sommige onderdelen van de plannen nog altijd zorgen of is er zelfs weerstand tegen, zowel in de omgeving als bij stakeholders. In het vervolgproces zijn er nog vele keuzes te maken en ontwerpen verder uit te werken, waarbij partijen nauw worden betrokken en die zorgen opnieuw geadresseerd kunnen worden.

Financiële consequenties

Wij leggen uw raad nu nog geen investeringsbesluit over het nu gepresenteerde kaderstellend ontwerp voor de Oosterhamrikzone voor. Wij vinden het belangrijk en noodzakelijk om eerst instemming te hebben op de kaders voor de verdere transformatie van de zone, voordat wij kunnen overgaan tot een planologische verankering van het plan, van verdere detailuitwerking van de ontwerpen in deelgebieden, van een aanpak voor realisatie in fases en van kostenramingen ter onderbouwing van investeringskredieten.

Investeringsniveau

Op basis van de ruimtelijke verkenning van de oeververbinding en de ontwerpen voor de maatregelen in de bestaande stad zijn ramingen van de te verwachten investeringskosten opgesteld. Deze ramingen hebben tot doel in beeld te brengen met welk investeringsniveau rekening gehouden moet worden voor de uitvoering van de plannen.

In deze fase van uitwerking zijn er zoals gebruikelijk nog veel onzekerheden en marges vanwege een nog te beperkte detaillering. De actuele kostenramingen kennen daarom een onzekerheidsmarge van $\pm 35\%$. Dat betekent een mate van grofheid, die op basis van de nog openstaande hoofdkeuzes en verdere uitwerking in vervolgfases teruggebracht wordt. De bepalende variabele in de raming is de keuze voor het alternatief voor de oeververbinding (een brug, twee bruggen of een aquaduct), omdat die realisatiekosten onderling sterk verschillen. Ook verschillen in toekomstige beheer- en onderhoudskosten moeten bij een keuze betrokken worden vanwege de verschillen in technische levensduur (50 tot 100 jaar). Daarnaast zijn in deze fase nog niet alle benodigde kostenonderdelen opgenomen in de raming vanwege onvoldoende informatie, zoals verleggen van kabels en leidingen, saneringskosten, archeologie, explosieven en overkoepelende plankosten.

In onderstaande tabel zijn de nu geraamde investeringskosten weergegeven voor een totaalpakket van een nieuwe oeververbinding, van de ontwerpen voor de bestaande stedelijke omgeving en van de gebiedsontwikkeling:

Kostenraming (in miljoen euro, exclusief BTW, $\pm 35\%$)			
Deelgebied	Type oeververbinding		
	Eén hoge vaste brug (alle verkeer)	Twee hoge vaste bruggen (aparte fietsbrug)	Aquaduct (aparte fietsbrug)
Oeververbinding	106	104	137
Oosterhamrikkade NZ	17	17	17
Busroute Vinkenstraat - Thuessinklaan	16	16	16
Bruggen over Oosterhamrikkanaal	37	37	37
Oosterhamrikkade ZZ	5	5	5
Subotaal infrastructuur en openbare ruimte	181	179	212
Openbare ruimte woningbouwontwikkeling	39	39	39
Totaal	220	218	251

Gezien de variatie in kosten en gezien de onzekerheidsmarge van $\pm 35\%$ in de ramingen, moeten we in deze fase rekening houden met een bandbreedte voor het totale investeringsniveau.

Een aquaduct kost ongeveer 30 miljoen euro meer dan een vaste brug, maar Friese ervaringen laten zien dat het betrekken van de lagere onderhoudskosten en langere levensduur van een aquaduct in de afweging tot andere keuzes kunnen leiden. Voor een aparte fietsbrug kan worden volstaan met een minimale overspanning en lichtere constructie, waardoor de optie van twee bruggen goedkoper kan zijn dan één vaste hoge brug voor alle modaliteiten. Keuzes over het type oeververbinding kunnen pas in een later stadium na uitgebreider onderzoek en in samenwerking met het Rijk en provincie Groningen en in afstemming met andere stakeholders worden gemaakt.

De aanpassing van openbare ruimte in samenhang met de ontwikkeling van woningbouw, het Oosterhamrikplein en inrichting van de oever van het Van Starckenborghkanaal zal fasegewijs gerealiseerd kunnen worden en loopt dan gelijk op met het tempo van de woningbouwontwikkeling op de diverse kavels rondom de oeververbinding, aan de Antillenstraat en aan de Paradijsvogelstraat.

Financiële dekking

Voor de dekking van het investeringspakket gaan wij uit van een nauwe samenwerking met het Rijk en de provincie Groningen. De vervanging van de huidige Busbaanbrug door een nieuwe oeververbinding is een project in de opwaardering van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en onderdeel van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van het Rijk (MIRT), waarover ook in het BO-MIRT bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Ook het verwachte toekomstige knelpunt in het regionale openbaar vervoer door een toenemend aantal brugopeningen kan met de vervanging van de brug worden aangepakt. Dit maakt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vanuit zowel het oogpunt van scheepvaart als mobiliteit over de weg een belangrijke belanghebbende partij. Wij spannen ons in om de betrokkenheid van het Rijk te vergroten, maar gezien de huidige overtekening van het MIRT is daarvan echter niet op korte termijn een vervolg te verwachten. Wel denken we dat het Rijk ook vanuit de woningbouwopgave een partner voor de Oosterhamrikzone kan zijn. Daarnaast zien wij ook de provincie Groningen als partner in de regionale bereikbaarheid en financiën, vanwege het belang van het HOV-busvervoer en onze samenwerking in het Ringsparen.

Dit laat onverlet dat we er rekening mee moeten houden dat ook een groot gedeelte van de financiële dekking ten laste van de gemeentebegroting gaat komen. De (her)ontwikkeling van de Oosterhamrikzone is daarom ook één van de projecten van de gemeentelijke Strategische Investeringsagenda. Die totale financiële opgave is op dit moment echter zo groot dat wij voor de Oosterhamrikzone op de middellange en lange termijn nu nog geen concreet financieel perspectief kunnen geven. Ook de andere partijen, Rijk en provincie Groningen, hebben nog geen financiële middelen gereserveerd.

Een gedeelte van de kosten van de openbare ruimte bij woningbouwontwikkeling kan worden gedekt vanuit de lopende grondexploitatie en op basis van kostenverhaal. We verwachten dat daarvoor in de komende 15-20 jaar in totaal ongeveer 19 miljoen euro (exclusief BTW) beschikbaar kan komen.

Voor investeringen in de infrastructuur zijn nu beperkt middelen opgenomen in het Stedelijk InvesteringsFonds (SIF). Voor een eerste deelproject, de herinrichting van de Oosterhamrikzone ZZ, is daarin zo'n 5 miljoen euro (exclusief BTW) beschikbaar. Daarnaast zijn middelen voor de plankosten van de voorgestelde vervolgoopdrachten (onder Vervolg) gereserveerd.

Financieringsstrategie

Nu het Toekomstbeeld en de kaders voor de verdere uitwerking beschikbaar zijn, stellen wij uw raad voor samen met onze partners een financieringsstrategie op te gaan stellen. Voordat inhoudelijke vervolgstappen werkelijk aan de orde kunnen komen, is wat ons betreft zicht op de beschikbaarheid van financiële middelen een belangrijke voorwaarde. Verder studeren en uitwerken heeft een te beperkt nut en creëert onrealistische verwachtingen bij de omgeving als geen zicht op realisatie in de toekomst kan worden geboden.

Een financieringsstrategie baseren we op een doordachte aanpak voor gefaseerde realisatie. Dat geeft inzicht in de benodigde middelen voor de diverse deelprojecten en in de momenten waarop die middelen beschikbaar benodigd zijn. Daarvoor is ook een overzicht van beschikbare en in te zetten dekkingsbronnen noodzakelijk. Een financieringsstrategie geeft houvast voor realistische verwachtingen, reservering van middelen en inzet van organisatiecapaciteit.

Afspraken en commitment van andere betrokken partijen zijn cruciale ingrediënten en daarom zien wij het creëren van samenwerking en draagvlak als belangrijke vervolgstappen. Als gemeente Groningen kunnen wij dit niet alleen.

Overige consequenties

Relatie met andere projecten

De gepresenteerde maatregelen en het kaderstellend ontwerp passen volledig in de overkoepelende visiedocumenten op het gebied van wonen en mobiliteit. In de directe nabijheid van het projectgebied zijn er daarnaast nog meerdere andere projecten in verschillende fases van uitwerking, waarop de ontwerpen van de Oosterhamrikzone zijn afgestemd.

Voor de herinrichting van de Zaagmuldersweg en de reconstructie van de Korreweg tot een fietsstraat is door uw raad inmiddels een voorlopig ontwerp vastgesteld. De plannen voor de Oosterhamrikzone sluiten 1-op-1 aan op die ontwerpen en op de maatregelen op het gebied van parkeren. De Healty Aging Campus ligt in het verlengde van de

Oosterhamrikzone en samen met het UMCG en de RUG wordt een gebiedsvisie ontwikkeld. De tijdige geleiding van de nieuwe fietsroute naar Kardingse naar de noordzijde van het Oosterhamrikkanaal en de aansluiting van de busroute over de Vrydemalaan zijn belangrijke onderwerpen voor afstemming.

In de verdere toekomst hangt het functioneren van de nieuwe uitvalsweg naar de Oostelijke Ringweg samen met andere ingrepen in het verkeerssysteem volgens de Mobiliteitsvisie zoals de herinrichting van de binnenring Petrus Campersingel – Kapteynlaan en de knips in autoroutes. Daarnaast vergt de nieuwe oeververbinding een aanlanding die op termijn past in de ruimtelijke invulling van de zone rondom de Ulgersmaweg en Hunze.

Effecten

In het ontwerpboek Kaderstellend Ontwerp (bijlage) wordt een toelichting gegeven op de verwachte effecten van de ontwerpen in de bestaande stad. In een later stadium zullen deze nader uitgewerkt moeten worden.

Leefkwaliteit

De grootschalige herinrichting van straten en een kanaalpark geeft veel ruimte voor verbetering van de leefkwaliteit van het gebied voor zowel bewoners van het gebied als andere inwoners van de stad. Er is veel ruimte voor extra groen en minder verharding, waarbij de effecten verschillen per locatie. Zo kan de Oosterhamrikkade NZ flink worden vergroend met het kanaalpark en kan tot 9.000 m² groen worden toegevoegd. Langs de busroute blijft de hoeveelheid groen per saldo gelijk. Het Wielewaalplein en de E. Thomassen à Thuessinklaan krijgen meer groen, terwijl in de Vinkenstraat naar verwachting de ruimte voor groen minder groot is dan nu. Vanwege de veranderingen in de wegprofielen kan op de Oosterhamrikkade NZ een volledige bomenrij worden toegevoegd (positief voor de hittestress). In het totale projectgebied zullen op plaatsen met grote wijzigingen in infrastructuur veel van de bestaande bomen moeten worden vervangen. In totaal worden in het projectgebied 26 bomen toegevoegd. 111 bomen worden behouden (waarvan 36 worden verplaatst, moeten 105 bomen worden verwijderd en worden 131 nieuwe geplant.

Per saldo gaat de kwaliteit van de openbare ruimte en ook de leefkwaliteit van het gehele gebied met deze ontwerpen er ons inziens fors op vooruit.

Parkeren

Parkeren van auto's bij de nog nieuw te bouwen woningen is op voorhand geen vraagstuk. In overeenstemming met het vastgestelde parkeerbeleid dient de ontwikkelaar dit in zijn planuitwerking op te lossen op eigen terrein. Mogelijk zijn er daarbij kansen voor bundeling door verschillende bouwontwikkelingen van investeringen in parkeervoorzieningen.

Het parkeren van auto's in de openbare ruimte verandert door de voorliggende ontwerpen echter wel flink. Het uitgevoerde parkeeronderzoek heeft enerzijds voor de Oosterhamrikkade NZ laten zien dat er sprake is van een flinke overcapaciteit in de huidige situatie en dat daarom in de ontwerpen kan worden volstaan met beduidend minder parkeerplaatsen. Door nog maar aan één kant van de straat parkeren op te nemen in plaats van het huidige tweezijdige parkeren, ontstaat veel extra ruimte voor het kanaalpark aan het Oosterhamrikkanaal.

Anderzijds is de ruimte tussen de gevels voor de verplaatsing van de busroute naar de Vinkenstraat – Wielewaalplein – E. Thomassen à Thuessinklaan beperkt. Daar is alleen nog ruimte voor laden/lossen en parkeren voor mindervaliden en niet meer voor autoparkeren. Vanuit het gemeentelijk parkeerbeleid (Mobiliteitsvisie) en de waarde die we hechten aan het straatbeeld (Leidraad Openbare Ruimte) vinden we het acceptabel om andere parkeeroplossingen en parkeren op grotere afstand (binnen 250 meter) te organiseren. We beseffen dat dit voor huidige bewoners een grote verandering is, die ook een gedragsverandering vergt, maar zien ook dat met de vernieuwing van bewonersbestand over tijd een dergelijke situatie tot gewenning kan leiden. Er is een analyse uitgevoerd van de (beleids)maatregelen om de parkeervraag te verlagen en de mogelijkheden om tot een alternatief parkeeraanbod te komen. Het resultaat daarvan is dat een alternatief nodig is voor in totaal 95 parkeerplaatsen, waarvoor maatregelen in beeld zijn die tot 188 parkeerplaatsen kunnen oplossen. Autoparkeren is daarmee in beginsel geen onoverkomelijke opgave voor uitvoering van de plannen. In een vervolgstadium kunnen de maatregelen worden uitgewerkt in een parkeerplan waarmee uw raad kan bijsturen in de wijze waarop de maatregelen worden ingevuld en wanneer daarmee wordt gestart.

Maximumsnelheid 30 of 50 km/u

Een keuze voor de maximumsnelheid op de busroute heeft gevolgen voor meerdere gebruikersgroepen. Vanuit leefbaarheid is er in het ontwerp en bij bewonersorganisaties een voorkeur voor maximaal 30 km/uur.

Een lagere snelheid dan 50 km/u (huidige busbaan) leidt mogelijk tegelijkertijd tot langere respons- en aanrijtijden voor de hulp- en veiligheidsdiensten, die ook gebruik maken van de busroute. Zij willen graag dat er een nader onderzoek

komt naar de gevolgen voor de respons- en aanrijtijden en de resultaten met hen worden besproken voordat een keuze wordt gemaakt tussen 30 km/u en 50 km/u.

Voor het hoogwaardig openbaar busvervoer is niet alleen rijtijd, maar ook betrouwbaarheid en doorstroming van belang. Reistijdberekeningen laten zien dat zowel bij een snelheid van 30 km/u als van 50 km/u de doorstroming en betrouwbaarheid voor het OV verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De reistijd neemt bij 30 km/u licht toe (+ 20 seconden) en bij 50 km/u licht af (- 20 seconden). De verbetering van de doorstroming en betrouwbaarheid en de veranderingen in de reistijd komen door prioriteit en voorrang bij verkeerslichten en door het verkorten van de rijafstand (OV hoeft niet de bajonetbeweging over het Wouter van Doevertplein niet meer te maken). Hiermee voldoen alle varianten aan de randvoorwaarde voor openbaar vervoer zoals in de Mobiliteitsvisie en Routekaart OV 2025 – 2040 wordt beschreven, namelijk dat de kwaliteit op deze HOV-corridor minimaal gelijk blijft aan het huidige niveau en bij voorkeur verbetert.

De uitgevoerde reistijdanalyse leidt verder tot een aantal constatering:

- een busstraat exclusief voor busverkeer resulteert in vergelijkbare of zelfs kortere reistijden ten opzichte van de huidige situatie. De doorstroming en betrouwbaarheid worden beter;
- wanneer autoverkeer op korte stukken meedrijft met de bus (menging) is er meer kans op verstoringen, maar die leiden per saldo niet of nauwelijks tot een mindere kwaliteit van het openbaar vervoer;
- met een snelheid van 30 km/uur is de reistijd iets langer dan de huidige situatie, terwijl een snelheid van 50 km/uur leidt tot een iets snellere route dan de huidige busbaan. In alle gevallen wordt de doorstroming en betrouwbaarheid beter dan nu;
- een nieuwe oeververbinding, zonder conflicten met het passerende scheepvaartverkeer, voorkomt brugopeningen (zoals in de huidige situatie) en dus ook het ontstaan van hinder en extra kosten voor het openbaar vervoer. Met de huidige Busbaanbrug zijn namelijk in de nabije toekomst eerst nog dagelijks versturende brugopeningen te verwachten vanwege het verdwijnen van de laatste fysieke hoogtebeperking op de vaarweg Lemmer – Delfzijl (Gerrit Krolbrug). De huidige rijtijd als referentie zal daardoor in de praktijk en op willekeurige momenten minder gunstig blijken te zijn dan nu in de reistijdanalyse is gehanteerd.

Geluid en trillingen

Ten aanzien van geluid- en trillingen constateren we dat nieuwe situatie voor omwonenden niet wezenlijk anders wordt dan de huidige situatie en in alle gevallen binnen de geldende streefwaarden blijft. Een lagere maximumsnelheid op de busroute van 30 in plaats van 50 km/u heeft daarop een positieve uitwerking voor zowel geluid als trillingen. Voor de Oosterhamrikkade NZ is het uitgangspunt al 30 km/u. Met maatregelen zoals het type wegdek, de fundering en trillingsschermen kunnen effecten nog verder worden beperkt.

Vervolg

Vanwege de schaal en aantal van maatregelen en ontwikkelingen houden we er rekening mee dat de totale transformatie van de Oosterhamrikzone minimaal nog eens 15 tot 20 jaar in beslag gaat nemen. Zowel de uitwerking van plannen, de participatie als de besluitvorming daarover en vervolgens de realisatie vergen nog veel tijd.

Niet alles kan ineens en we zien daarom een gefaseerde aanpak voor ons. Zowel besluitvorming als planuitwerking en realisatie gaan in stappen. Vanuit het hoofddoel en Toekomstbeeld kunnen deelprojecten, thema's en individuele maatregelen worden opgepakt. Van groot belang vinden we daarbij dat de woningbouw in het gebied weer op gang wordt gebracht. Daar ligt een grote urgente stedelijke opgave. Wij stellen uw raad daarom de volgende vervolgstappen voor:

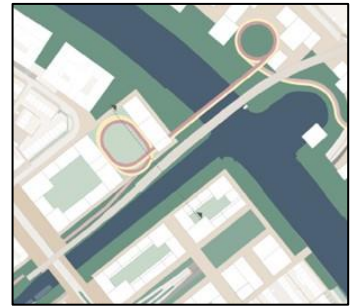
Financieringsstrategie

Het is cruciaal om te werken aan een financieringsstrategie en aan de betrokkenheid en commitment van de (overheids)partners op het Toekomstbeeld en het kaderstellend ontwerp. Hiermee wordt inzichtelijk welk ontwikkeltempo gemaakt kan worden, gebaseerd op de beschikbaarheid van middelen. Deze gesprekken gaan we voeren vanuit de integrale ontwikkeling van het gebied. Om daadwerkelijk alle benodigde middelen beschikbaar te krijgen zal naar verwachting nog veel tijd benodigd zijn.

Ontrafelen van afhankelijkheden

Aan de totale plannen zoals ze nu voorliggen kunnen meerdere onderdelen worden ontleend die uitgewerkt en gerealiseerd kunnen worden:

- gebleken is dat er op meerdere locaties nieuwe woningbouwlocaties gerealiseerd kunnen worden. Deze locaties zijn in elk van de alternatieven voor de oeververbinding mogelijk en daarom eerst onafhankelijk van besluitvorming daarover. Samen met onze partners willen we deze onderzoeken op de mogelijkheden en zonodig de ontwikkeling stimuleren en de planologische verankering organiseren;
- op basis van de ruimtelijke verkenning van de oeververbinding zien we het als kansrijk om te starten met een verkennend onderzoek naar een separate fietsbrug over het Van Starckenborghkanaal, in de huidige situatie en nabij de bestaande Busbaanbrug. Dit versterkt alvast het stedelijke hoofdfietsrouten netwerk en de bereikbaarheid van de nieuw te bouwen woningen;
- voor de herinrichting van de Oosterhamrikkade ZZ leggen we uw raad op korte termijn een voorlopig ontwerp voor.



Potentiële korte termijn verbeteringen

Vanwege de langlopende ontwikkeling van de Oosterhamrikzone is ondertussen op meerdere vlakken achteruitgang in het hier en nu te constateren in de kwaliteit van de openbare ruimte en (het gevoel van) veiligheid.

Investeringsbeslissingen worden niet genomen, de openbare ruimte gaat in kwaliteit achteruit en de woon- en leefomgeving van huidige bewoners is minder prettig, goed en (sociaal) veilig geworden. We zien daarom ook een opgave om in de tussenliggende periode te blijven zorgen voor een veilige woon- en leefomgeving en voor goede kwaliteit van de wijken en de openbare ruimte. Daarvoor hebben we samen met bewoners, woningcorporatie en veiligheidsorganisaties een inventarisatie van potentiële verbeteringen voor de korte termijn gemaakt tijdens de inloopbijeenkomsten over het kaderstellend ontwerp (opgenomen in bijlage Participatierapport – inloopbijeenkomst). Dit werken we uit tot een concreet voorstel van inhoudelijke maatregelen en financiële dekking en leggen dat voor aan uw raad.

Planologische verankering

De ambities en hoofdlijnen van het Toekomstbeeld passen we in op het juiste abstractieniveau in de nieuw op te stellen Omgevingsvisie. Uiteindelijk willen we borgen dat de ontwikkeling van Oosterhamrikzone onderdeel is van de totale visie op de ontwikkeling van de gehele gemeente. De volgende stap daarna in de planologische verankering van de plannen kan het opstellen van een stedenbouwkundig plan zijn, als onderdeel van gebiedsgericht omgevingsprogramma. Individuele ontwikkelingen kunnen zo mogelijk daarvoor al via afzonderlijke procedures worden geborgd.

Lange Termijn Agenda

Dit raadsvoorstel staat op de Lange Termijn Agenda van uw raad voor oktober 2025.

Bijlagen

De volgende bijlagen horen bij dit raadsvoorstel:

- Historie transformatie Oosterhamrikzone
- Definitieve versie Toekomstbeeld
- Ruimtelijke verkenning Oeververbinding
- Ontwerpboek Kaderstellend Ontwerp openbare ruimte
- Participatierapport

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Roelien Kamminga

secretaris,
Sander Gerritsen

Dit raadsvoorstel is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.