

Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 16 september 2025 21:43

Aan: Raad <Raad@groningen.nl>

CC: [REDACTED]

Onderwerp: brief voor de raadsleden inzake Oosterhamrikzone, mbt herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde

Geachte raadsleden,

In aanvulling op de brief namens Buurtoverleg Professorenbuurt-Oost en Woonschepen Oosterhamrikkanaal, inzake het Kaderstellend ontwerp mobiliteit en openbare ruimte Oosterhamrikzone dat voor woensdag 17 september a.s. ter behandeling op de agenda staat, sturen we u deze brief waarin wij ingaan op de specifiek woonschip gerelateerde onderwerpen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Namens: Woonschepen Oosterhamrikkanaal

[REDACTED]

Geachte raadsleden,

16-09-2025

Het voorliggend Kaderstellend ontwerp Oosterhamrikzone, bezorgt ons een déjà-vu gevoel. Voor velen van u lijkt het misschien nieuw, voor ons omwonenden is het history repeating.

In 2003 werden wij geconfronteerd met de kaders voor wat toen het Oosterhamriktracé werd genoemd. Een ontwikkelingsvisie waarvan het belangrijkste uitgangspunt de gedachte was dat de gewenste infrastructuur leidend moest zijn voor de ontwikkelingsmogelijkheden de komende 15-20 jaar. De “gewenste infrastructuur” betrof een HOV (tramlijn) en een auto-ontsluitingsweg van Ciboga/UMCG naar Kardingse met een intensiteit van 14000 verkeersbewegingen, dwars door de kanaalzone. De “ontwikkelingsmogelijkheden” betroffen de grootse bouwopgave in het kader van “de Intense Stad”.

Wij zijn blij te constateren dat nu twintig jaar na dato het college eindelijk ook inziet wat de omwonenden in 2003 al wisten: de ambities waren te groot, de gewenste infrastructuur gaat niet passen zonder de leefbaarheidsambities geweld aan te doen.

Ten opzichte van de voorgaande visie worden daarom in het voorliggend Kaderstellend Ontwerp de ambities voor de infrastructuur afgeschaald.

De HOV wordt een busstraat en de toegangsroute naar UMCG/Ebbingekwartier met grootstedelijke allure wordt een wijkontsluitingsweg voor de Vogelbuurt en Professorenbuurt Oost.

Uit de participatie reacties blijkt dat het draagvlak hiervoor in de omliggende wijken groot is.

In de oorspronkelijke visie werd gestreefd naar wat toen de Oosterhamrikboulevard moest gaan worden, hierbij werden onze woonschepen en hun tuinen als storend element gezien en de belangen van de bewoners werden in de visie niet benoemd.



Dit had tot gevolg dat bij ieder beslismoment in het projectverloop gestreden moest worden voor de positie van onze ligplaatsen en tuinen.

In 2008 is het walgebruik van de woonschepen aan een groene oever in de hele stad d.m.v. bruikleenovereenkomsten formeel geregeld.

De ligplaatsen aan de Oosterhamrikkade zijn om die reden indertijd buiten deze regeling gehouden. Dit ondanks dat de herinrichting van de kanaalzone pas over 15-20 jaar was voorzien en de bruikleen overeenkomst ontbindende voorwaarden heeft waardoor de gemeente de grond bij dringende noodzaak weer kan opeisen.

Inmiddels zijn we vier wethouders, zes projectleiders en vele raadsperiodes verder.

In de afgelopen 20 jaar heeft de raad twee amendementen en meerdere moties aangenomen om het college ertoe aan te zetten binnen haar grootstedelijke ambities ook rekening te houden met onze belangen en het walgebruik ook aan de Oosterhamrikkade fatsoenlijk te regelen.

Daarom zijn wij verheugd dat het college nu voornemens is de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde uit te werken tot een Voorlopig Ontwerp en een uitvoeringsbudget beschikbaar te stellen.

Wat betreft het Concept Ontwerp van de Oosterhamrikkade zuidzijde hebben wij wel de nodige bedenkingen. We constateren dat we sinds de motie “Mien toentje” zeven jaar van overleg verder zijn, waarbij vanuit ons perspectief teleurstellend weinig is veranderd aan het inrichtingsprincipe.

Onze bedenkingen zoals met u gedeeld in 2018, zijn daarom op hoofdlijnen nog steeds actueel.

De doelstellingen met betrekking tot de groene oever en het herstellen van zichtrelaties zijn niet anders dan elders in de stad. Desondanks blijft men zoeken naar een invulling gericht op de minimalisatie van ons gebruik van de groene oever.

Zoals in bijlage 3 van het Kaderbepalend ontwerp gevisualiseerd is, lijkt het concept ontwerp ook eerder te leiden tot kaalslag qua biodiversiteit dan de beoogde versterking van de groenstructuur.

Ten aanzien van de voorliggende stukken willen wij graag nog de volgende punten onder uw aandacht brengen:

- Misschien een open deur of ten overvloede, maar wij willen benadrukken dat de toekomstige bruggen in het Oosterhamrikkanaal **beweegbaar** moeten zijn, zodat onze schepen ook in de toekomst in en uit het kanaal kunnen blijven varen.

- Reeds in de ontwikkelingsvisie De Radiaal Wakker Gekust was een **golfbreker** in het kanaal voorzien. De afgelopen decennia is dit onderwerp regelmatig gepasseerd, maar nog steeds niet gerealiseerd. Het was de intentie dit met de vervanging van de busbaanbrug mee te nemen, echter dit zien wij niet terug in de voorliggende plannen.

Graag zouden wij dit ook weer in het Kaderstellend ontwerp opgenomen willen zien. Gezien de lange termijn waarop de brug vervangen zal gaan worden, zouden wij de realisatie van de golfbreker hiervan los willen koppelen en naar voren willen halen.

- Op blz 24 van bijlage 2 is in het kader te lezen: Het uitgangspunt is dat we het *huidige* aantal ligplaatsen in het Oosterhamrikkanaal behouden”.

Tussen de Zaagmuldersbrug en het van Starckenborghkanaal gaat dit om **17** ligplaatsen (OHK1021 t/m OHK1053).

Wij willen erop wijzen dat op het kaartje **16** ligplaatsen staan ingetekend en er dus nog **één ligplaats ontbreekt**.

Dit zouden wij graag aangepast zien zodat de raad met het vaststellen van het Kaderstellend ontwerp niet stilzwijgend besluit tot het definitief opheffen van deze ontbrekende ligplaats.

Met vriendelijke groeten,



Woonschepen Oosterhamrikkanaal

Bijlage 1. Erfafscheiding bij woonhuizen.

Bij woonhuizen is het de norm de tuinen af te sluiten met hoge hekken om de privacy te waarborgen en ongenode gasten buiten te houden. Het is een menselijke behoefte openbaar en privé te scheiden. De doelstelling voor de herinrichting van de groene oever is echter een open karakter. We zoeken naar een modus die recht doet aan beide.



Kraanvogelstraat de Stadswerf, muur met daarop semi transparant hekwerk.



Melisseweg, tuinen afgezet met hoog hekwerk, door bewoner dicht gemaakt met rietmatten.



Sint Maartenstraat “Berlagehof”



Rijksweg, belangrijke radiaal, geen wandelpad, beperkt uitzicht voor passanten op tuinen en woningen door bouwwerken en hoog opgroeiend groen. Hier normaal, bij woonschepen een steen des aanstoets.



Zeilsterried, Reitdiepshaven.

Beschoeiing, aangrenzend water en ongeveer de helft van de achtertuinen, zijn in het bezit van de gemeente.

Bewoners mogen volgens het koopcontract hun boot aanmeren en achter het huis een steiger plaatsen. Het onderhoud van grond, water en beschoeiing vindt plaats door en op kosten van de gemeente.

In de praktijk is er ruimte voor diversiteit wat betreft soort en hoogte van de erfafscheiding. De toegang tot het water is afgesloten met een sluis waarvan aanwonenden een sleutel kunnen krijgen.

Bijlage 2. Referentie wandelroutes langs andere “Radialen”

Het valt op dat bij vergelijkbare “Radialen” zoals het Damsterdiep en de Bedumerweg, de wandelroutes over het trottoir langs de bebouwing lopen ipv het groen.

Wij vragen ons daarom af waarom uitgerekend daar waar het groen in gebruik is door woonschepen, er een wandelpad met een breedte van 1,80 m aan de groene kant van de straat moet komen.



Soendrastraat, interessant detail is de aanvullende lichte boomstructuur aan de versteende zijde van de straat.



Damsterdiep.

Bijlage 3. Referentie Wandelpaden langs groene oever.

Welke maatvoering en inrichting van de wandelpaden de groene oever is elders gangbaar in de omgeving?

De norm is parkeren aan de groenkant van de straat, een relatief breed trottoir bij de bebouwing en een smalle uitstapstrook langs het groen.

Waarom dan uitgerekend bij het groen langs ons liggebied van dit principe afwijken?



Gorechtkade.



Floresplein.



Soendastraat/Bedumerweg.



Stadswerf, hier heeft parkeren een hogere prioriteit dan groen of een wandelpad langs het water.

Referentie 4. Hoe houden we het leefbaar voor zowel jongeren als andere stadjsers.



OHKnz, fietsparkeren op te smalle stoep in combinatie met parkeren aan de bebouwingszijde.



OHKnz, fietsparkeren gefaciliteerd in de groenstrook, “plan b” als de stoep vol staat.



Oppenheimstraat Professorenbuurt West, fietsparkeren in de heg i.p.v. voor de deur.



Hofstede de Grootkade, jongerenhuisvesting, brede stoep met voldoende ruimte voor fietsen en wandelaars 👍.



OHKzz, vuilcontainers tbv jongerenhuisvesting. Terwijl 99,5% van de gebruikers aan de overzijde van de straat wonen wordt de woonbootbewoner opgescheept met het zwerfvuil in en om zijn tuin.



OHKnz, jongerenhuisvesting met eigen vuilcontainer. Overlast blijft beperkt tot voor de woning van de veroorzakers.

Handen af van tuinen bij Oosterhamrik

DvN 24.3.11

Groningen Bij nieuwe ontwikkelingen rond het Oosterhamrikkanaal mag er niet getornd worden aan de tuintjes en schuurtjes van woonbootbewoners. Die waarschuwing kreeg wethouder Frank de Vries gisteravond mee van de raadscommissie wonen.

Doordat het tracé van tramlijn 2 gaat lopen over de busbaan aan de noordkant van het Oosterhamriktracé wil de wethouder een krediet om te kunnen werken aan een herziening van de Oosterhamrikzone. Woonbootbewoners vrezen dat dat gevolgen heeft voor de tuintjes en schuurtjes waarvoor ze lang hebben gevochten. In 2008 nam de raad een amendement aan dat die tuintjes ongemoeid moesten blijven.

De raad herinnerde De Vries daar gisteren aan. De Vries op zijn beurt meent dat de soep heter wordt gegeten dan ze is opgediend. "Maar beloofd is beloofd", voegde hij eraan toe. (DvN)

ChristenUnie



Motie "Mien toentje"

De raad van de gemeente Groningen, in vergadering bijeen op woensdag 27 juni 2018, besprekende het raadsvoorstel "Voorkeursvariant Oosterhamrikzone",

Constaterende dat:

- Het college de raad voorstelt het inrichtingsprincipe van de Oosterhamrikkade zuidzijde vast te stellen, en de voorbereiding te treffen voor verplaatsing van de ligplaatsen;
- Uit inspraakreacties is gebleken dat een aantal bewoners van de Oosterhamrikkade zuidzijde het niet eens zijn met het voorgestelde inrichtingsprincipe en het college dit ook onderkent in het raadsvoorstel: "Tegelijkertijd hebben we moeten constateren dat we verschillend aankijken tegen nut en noodzaak van een wandelpad langs het water en de woonschepen en de plek van parkeerplaatsen in het dwarsprofiel";
- Het college de herinrichting van de Oosterhamrikkade zuidzijde ziet als een 'no regret' maatregel;

Overwegende dat:

- Het goed is om pas over te gaan tot herinrichting als er met betrokkenen als er met betrokkenen goed overleg gevoerd is over het herinrichtingsprincipe;
- Maatvoering van de tuinen, balans tussen privacy en gebruik van de openbare ruimte, keuze voor afscheiding en versterking van de groenstructuur invloed heeft op de toekomstige woonsituatie van de bewoners daar en dus niet zonder instemming van betrokkenen uitgevoerd kan worden;

Besluit:

- Nader in overleg te gaan met betrokkenen om te komen tot een inrichtingsprincipe waar gemeente en bewoners/eigenaren zich in kunnen vinden.

En gaat over tot de orde van de dag,

ChristenUnie

Inge Jongman

Stad & Ommeland

Amrut Sijbolts

Geachte commissie leden,

10-06-2018

Met het principebesluit zijn de hoofdvarianten voor de autoverbinding vastgesteld en daarmee ook de verkeerskundige rol van de Oosterhamrikkade zuidzijde. In de raadsvergadering van 29 juni 2016 is aangegeven dat er een plan komt voor de kade en de tuintjes van de woonschipbewoners. Afgesproken is dat tegelijk met de verdere uitwerking van de drie varianten voor de autoverbinding, met de bewoners een plan voor de herinrichting van de zuidoever van het Oosterhamrikkanaal wordt opgesteld.

De eerste stappen zijn gezet, maar het plan is nog niet zo ver uitgewerkt dat het tegelijk met het voorkeursalternatief aan de raad ter besluitvorming aangeboden kan worden.

Het is nu erg kort dag, maar doordat pas recent met het raadsvoorstel “Voorkeursvariant Oosterhamrikzone” formeel bekend is geworden hoe het vervolg van de herinrichting eruit zal zien, zijn wij niet in de gelegenheid geweest in de inspraakperiode uw aandacht voor dit onderwerp te vragen.

Keuze voorkeursvariant.

Het primaire besluit dat u gaat nemen is of de gewenste variant Splitsing verder wordt uitgewerkt. Aangaande dit punt zijn wij van mening dat uit het vooronderzoek duidelijk blijkt dat het oplossend vermogen van de drie varianten zeer beperkt is en dat geen van de drie opties fatsoenlijk in te passen is.

Het is allemaal te krap, verder theoretisch schoenlepen heeft geen zin, het past niet.

Doorgaan zal er onherroepelijk toe leiden dat als de weg er eenmaal ligt er aanvullende maatregelen genomen moeten worden die in dit stadium buiten de multicriteria analyses worden gehouden om het nog enigszins acceptabel te laten lijken.

Daarom roepen wij u op geen van de drie varianten verder uit te laten werken, maar (eindelijk) serieus onderzoek te laten doen naar alternatieven die meer recht doen aan de huidige tijd. En daar waar mogelijk direct te beginnen met de implementatie daarvan, zoals bv de (al dan niet tijdelijke) fietsverbinding langs de busbaanbrug.

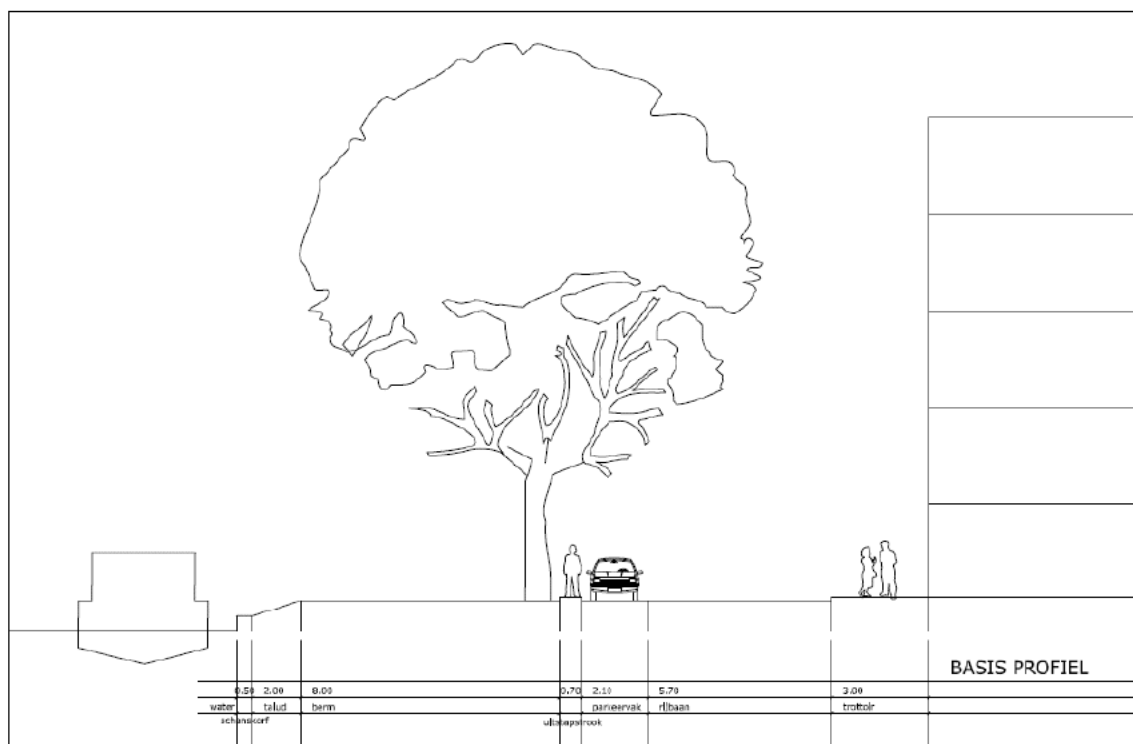
Herinrichting OHKzz.

Aangezien geen van de inspraakreacties heeft geleid tot een beweging richting de keuze waartoe wij u oproepen, moeten we realistisch zijn en er vanuit gaan dat het uitgestippelde procesverloop gewoon zijn vervolg zal hebben. Waarbij de vervolgstudie voorafgaande aan de definitieve besluitvorming eens 1,5-2 jaar zal gaan duren.

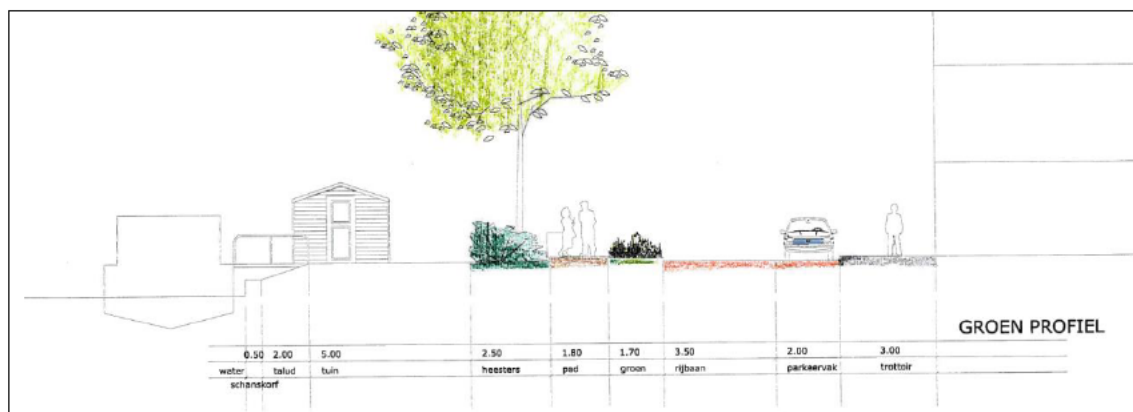
Daarom zijn we blij met het voorstel om alvast de voorbereidende werkzaamheden op te starten voor de herinrichting van de Oosterhamrikkade zz, dit vanwege de onduidelijkheid waarin de woonschepeneigenaren al jaren in verkeren, de samenhang met de nieuwbouw aan de OHK zuidzijde en de voorbereidingstijd voor verplaatsen van ligplaatsen.

Zodat we niet nog weer jaren moeten wachten op een volgend besluit over het totaalplan, maar al eerder kunnen starten met eventueel verplaatsen van schepen (in overleg met de eigenaren) die op probleemlocaties liggen en de herinrichting van kade en straat.

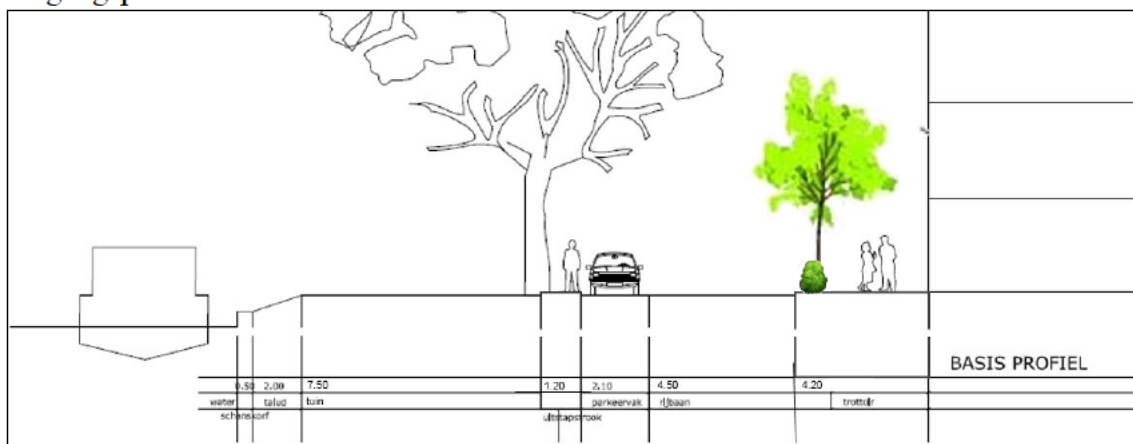
Echter, we willen u vragen niet zonder meer in te stemmen met het inrichtingsprincipe van de Oosterhamrikkade zuidzijde zoals voorgesteld in het Raadsvoorstel.



Huidige situatie.



Uitgangspunt raadsvoorstel.



Uitgangspunt woonschepen OHKzz.

Inrichtingsprincipe van de Oosterhamrikkade zuidzijde.

In het voortraject hebben we een aantal gedeelde uitgangspunten voor de herinrichting van de oever aan de zuidzijde vastgesteld:

- We verruimen de bruikleengrens naar de volledige scheepslengte;
- We verkennen de mogelijkheden om plekken langs het water te creëren, maar verplaatsingen vanwege geluidshinder en aanleg van nieuwe brug hebben hoogste prioriteit;
- We vergroenen weerszijden van kanaal.

Kanttekening: wij willen constructief meedenken over de mogelijkheden voor het verplaatsen van woonschepen vanwege geluidshinder en aanleg van een nieuwe brug. Er moet echter wel sprake zijn van noodzakelijkheid, het geeft geen pas ligplaatsen op te heffen ten gunste van recreatie terwijl overal rondom het centrum openbare ruimte wordt opgeofferd ten gunste van vastgoed ontwikkeling.

Echter we kijken verschillend aan tegen de maatvoering van de tuinen, balans tussen privacy en gebruik van de openbare ruimte, keuze voor afscheiding en versterking van de groenstructuur, zoals vermeld bij het tweede punt.

Dat betreft de uitgangspunten:

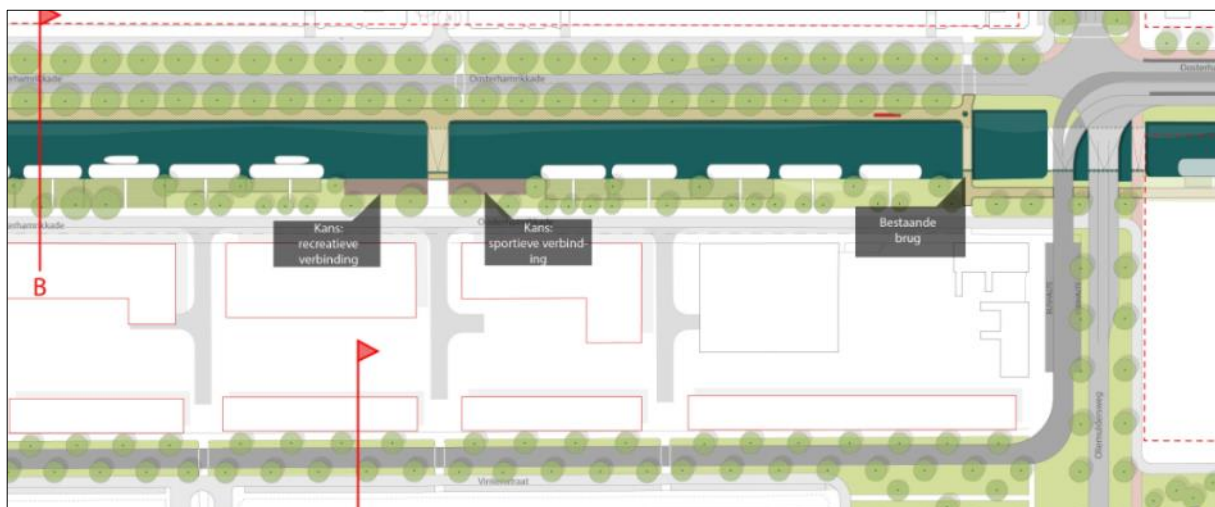
- We zetten in op een wandelpad langs de oever;
- Er komt een groene (lage) heg om onderscheid tuin- openbare ruimte en water zichtbaar te maken;

Zoals eerder toegelicht vrezen wij voor onze privacy wanneer er wordt ingezet op een breed wandelpad direct langs onze tuinen. Te meer vanwege het tweede uitgangspunt om dit samen te laten gaan met een lage heg. Wij voelen ons daarmee als attractie te kijk gezet.

Het idee om wat distantie te creëren door deze heg dan maar 2,5 m dik te maken, ten koste van ons tuinoppervlak, is een gotspe.

Ter vergelijking staan in bijlage 1 enkele referentie beelden hoe de privacy bij woonhuizen gewaarborgd wordt en privé gebruik van openbare ruimte wordt gefaciliteerd.

Het uitgangspunt van een wandelroute langs de zuidoever is onderdeel van de verworpen variant Bundeling waarbij aan de noordzijde onvoldoende ruimte is voor een wandelpad. Variant Splitsing voorziet echter in een wandelroute langs de noordkant van het water, zie onderstaande uitsnede uit de overzichtskaart.



Hiermee vervalt de noodzaak aan de zuidzijde ook nog eens een breed pad direct langs onze tuinen aan te leggen, desondanks blijft men halsstarrig aan dit uitgangspunt vasthouden.

In de bijlage 2 en 3 zijn referentie beelden te zien hoe de openbare ruimte aan vergelijkbare radialen en locaties aan het water zonder woonschepen, zijn ingericht. Het geeft in dit licht te denken dat uitgerekend daar waar schepen liggen het belang van een pad zo zwaar weegt, terwijl er elders niet om gekommerd wordt.

Terwijl de gemeente zich vooral toespitst op de vraag “hoe kunnen we iets anders doen met het bestaande groen” hebben wij een wat bredere visie over de herinrichting. We kijken daarbij van gevel tot water en houden vast aan het Bouwjong uitgangspunt dat we grootschalige jongerenhuisvesting in de Stad zó realiseren dat het voor iedereen prettig wonen is, voor jongeren en andere stadjsers.

Een door u vastgesteld uitgangspunt dat de gemeente liever negeert:



Volop ruimte, desondanks zijn de vuilcontainers tbv 180 jongerenwoningen in het groen, pal naast de woonboot en bijbehorende schuur van een hoogbejaarde vrouw geplaatst. Het eigen straatje schoon en het zwerfvuil en de herrie aan de overkant, een blijk van totale minachting van de belangen van deze bewoonster. What's next...

We staan voor de keuze wat te doen met de 2,2 m extra ruimte die vrijkomt doordat de straat éénrichtingsverkeer wordt.

Door nú de juiste keuzes te maken bij de herinrichting willen we voorkomen dat er een strook naast onze tuinen wordt aangelegd die uiteindelijk devalueert in een picknickplek, uitlaatzone, fietsparkeerplaats en/of vuil/glas/papiercontainerpark voor de grootschalige (jongeren) huisvesting aan de overzijde van de straat. In bijlage 4 zijn enkele referentiebeelden te zien die onze zorgen illustreren.

Wat dan wel?

Wij zijn van mening dat voor een goede balans tussen jongeren en andere stadjsers, de leefkwaliteit in de straat en het karakter van de groene ruimte aan de OHKzz, de herinrichting van de oever beperkt moet blijven tot de “kanslocaties” bij de bruggen en dat de vrijkomende openbare ruimte ten gunste komt van de versteende overkant van de straat.

Ook willen wij ter overweging meegeven de weg iets minder smal te maken ten gunste van het fietsverkeer.

Op deze manier wordt voorzien in kwalitatieve leefruimte voor iedereen, plaats voor extra groen voor of tegen de kale gevels van het optrekkend steen, plek voor fietsen van bezoekers én kan de groene oever een meer open karakter krijgen zonder dat onze privacy geweld wordt aangedaan.

Voor de vuilcontainers is volop ruimte in de nieuwe zijstraten, dit heeft als voordeel dat ze ook goed bereikbaar zijn voor de nieuw te bouwen woningen aan de Vinkenstraat noordzijde.

Auto-ontsluiting: dilemma van Dekker

Door Frits Poelman

Groningen Moet er als de trambaan naar Kardinge over het Oosterhamriktracé wordt aangelegd ook meteen een auto-ontsluiting vanaf de oostelijke ringweg komen? In de tramplannen wordt de mogelijkheid opengehouden. Het kán, blijkt uit de plannen. Maar het hoeft niet.

"We zijn er als B en W niet uit en laten u in feite een beetje meepraten over het dilemma", zei wethou-

der Karin Dekker (GroenLinks) gisteravond op een inspraakavond over de tramroute. Sommige buurtbewoners zijn fel tegen zo'n ontsluiting. Ze zijn bang voor sluipverkeer en de tram verleidt automobilisten dan niet meer om de tram te pakken, zeggen ze.

Maar er zijn ook voorstanders, weet Dekker. "Ik snap de wens van het UMCG om van die kant goed bereikbaar te zijn ook heel goed. Niet iedereen kan immers met de

tram. En er zijn ook buurtbewoners die graag een goede ontsluiting willen, zeker als de wijk verder groeit." Buurtbewoners vinden dat de autodiscussie eerst op een andere plek en een ander moment moet worden gevoerd.

Hulpdiensten mogen in elk geval gebruik maken van de toekomstige trambrug (nu busbaan) over het Van Starckenborghkanaal. Vanaf de Oliemuldersweg moeten ze door de wijk (oa Wielewaalplein) richting het UMCG. Bewoners van woonwijken willen de huidige baan daarvoor handhaven. Dekker had voor hen goed nieuws: er komt definitief geen dam en ook geen serie fietsbruggen die de bevaarbaarheid van het kanaal onmogelijk maken. Dat stond vorige week nog wel in de plannen. "Om met Máxima te spreken: een beetje dom", aldus Dekker.

Tijdens de bijeenkomst signaleerde de Fietzersbond zes knelpunten op de tramroute tussen Zuiderdiep en Kardinge.

◀ De Tramkrant wordt doorgenomen op de inspraakavond.

Foto: Pepijn van den Broeke

