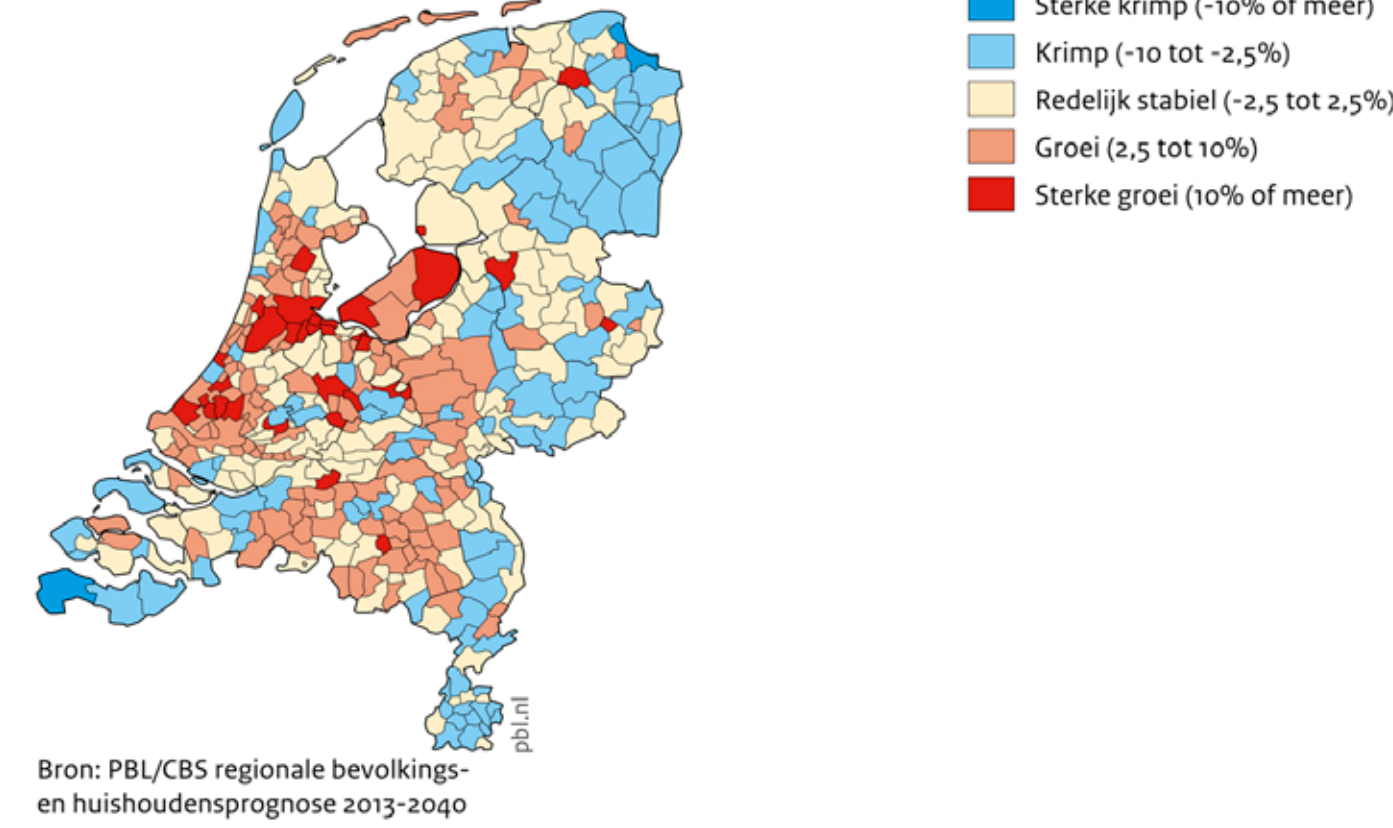


AUTOVERBINDING OOSTERHAMRIKTRACÉ

1. De stad, het probleem

Bevolkingsontwikkeling per gemeente
2012 - 2025



Ontwikkeling personenmobiliteit

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

* In mln

(Bron: Centraal planbureau, Nederland in 2020 en 2050: Twee referentiescenario's 2015)

1.1. Centrumfunctie stad vereist een goede bereikbaarheid

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

1.2. Verkeersproblemen oostkant stad

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

1.3. De stad groeit, het verkeer neemt toe

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

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

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



1.5. Niets doen is geen optie! Maatregelen zijn nodig

Uit de analyses van het wegennet komt naar voren:

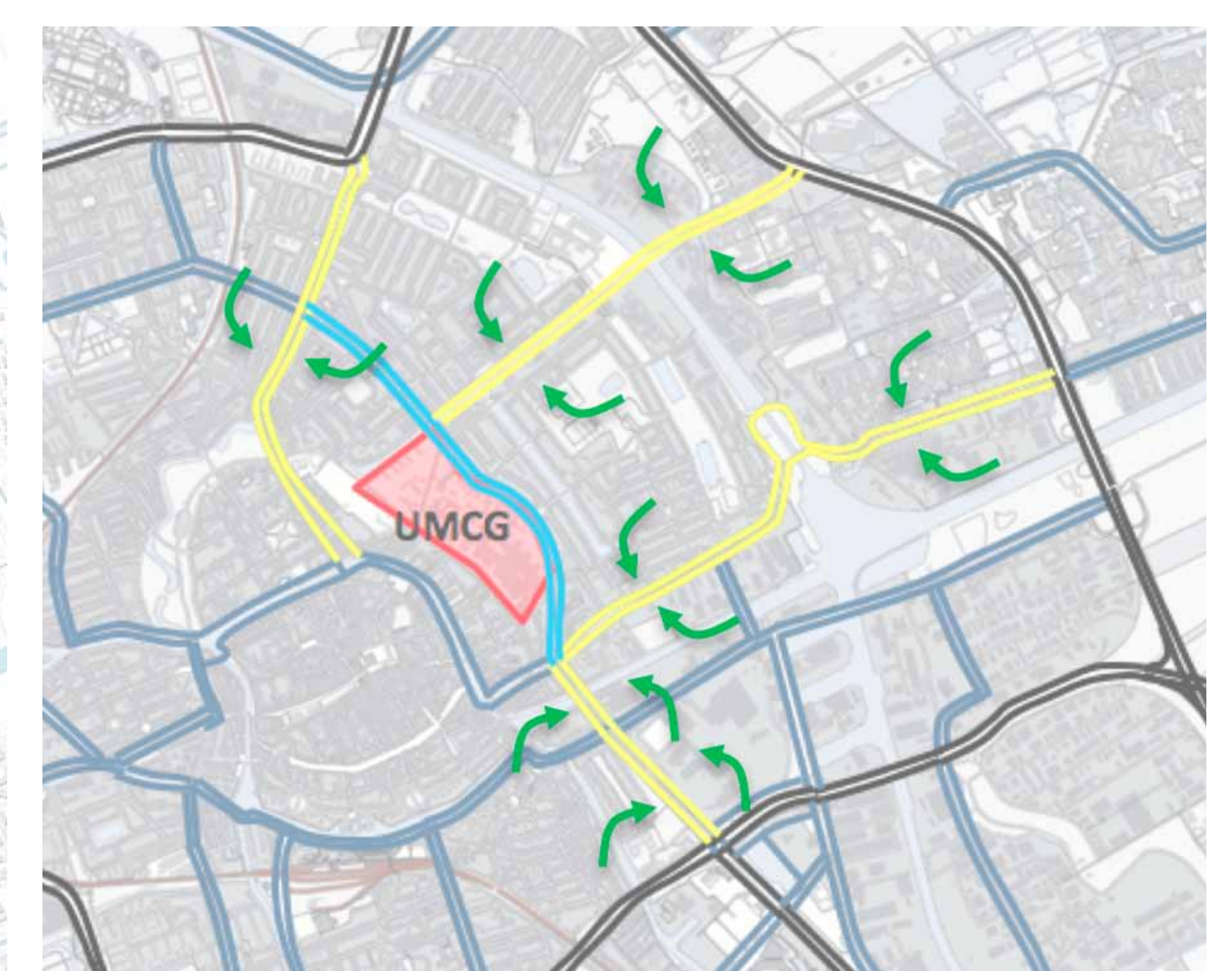
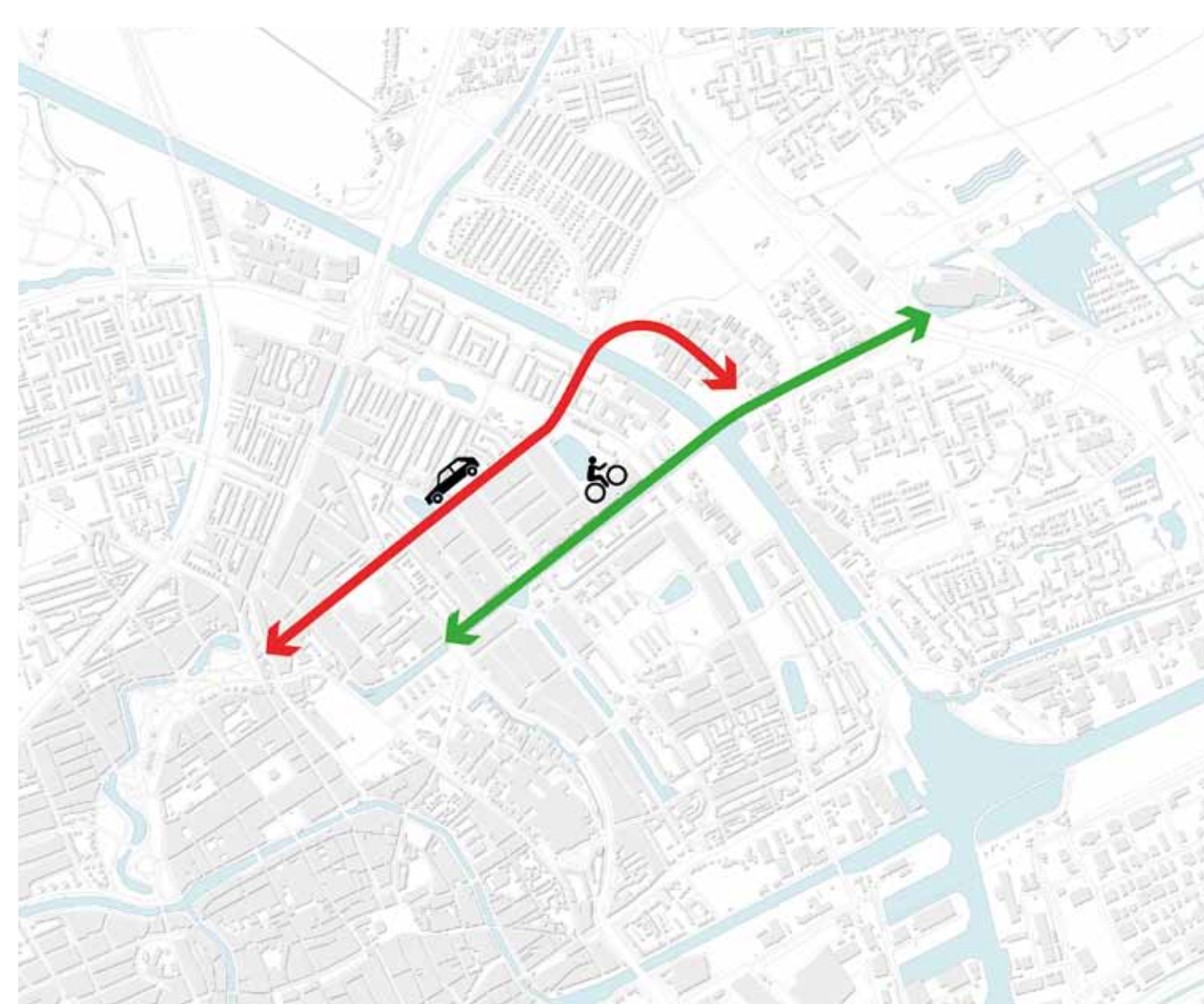
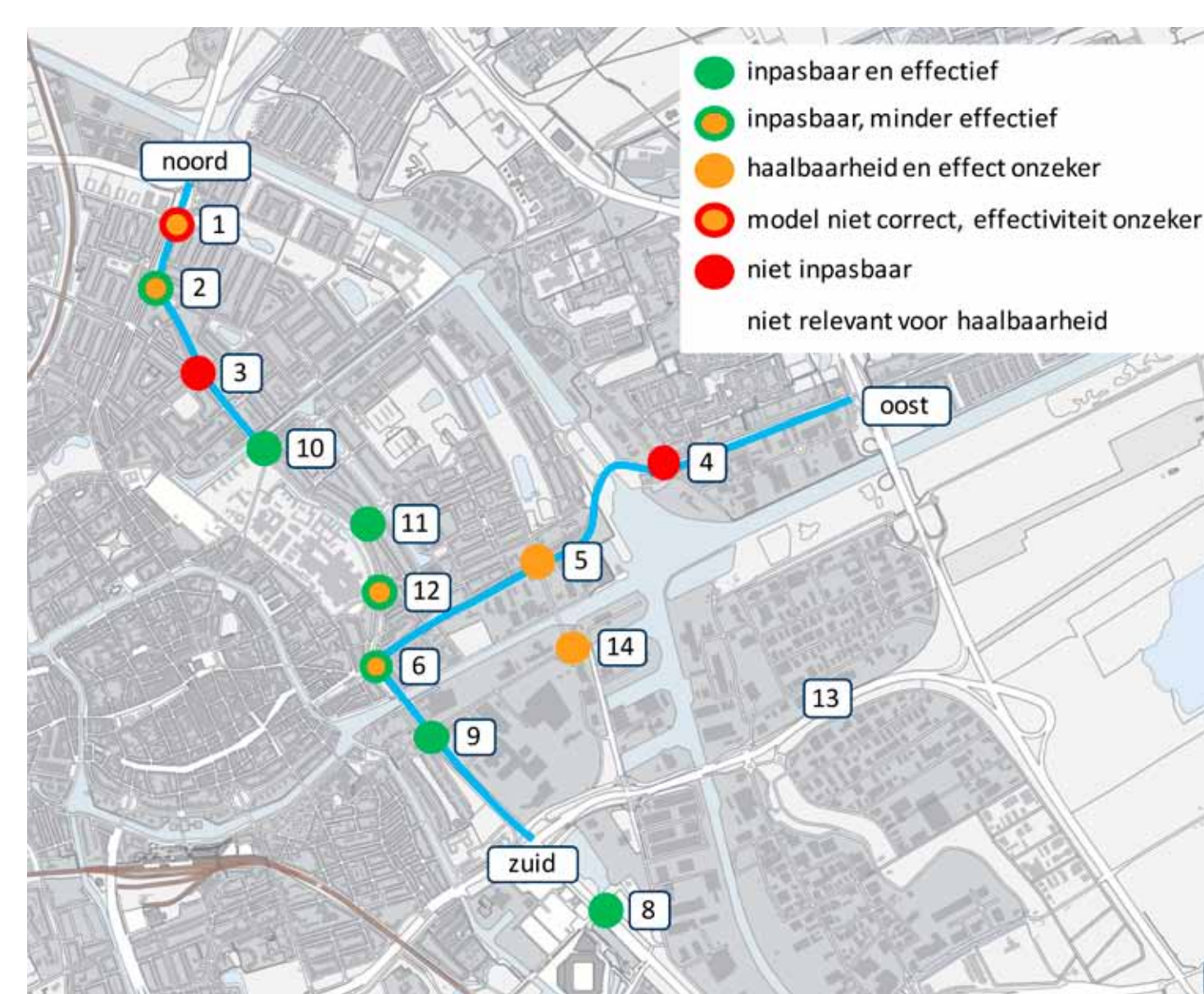
- Huidige situatie heeft al veel problemen.
- De situatie 2030 wordt nog veel slechter met meer knelpunten en minder betrouwbare reistijden.
- De routes naar het centrum en het UMCG gaan nog slechter functioneren.

2. De stad, de oplossing

Kunnen we volstaan met P+R, OV en andere modaliteiten?

Is het voldoende om het bestaande wegennet te verbeteren?

Wat zijn de effecten van een Oosterhamriktracé voor mijn woonwijk?



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

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

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

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

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

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

2.3 Variant zonder autoverbinding

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

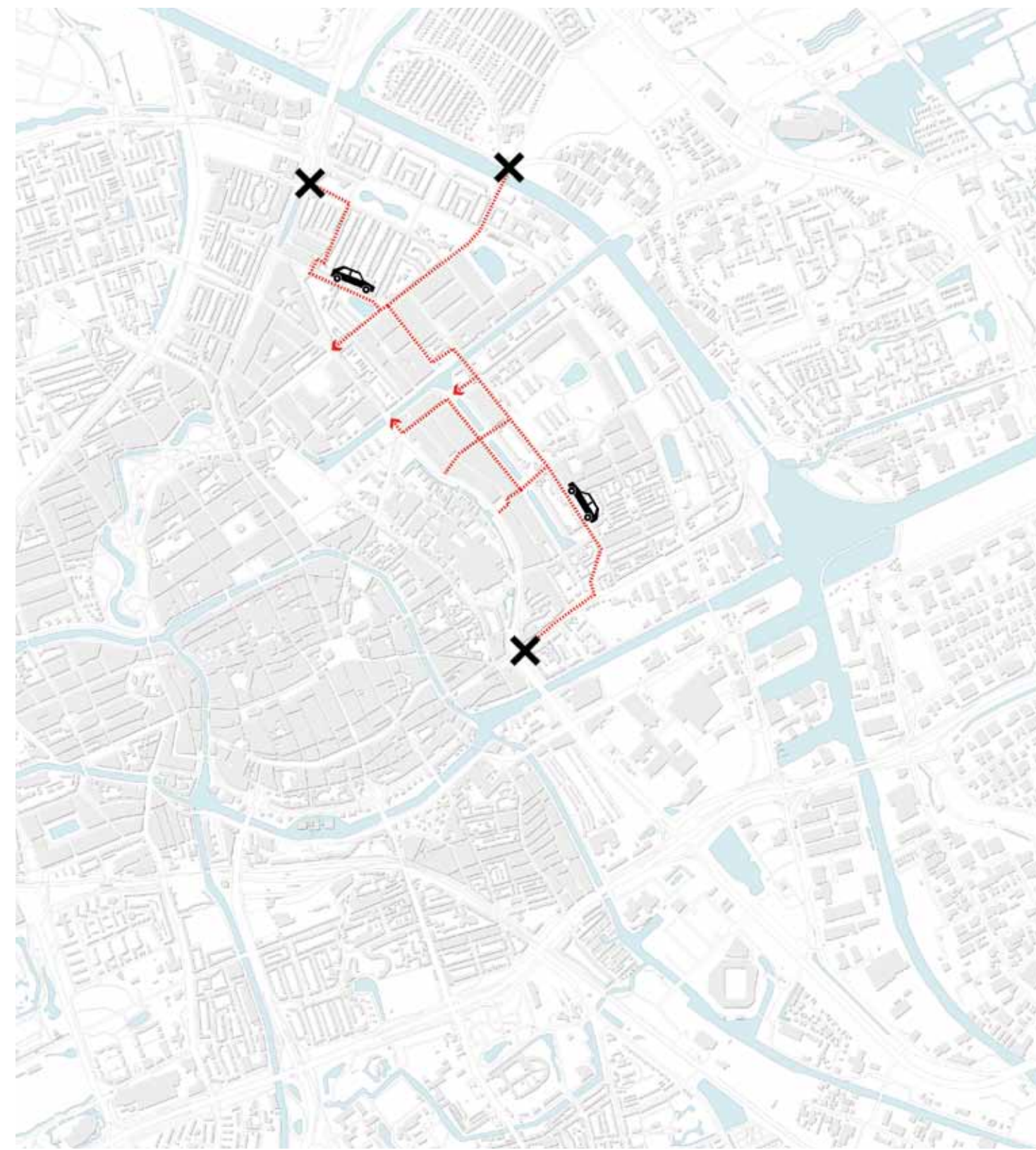
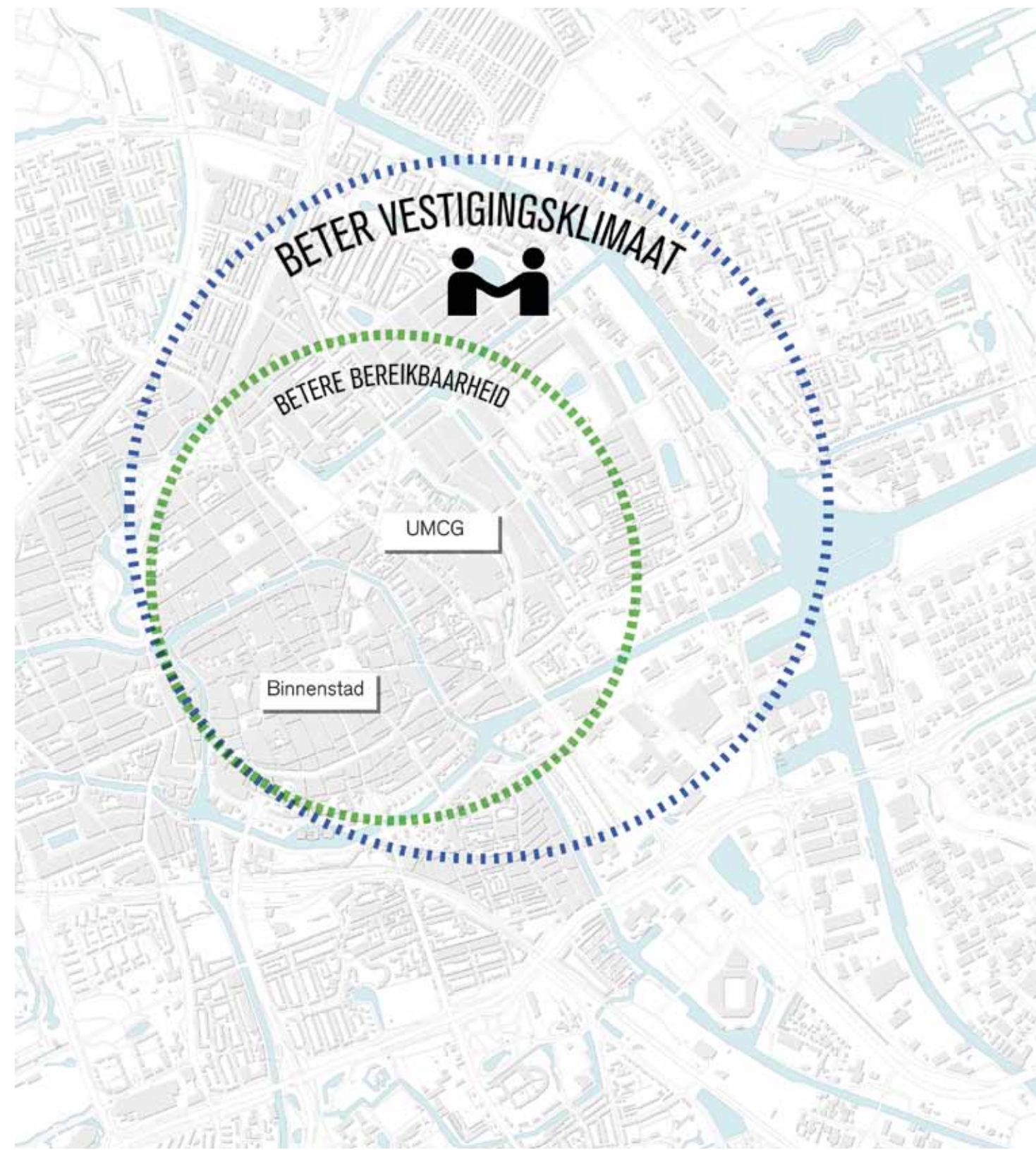
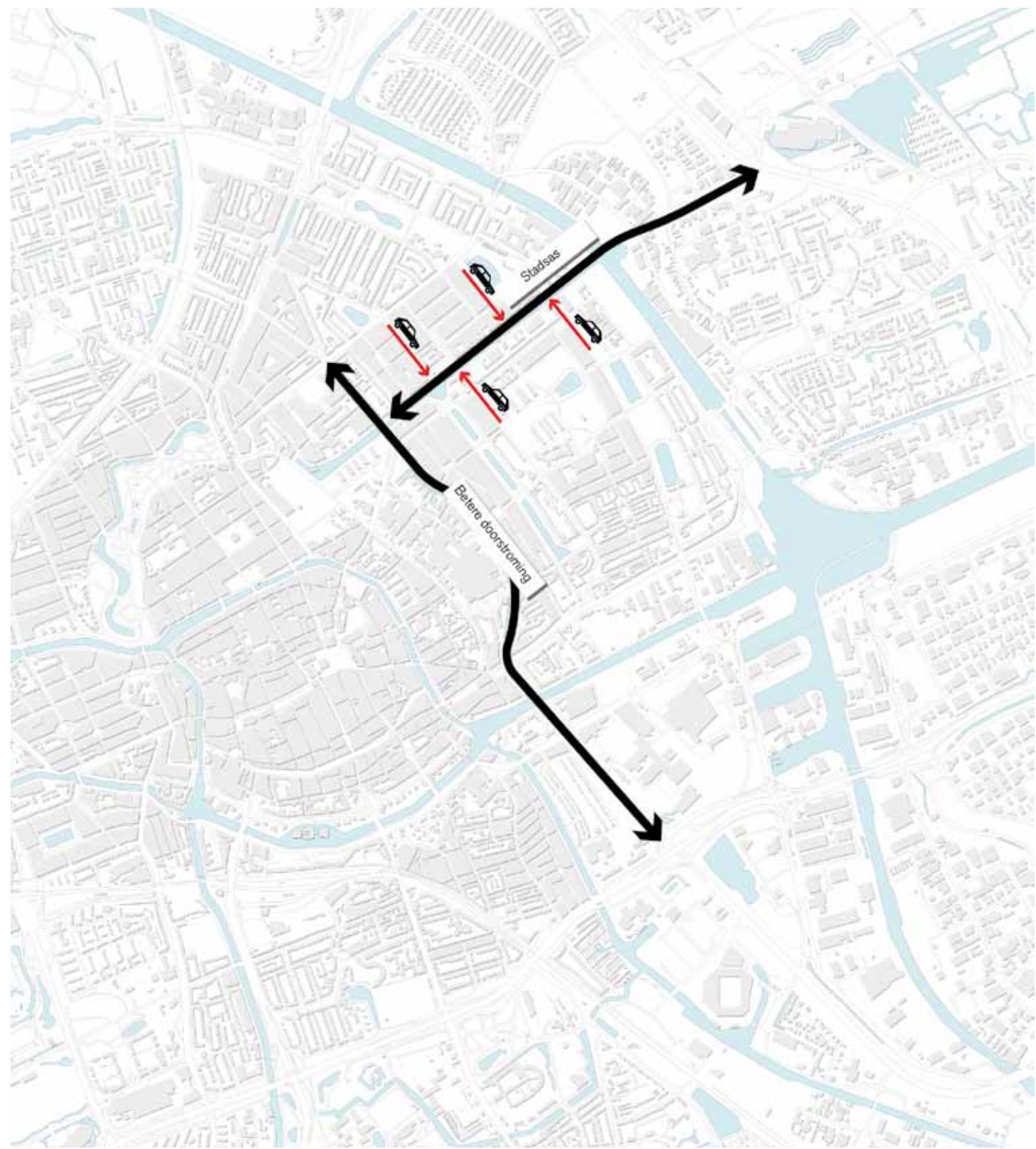
Deze maatregelen vallen onder 2.1 en 2.2 en hebben dus onvoldoende effect.

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

Door het realiseren van een autoverbinding op het Oosterhamriktracé:

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

3. Effecten van een nieuwe autoverbinding op het stadsdeel en de wijk



3.1. Functie Oosterhamriktracé

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

3.2. Beter bereikbaarheid en een beter vestigingsklimaat

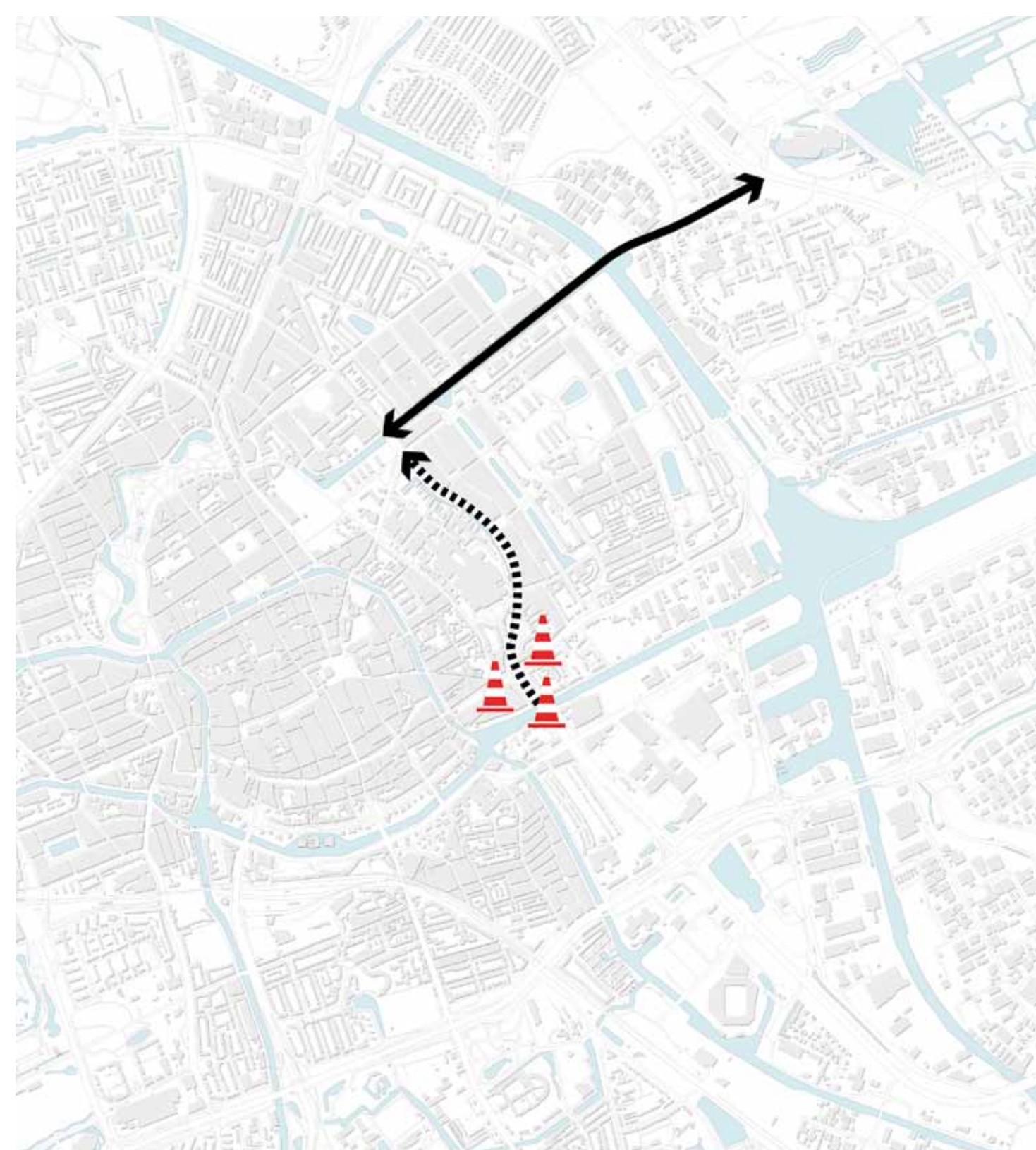
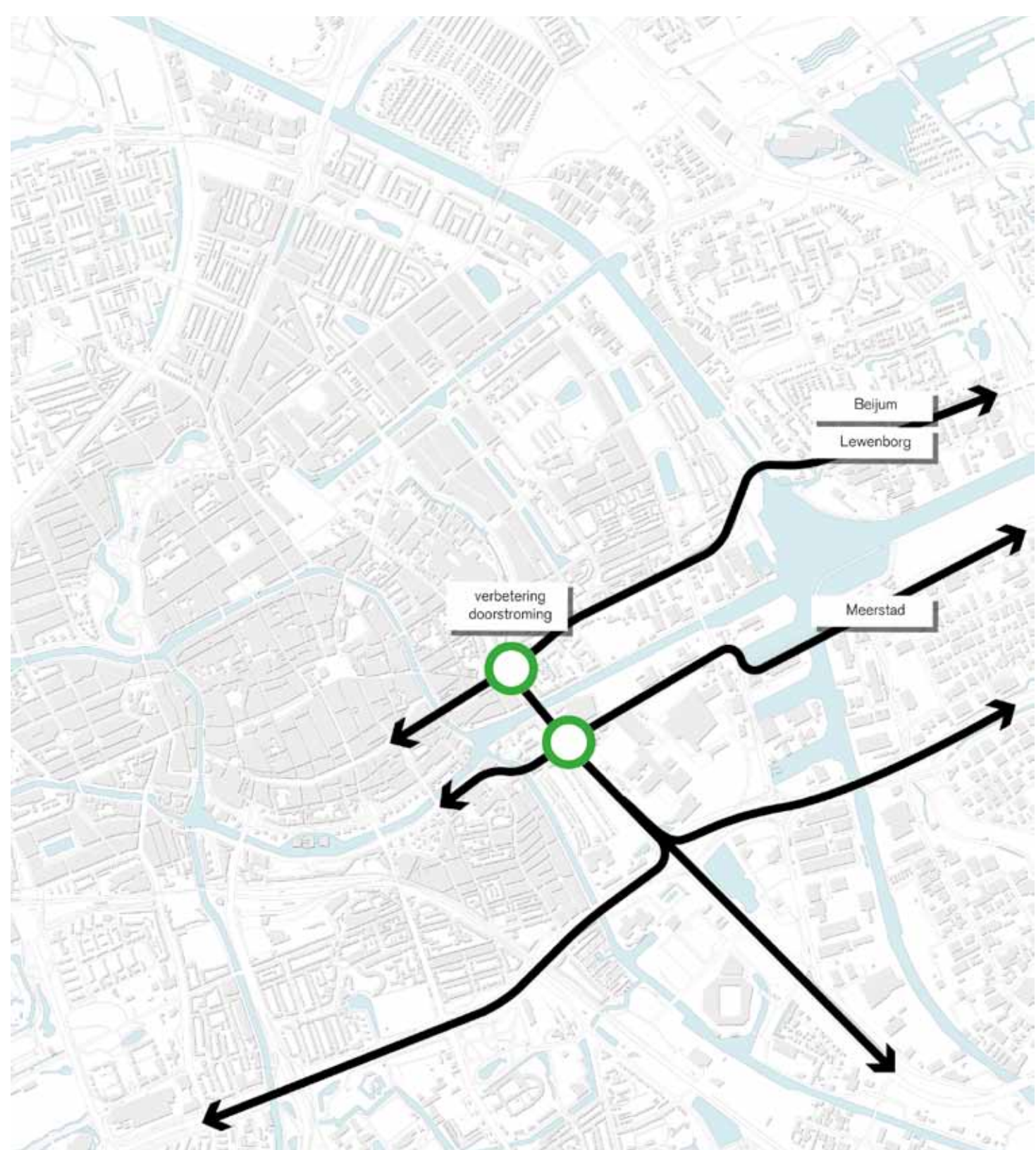
Het oostelijk deel van de binnenstad en het UMCG worden beter bereikbaar. Het vestigingsklimaat voor bedrijven verbetert.

3.3. Verbeteren leefbaarheid

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

3.4. Verkeersintensiteiten

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



3.5. Beter doorstroming Binnenstad

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

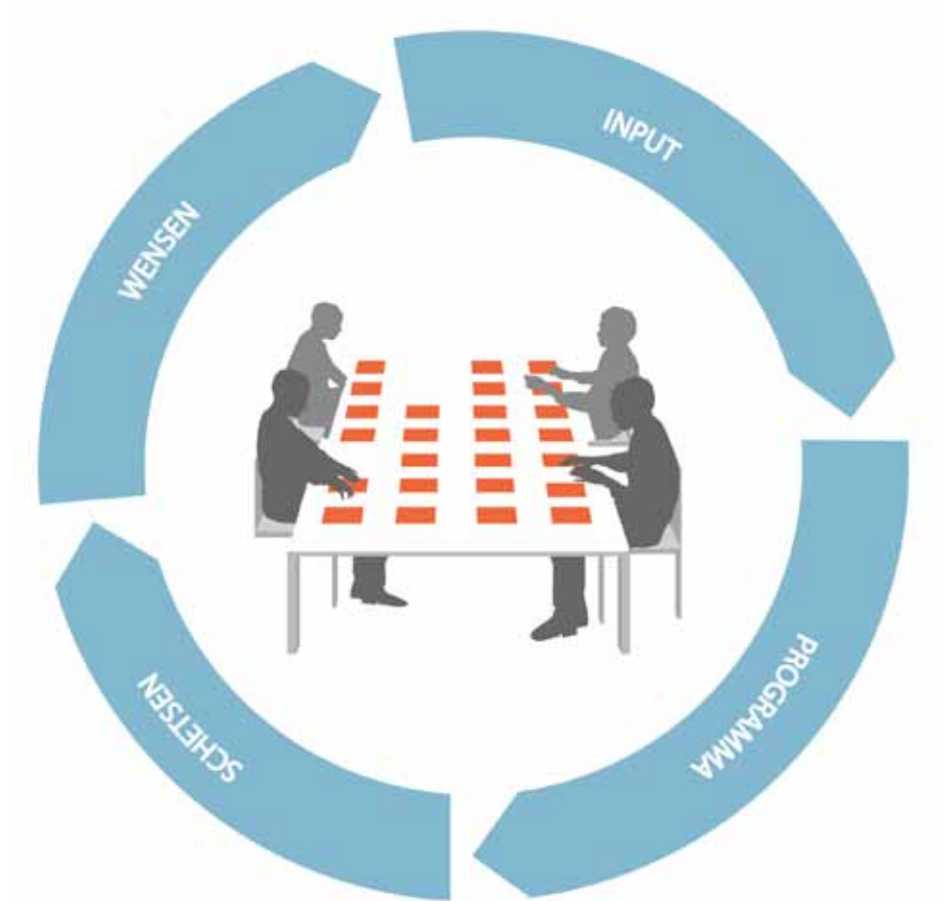
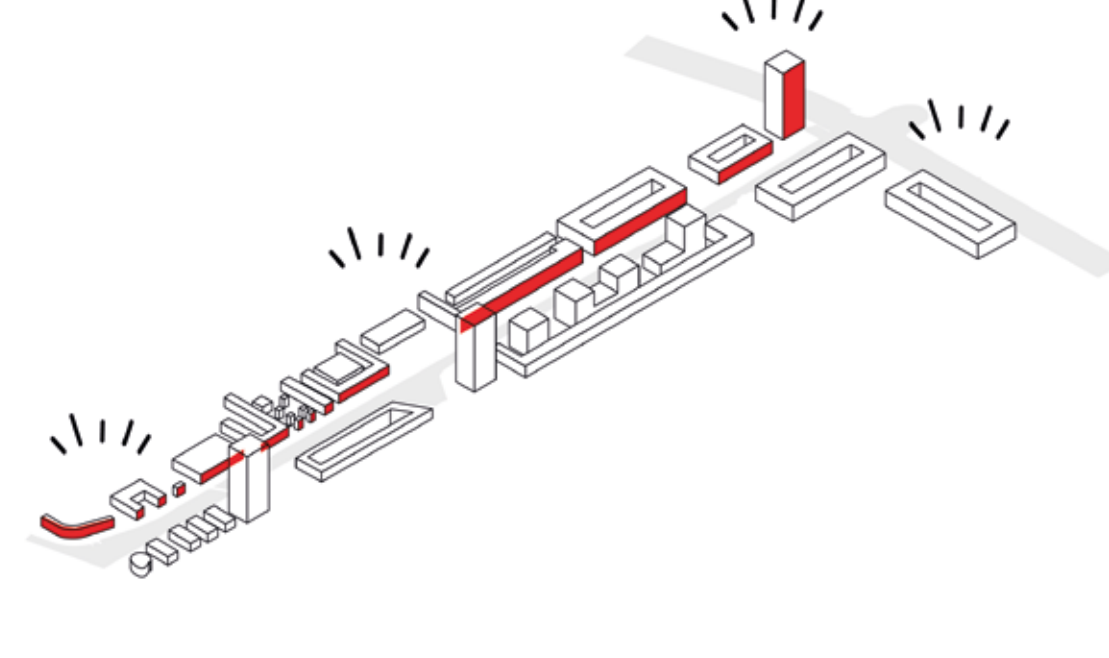
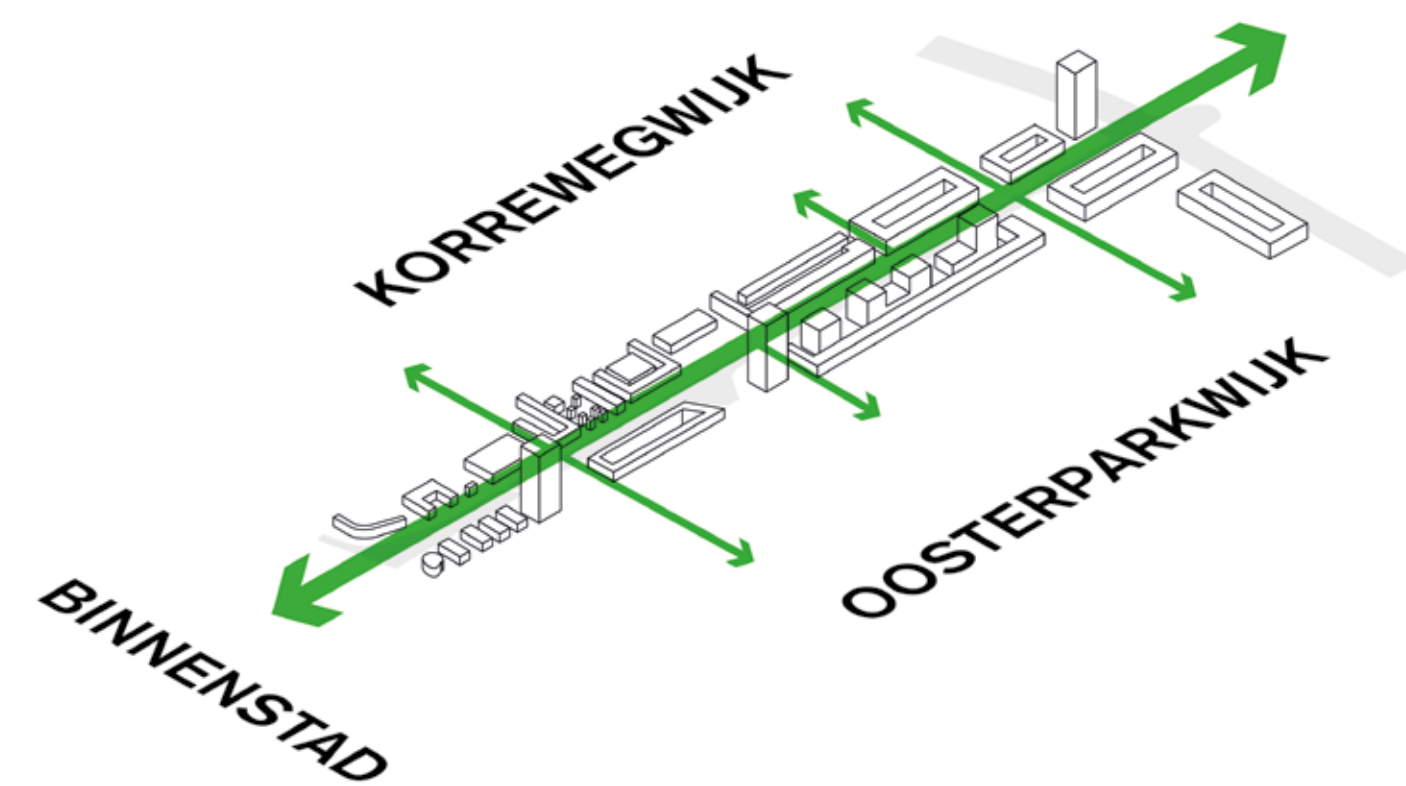
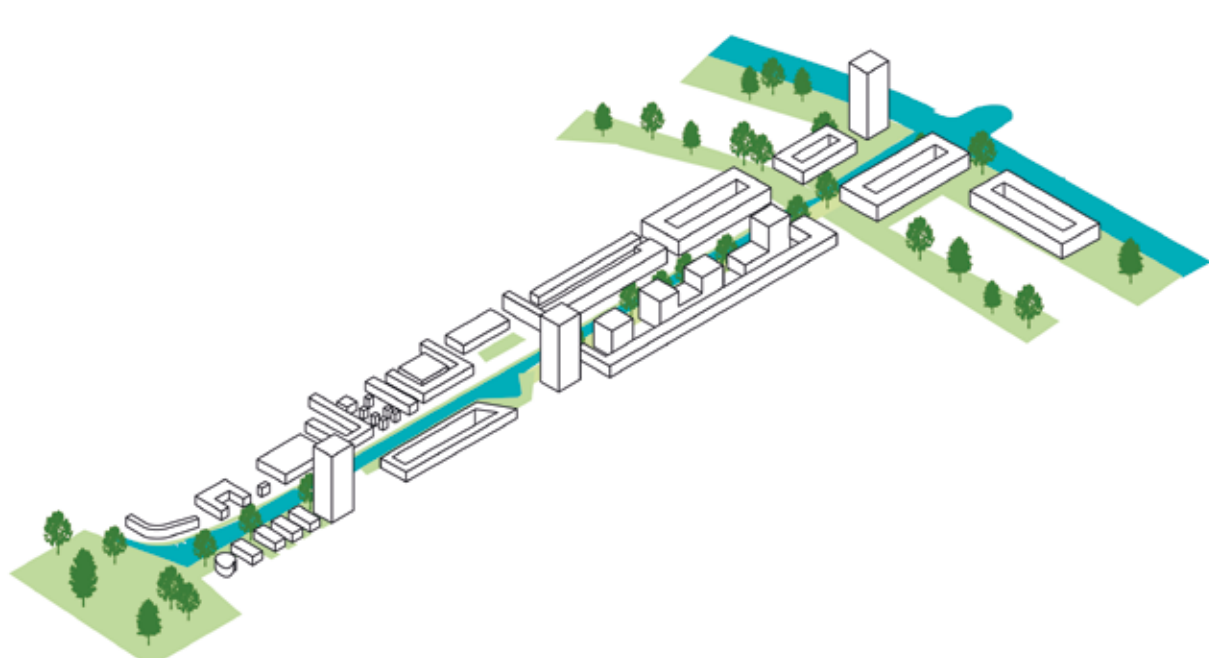
3.6. Meer veilige en comfortabele fietsverbinding Korreweg

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

3.7. Een robuuster netwerk

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

4. Kansen voor de buurt



4.1 Positieve ontwikkelingen stadsdeelniveau

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

4.2 Beter verbinding met de stad en de regio

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

4.3 Van achterkant naar voorkant

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

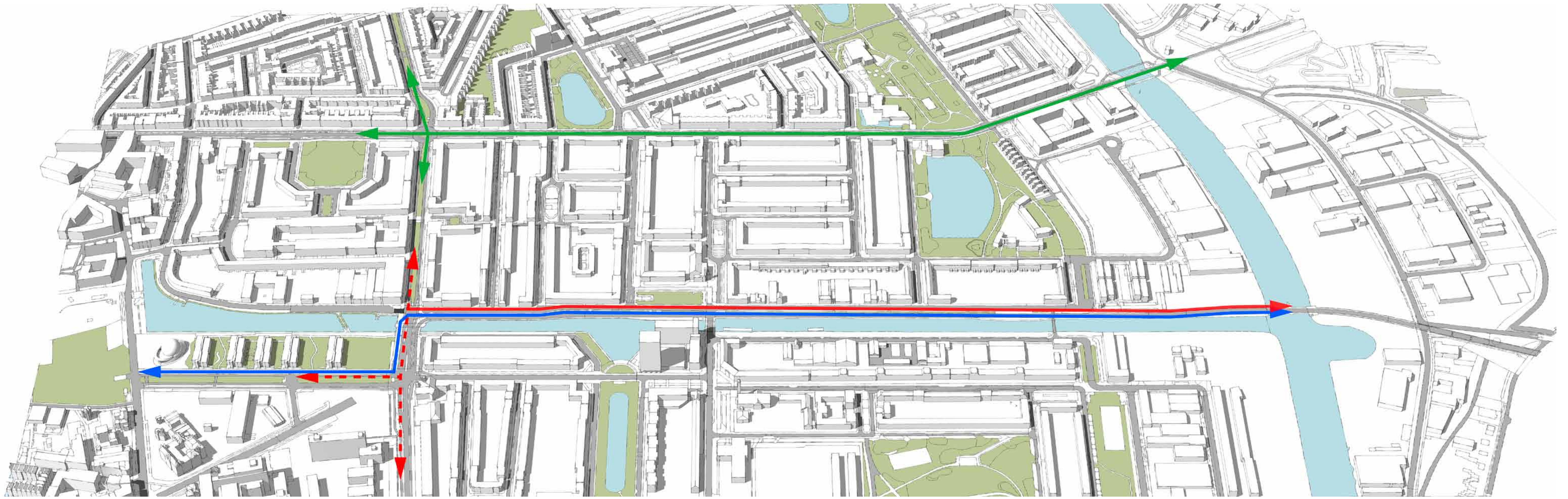
4.4 Ruimtelijke scenario's uitwerken met bewoners en ondernemers

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

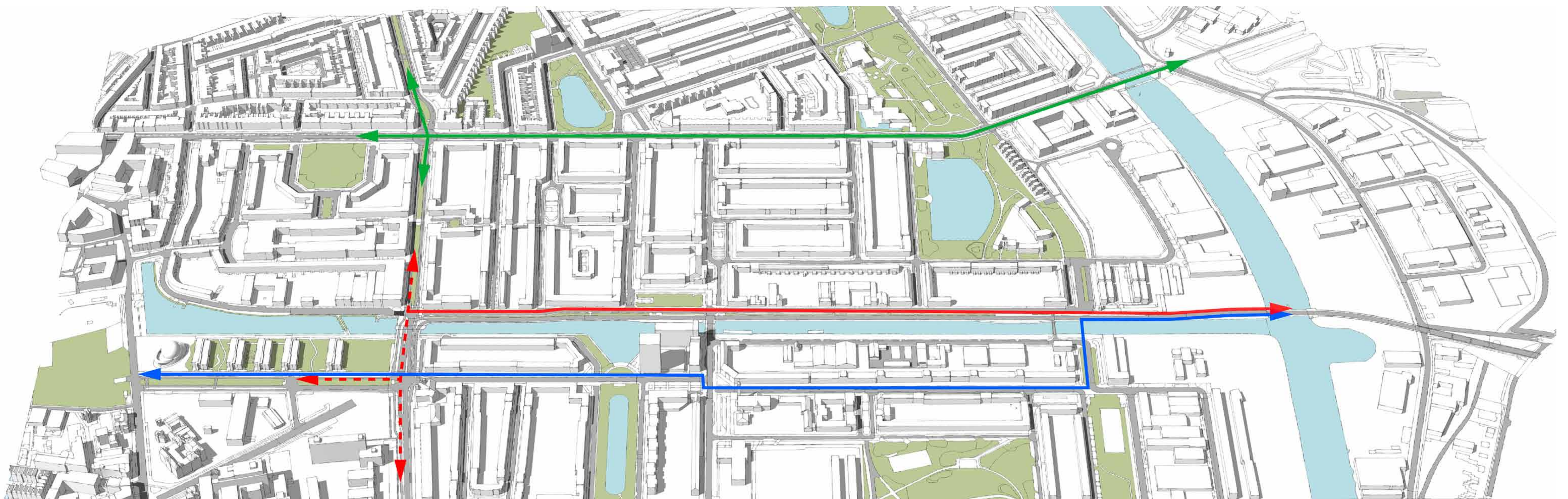
BASISVARIANTEN VOOR AUTOVERBINDING

Uitgangspunten voor modelontwikkeling

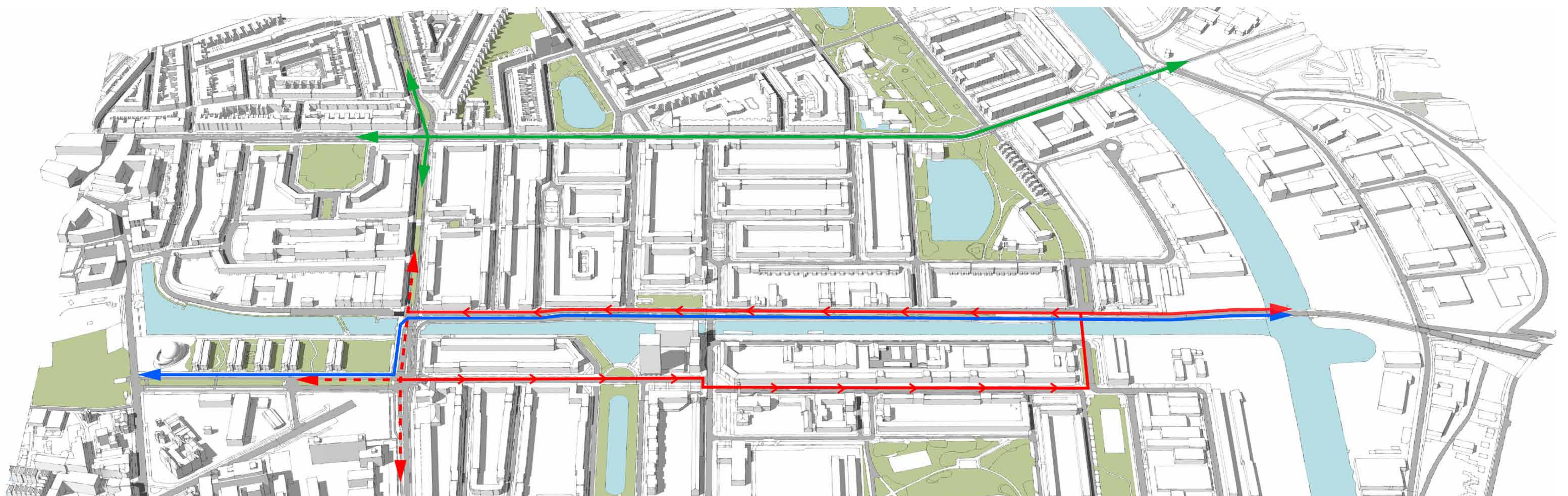
- Auto en bus tweerichtingsverkeer.
- Rechtsreeks overstek HOV over kruising Wouter van Doeverenplein
- Vrijliggende busbaan.
- Maximaal één keer bajonetbeweging.
- Gebruik huidige busbaanbrug.



Bundeling



Splitsing



Circuit



VARIANT BUNDELING

Sport promenade



Deze verbeelding geeft een doorkijk naar de toekomst waarbij het Oosterhamriktracé zich ontwikkelt tot een aantrekkelijke stadsas in de verkeerskundige bundelings variant.

Ruimtelijke kenmerken:

- Promenade aan de zuidkant, verbinding tussen Ebbingekwartier en Kardinge.
- Halfverharde zone met sport en spel elementen, zoals buitenfitness, jeu de boules en hardlooproute.
- Op de kop van de Gorechtkade wordt een wandelvlonder gecombineerd met een natuurzwembad.
- Om enige ruimte te creëren voor groen worden de parkeerplaatsen gecombineerd in een parkeergebouw aan de zuidkant.
- Ecologische oever in het water.
- Geen parkeerplaatsen maar bloembermen met laanbomen. Parkeren in nieuw parkeergebouw.



Multisport pleintje



Drie boomrijen



Buitenfitness



Boten langs vlonder



Sportsstrip



Beachvolleyball



Wonen aan groene ruimte



Speelplek



Promenade met halfverharding



Tafeltennistafels



Natuur zwembad



Petanque veldje



Parfijoen op plein

VARIANT BUNDELING

Mogelijke uitwerkingen

Basisprofiel

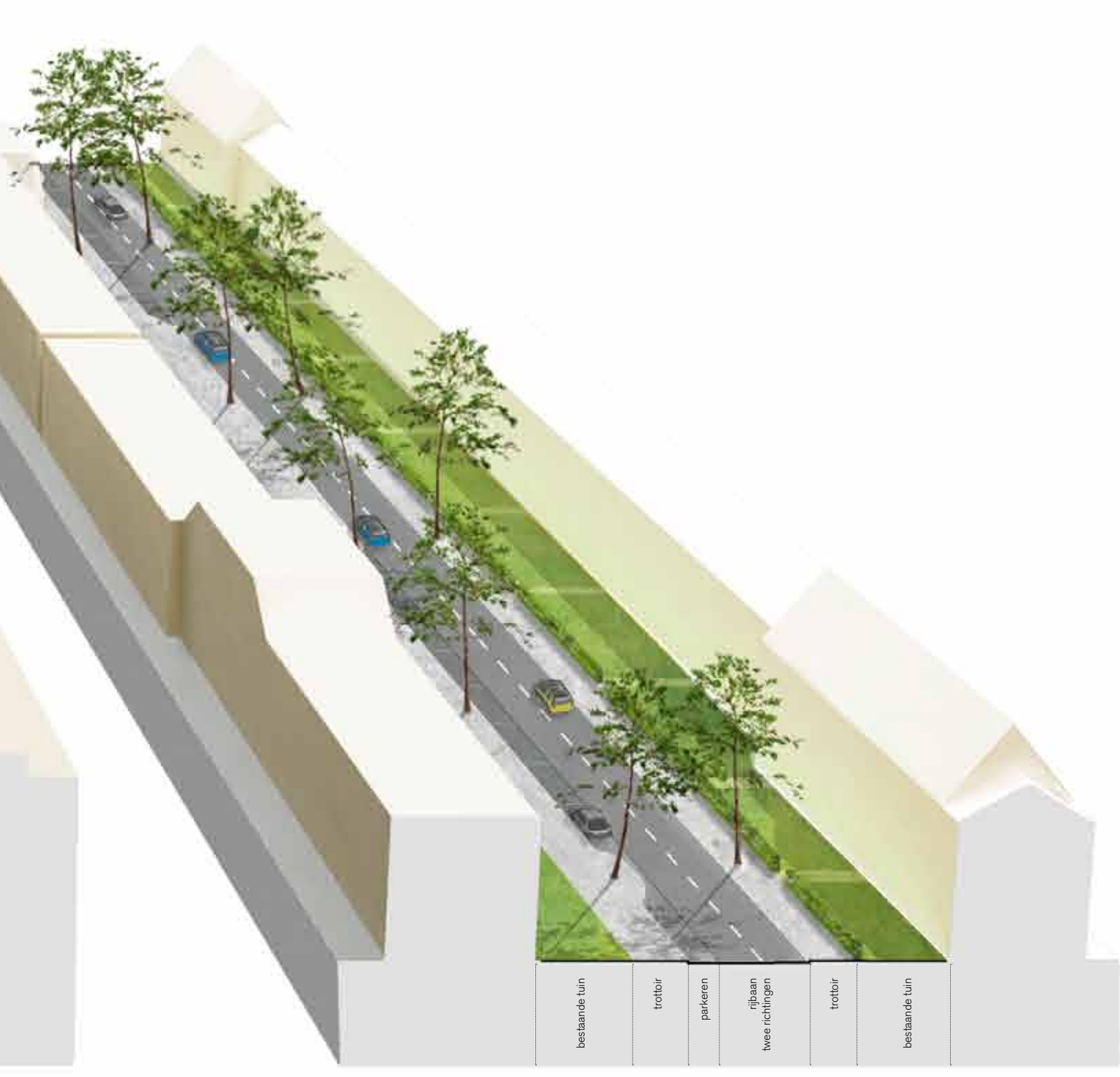
- Busbaan gecombineerd met autoweg.
- Parkeren aan twee kanten in de straat.
- Weinig ruimte voor een groene inrichting.
- Korreweg kan worden ingericht tot fietsstraat.
- Vinkenstraat blijft ongewijzigd.



Korreweg; voorbeeld fietsstraat



OHK: Verkeerskundig voorstel juni 2015



Vinkenstraat; blijft ongewijzigd.

Ecologische verbinding

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



Bloemrijke berm



Ecologische oever



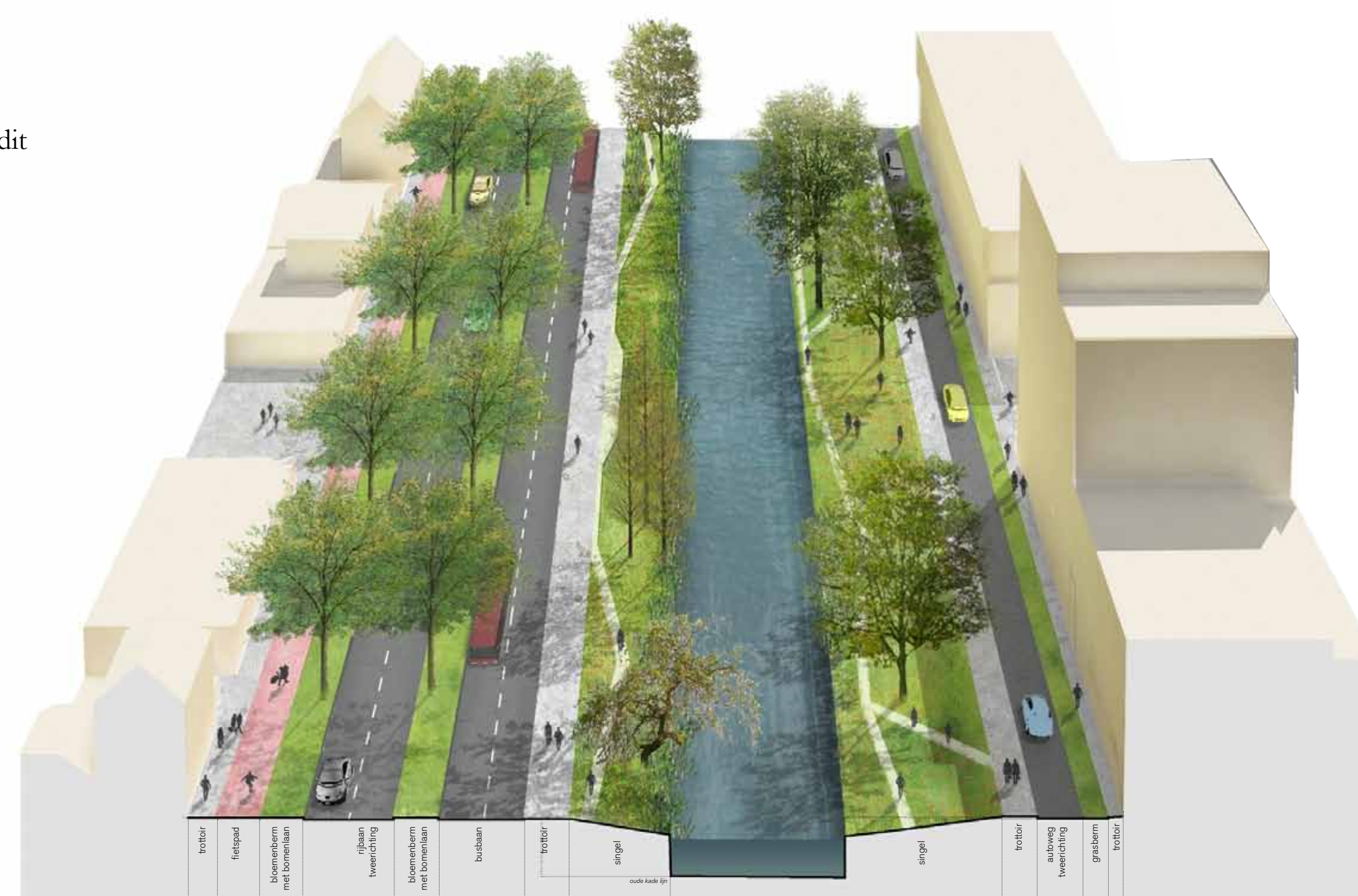
OHK: Ecologische verbinding

Singelpark

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



Singel



OHK: Singelpark

Promenade:

- Parkzone langs de zuidelijke kade, deze vormt een parkverbinding Ebbingekwartier, en Kar dinge.
- Woonboten worden verplaatst naar de noordoever, met een private vlonder/tuin en opslag ruimte onder de kademuur.



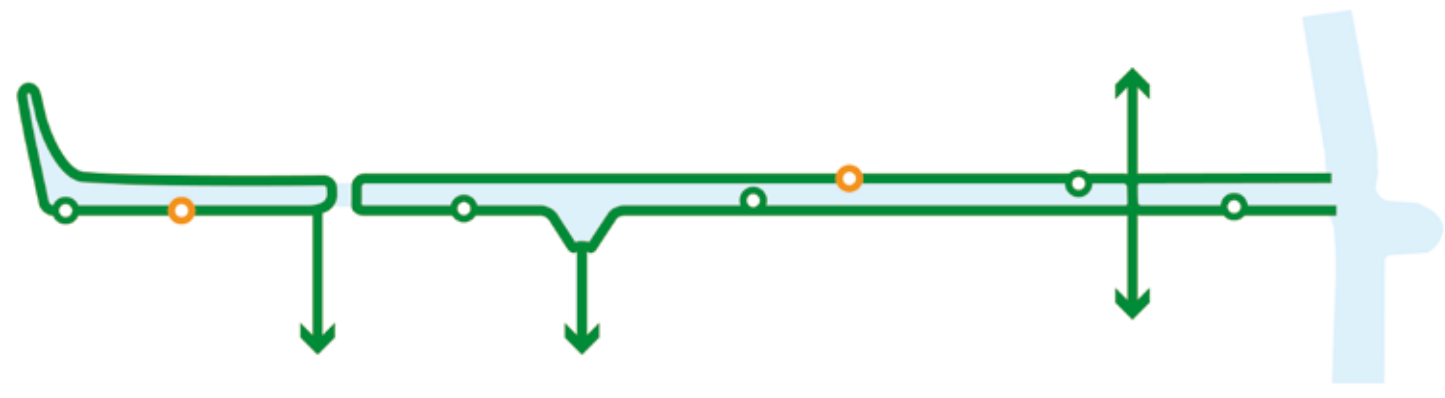
Wandel en sport promenade



OHK: Promenade

VARIANT SPLITSING

Singelpark



Deze verbeelding geeft een doorkijk naar de toekomst waarbij het Oosterhamriktracé zich ontwikkelt tot een aantrekkelijke stadsas in de splitsing variant.

Ruimtelijke kenmerken:

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



Singelpark



Wandell fiets brug



Bijzondere parkbomen



Speelplek



Ziekzuchtstijn rond het water



Stadstrand



Wonen aan het water



Buurtplein met markt



Vlinderzwemplek



Plekken aan het water



Thee paradijs



Plein aan het water

VARIANT SPLITSING

Mogelijke uitwerkingen

Basisprofiel

- Wandelboulevard aan de noordkant.
- Bestaande kade zuidkant.
- Vinkenstraat busbaan en éénrichtingsverkeer auto, bestaande bomenlaan cruit.



Korreweg: voorbeeld fietsstraat

O1HK: tweerichtingsautoverkeer, promenade langs noordzijde, bestaande situatie zuidzijde

Vinkenstraat: busbaan + auto eenrichtingsverkeer.

Singelpark

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



Brede Singel



O1HK: Singelpark

Vinkenstraat: autovrij, meer bomen, en fietsverbinding

Promenade noord + ruimere straat

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



Promenade met hotspots



Doorlopend paden over promenade

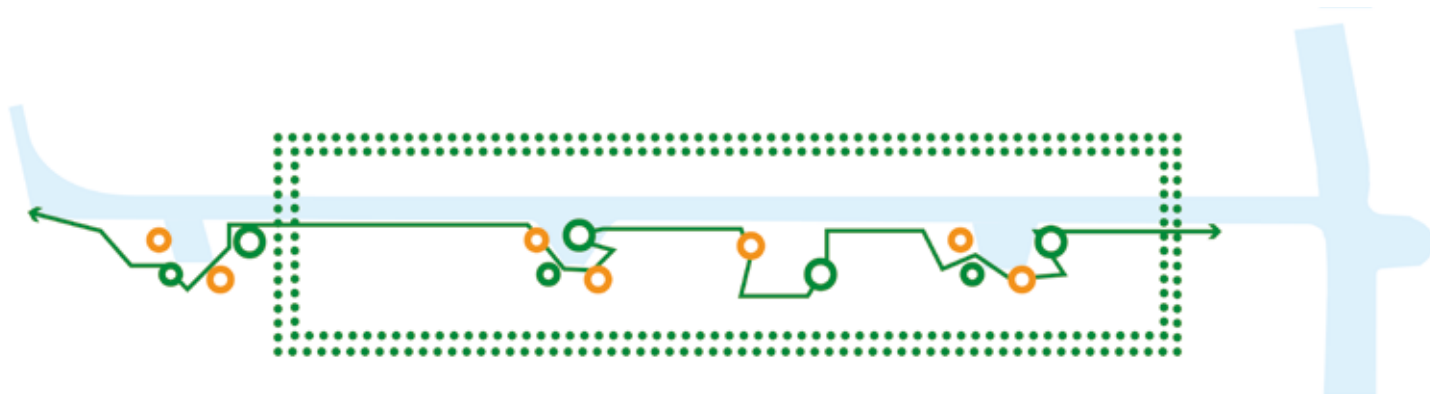


O1HK: Promenade

Vinkenstraat: eenrichtingsautoverkeer, breed fietsprofiel tussen oude boomstructuur

VARIANT CIRCUIT

Het eiland



Deze verbeelding geeft een doorkijk naar de toekomst waarbij het Oosterhamriktracé zich ontwikkelt tot een aantrekkelijke stadsas in de circuit variant.

Ruimtelijke kenmerken:

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



Lommerrijke bomenlaan



Kademuur met ecologische oever



Groene zoom met zitplekken langs kade



Groene busbaan



Stedelijke verblijfsplek bij waterkant



Wonen in het park



Park loopt door onder brug



Diverse architectuur



Park/plein verbinding



Waterlain



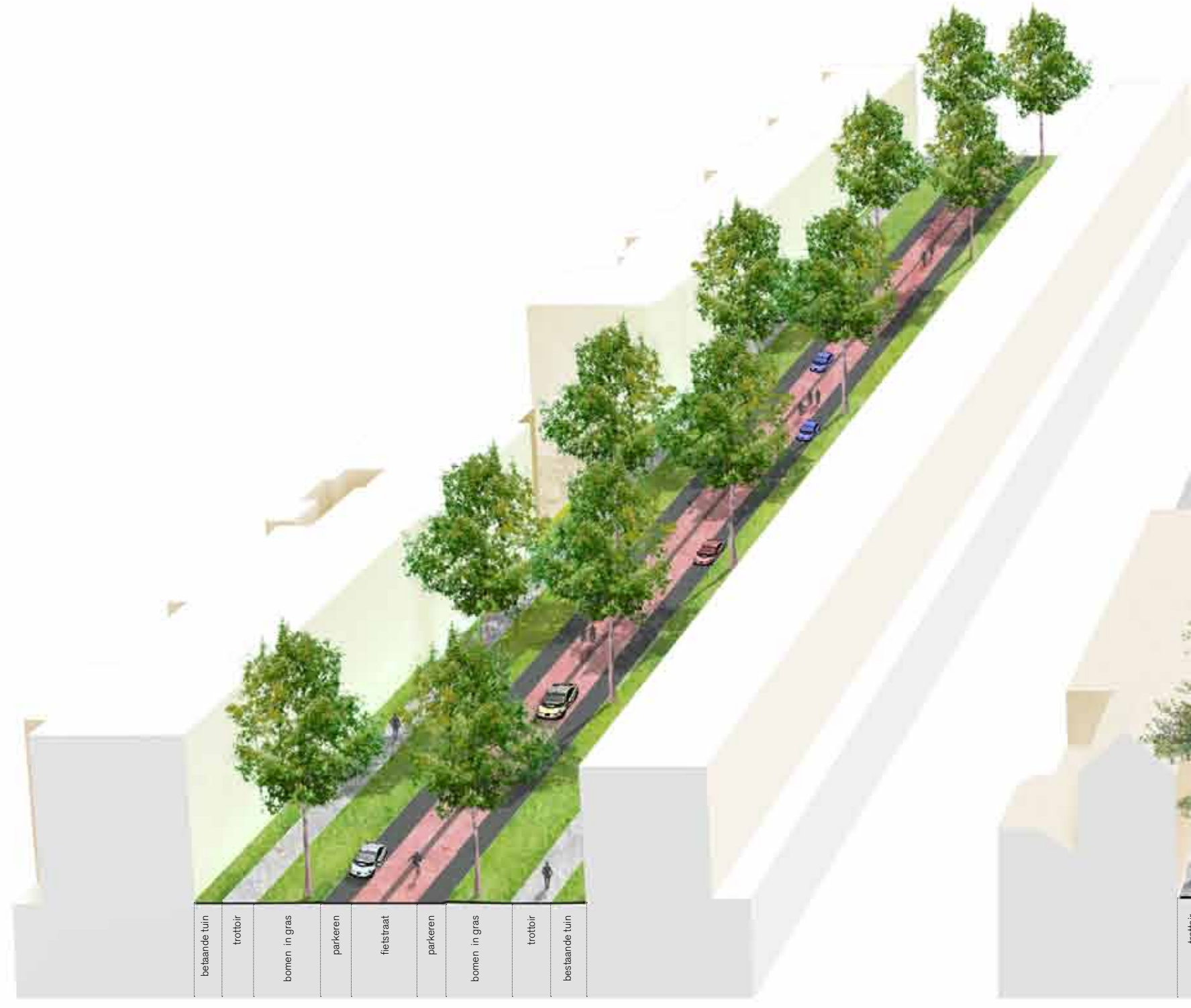
Boten met riekraag en private rindier

VARIANT CIRCUIT

Mogelijke uitwerkingen

Basisprofiel

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



Korreweg: voorbeeld fietstraat



OHK: Verkeerskundig voorstel juni 2015



Vinkenstraat: Eenrichting auto, vrijliggende fietspaden

Stadsgracht

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



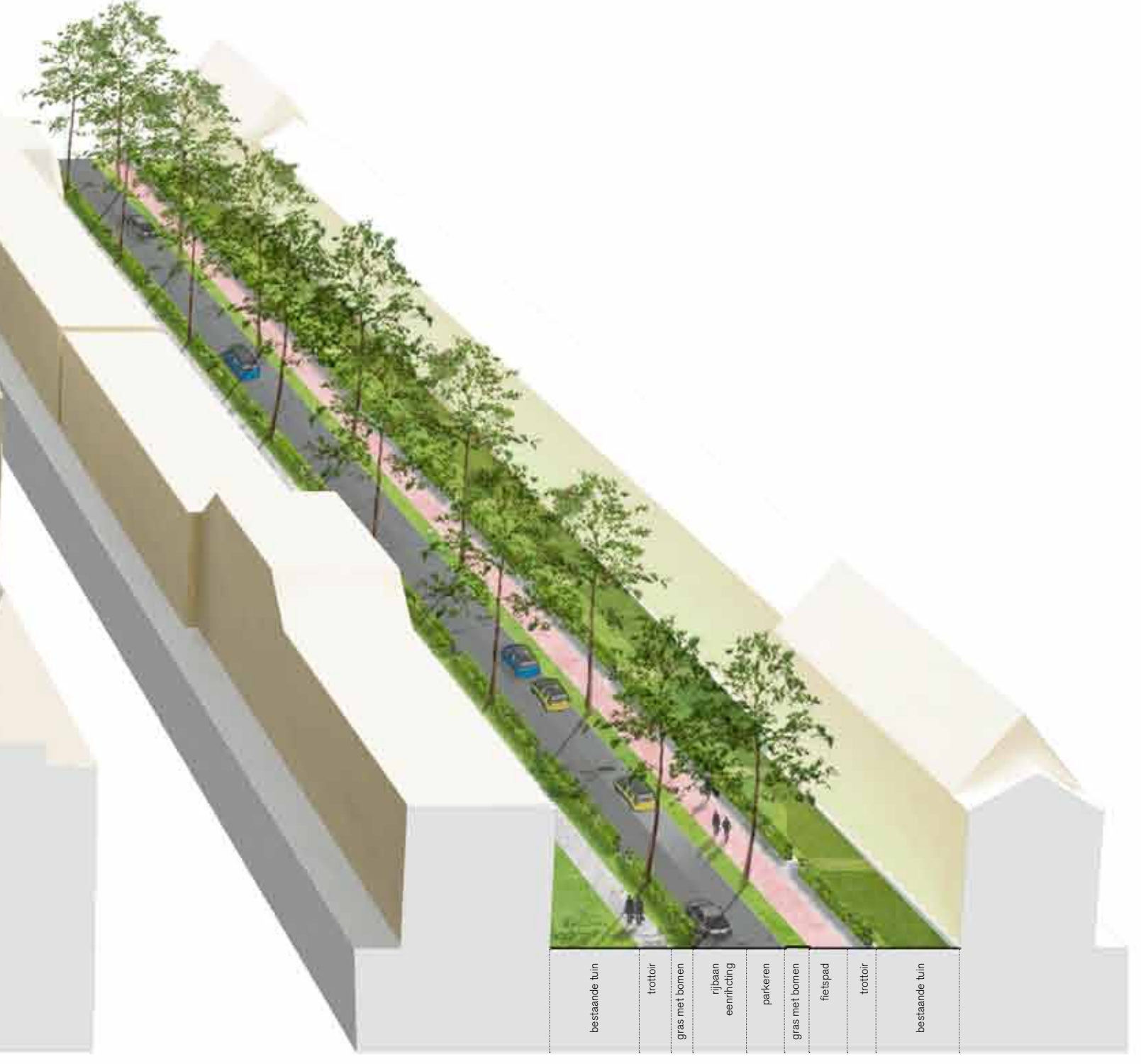
Groene zoom



Ecologische oever langs muur



OHK: Stadsgracht



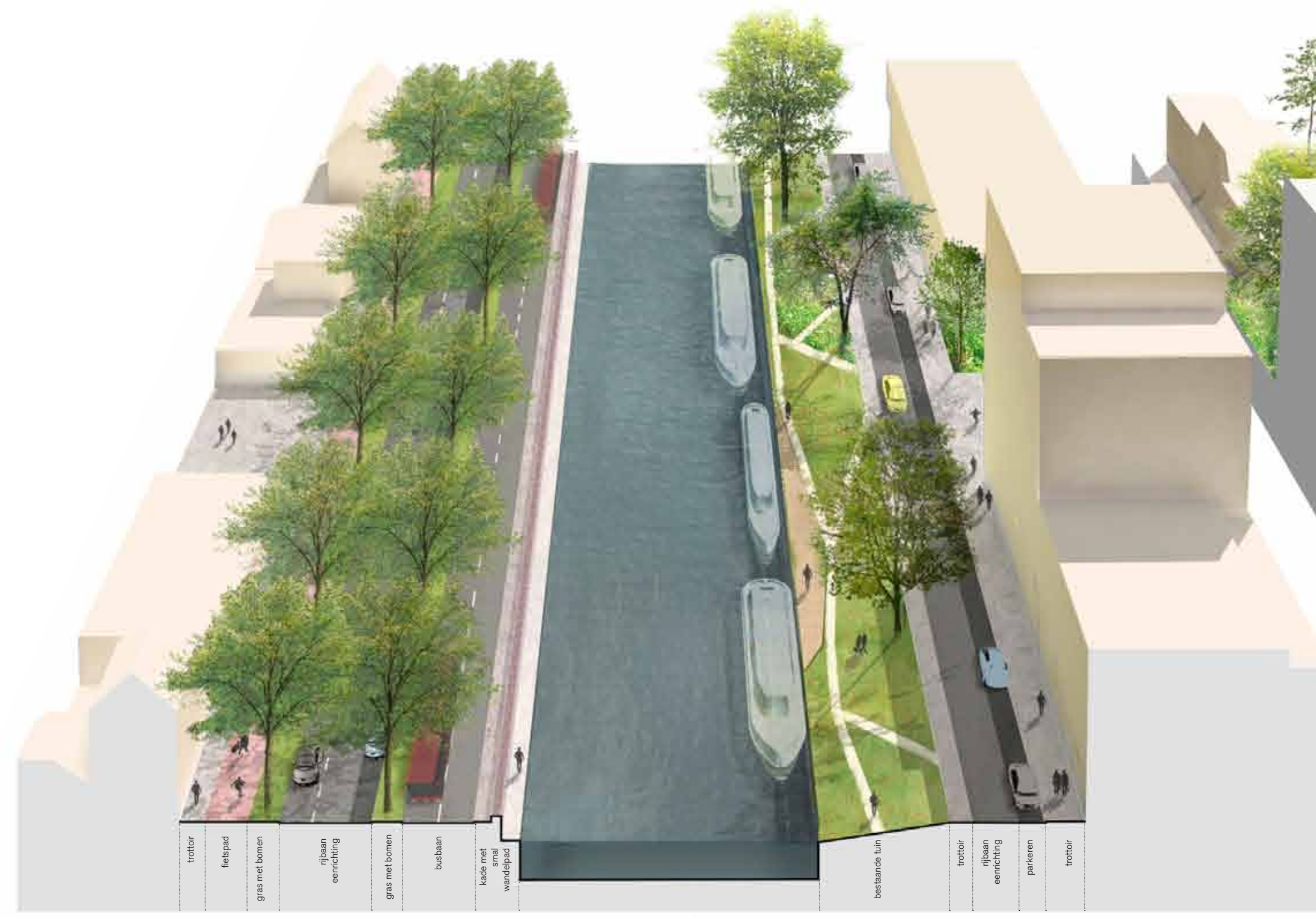
Vinkenstraat: Eenrichting auto, fietspad aan zijzijde

Verbinding Vinkenstraat-Oosterhamrikkade

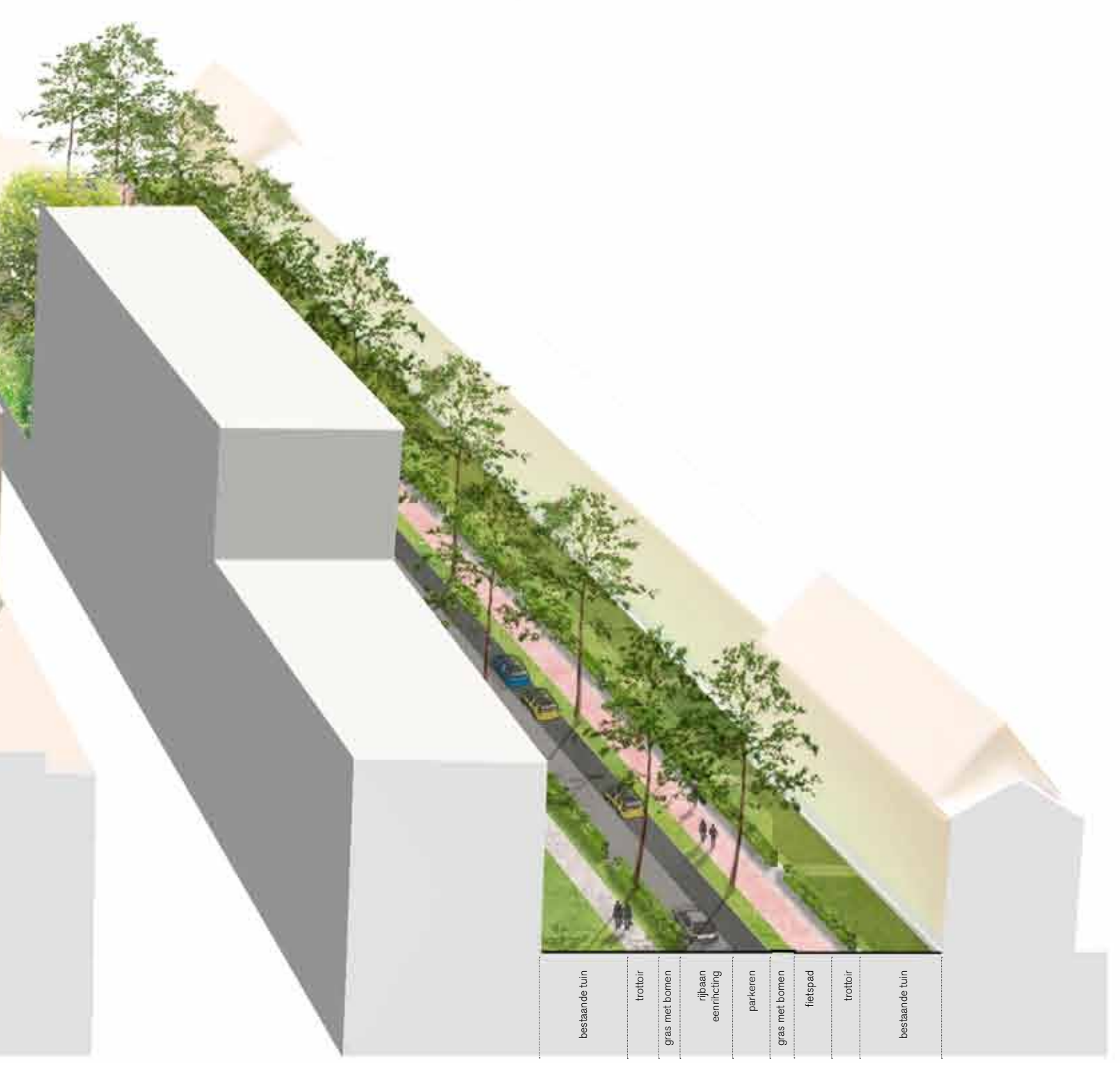
- Wandel/fiets verbinding tussen de Vinkenstraat en de Oosterhamrikkade
- Stedelijke ontwikkeling met gemengde functies, vrijstaande bebouwing.
- Park/plein inrichting tussen de bebouwing tot aan de kade.
- Boten blijven op huidige locatie.



Park/plein verbinding



OHK: Verbinding Vinkenstraat-Oosterhamrikkade



Vinkenstraat: Eenrichting auto, fietspad aan zijzijde

Het Eiland

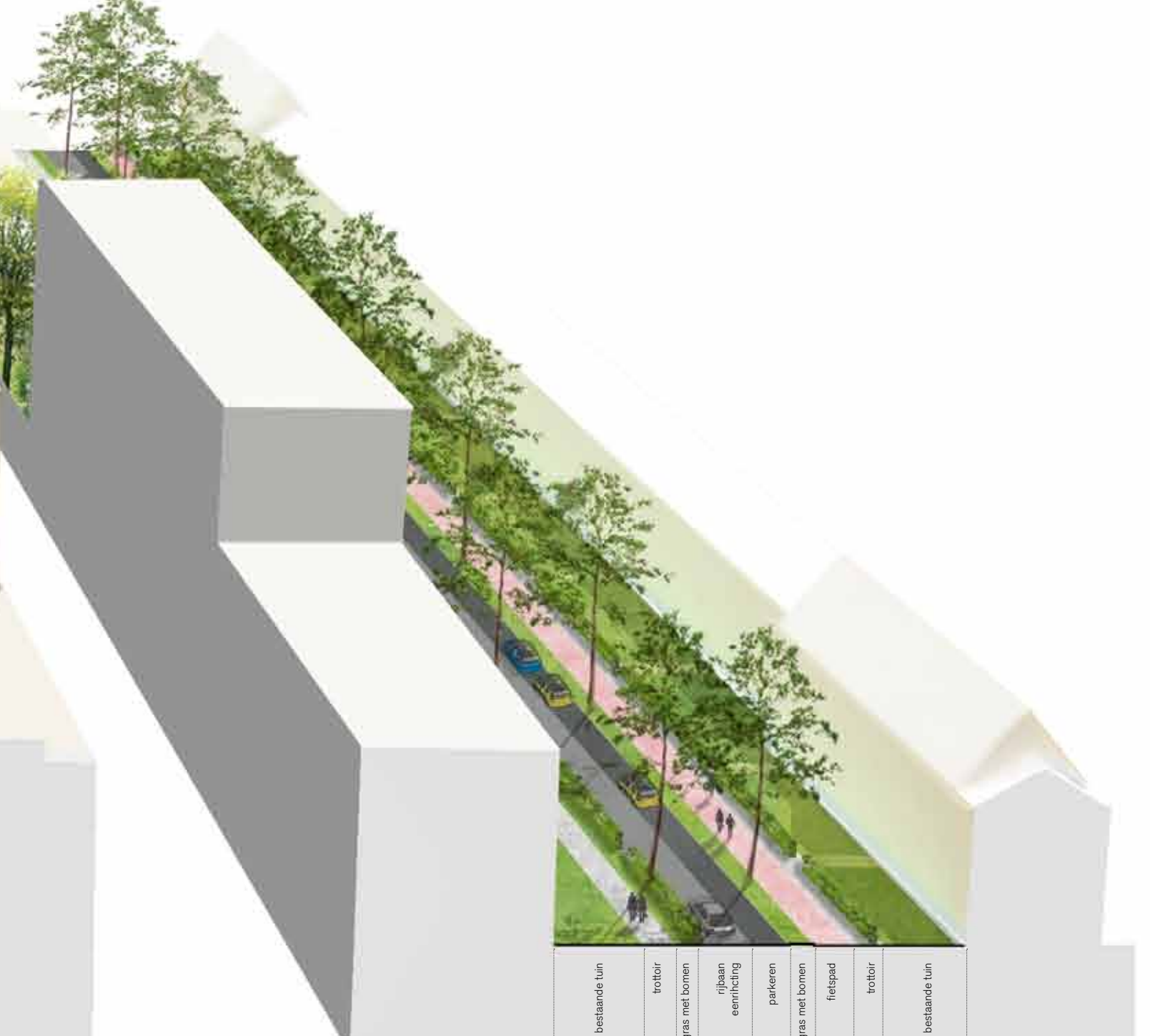
- Stedelijke ontwikkeling met gemengde functie en vrijstaande bebouwing aan de zuidkant van het Oosterhamrikkanaal.
- Zuidkade toegankelijk voor eenrichtings bestemmingsverkeer met doorlopend park tot aan de Vinkenstraat.
- Boten blijven op dezelfde locatie, tussen de boten en de kade wordt een brede ecologische rioetover ontwikkeld, voor privacy en ruimtelijke kwaliteit.



Parkstraat langs het water



OHK: Het Eiland



Vinkenstraat: Eenrichting auto, fietspad aan zijzijde

HET VERVOLG: KORTE TERMIJN

22 juni 2016

De raadscommissies Beheer & Verkeer en Ruimte & Wonen bespreken onder andere:

- de voorkeursvariant voor de Gerrit Krolbrug
- het principebesluit om te kiezen voor een nieuwe autoverbinding via de Oosterhamrikzone in combinatie met blijvende inzet op minder autogebruik en een pakket aan doorstromingsmaatregelen op bestaande invalsroutes aan de oostzijde van de stad
- de aanpak voor een nieuwe autoverbinding onderdeel te laten zijn van een bredere aanpak van de Oosterhamrikzone tussen de Korreweg (fietsstraat} en de Vinkenstraat/Thomas à Theussinklaan, met als doel de woonkwaliteit hier te verhogen. Dat kan gebeuren door ingrepen in de openbare ruimte. De kansen die hiervoor liggen zijn hier verbeeld. De plannen zelf moeten worden gemaakt in samenspraak met de bewoners.

U kunt inspreken tijdens de commissievergadering. U moet zich wel van tevoren aanmelden bij de griffie. Dat kan via 050-3677702 of griffie@groningen.nl

<https://gemeente.groningen.nl/uw-mening-geven-in-de-gemeenteraad>

29 juni 2016

De raad neemt een besluit over bovengenoemde punten.

HET VERVOLG: LANGE TERMIJN (Gerrit Krolbruggen: zie planning op panelen Gerrit Krolbruggen)

Oosterhamrikzone en Oosterhamriktracé: planning uitvoeringsbesluiten (indicatief)

Tweede helft 2016

Uitwerken ontsluitingsvarianten/voorstel voorkeursvariant

Eerste kwartaal 2017

Besluit over voorkeursvariant

Tweede kwartaal 2017

Besluit over voorkeursvariant

Tweede kwartaal 2017 – eerste kwartaal 2019

Uitwerken voorkeursvariant en voorbereiding aanbesteding/ruimtelijke procedures

Medio 2019

Aanbesteding en gunning

2021-2022

Uitvoering