

BügelHajema

Plek voor ideeën

Memo

Opdrachtgever: Groningen Seaports

projectnummer: 090.10.53.00.02

Aan: L. Bourgonjen, E. Narold
Van: P. Bügel, A. Fransen
Onderwerp: Eemshaven Zuidoost, onderbouwing locatie rotonde N33
Datum: 07-12-2015

Situatie 2012/2013

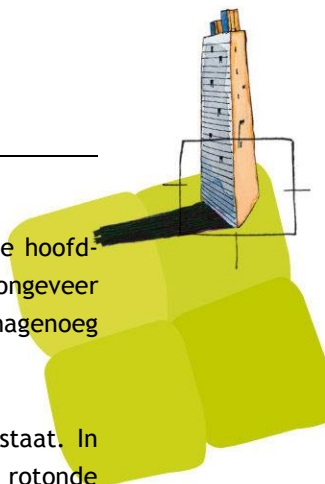
In 2012/2013 is de hoofdontsluiting van het terrein Eemshaven Zuidoost vastgelegd. Deze hoofdontsluiting van Eemshaven Zuidoost wordt gerealiseerd door een aantakking op de N33; ongeveer halverwege de Middendijk en de bocht bij de Eemshaven. Vanaf deze aantakking zou nagenoeg loodrecht op het hoogspanningstracé een hoofdverkeersas worden gelegd.

De vormgeving van de hoofdontsluiting op de N33 is destijds besproken met Rijkswaterstaat. In overleg met deze instantie is gekozen voor een rotonde als aansluiting op de N33. De rotonde wordt gerealiseerd door de as van de N33 iets naar het oosten te leggen. Deze vormgeving zorgt ervoor dat LZV's (lange zware voertuigen) langs de westzijde van de rotonde hun weg kunnen vervolgen. De vormgeving van de rotonde is hierop toegespitst.

De verwachting is dat het bedrijventerrein Eemshaven ongeveer 400 ritten per etmaal genereert. De huidige verkeersintensiteit op de N33 bedraagt ongeveer 2.500 mvt/etmaal (2014). Aan de hand van deze twee verkeersintensiteiten mag worden gesteld dat de verkeerafwikkeling op de N33 niet onder druk komt te staan.

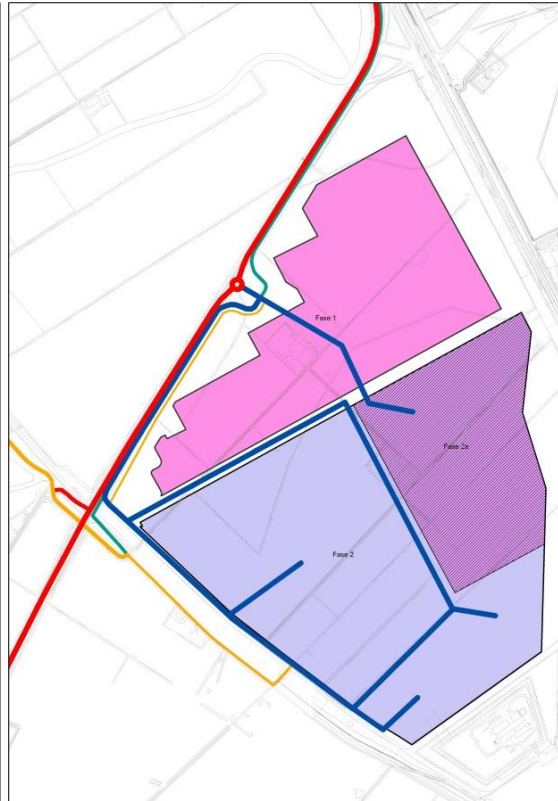
Situatie 2015

Ten opzichte van 2013 is de situatie enigszins gewijzigd. Toen was sprake van een centrale as waaraan de verschillende deelgebieden zouden worden gekoppeld. De afnemer van fase 1 (Saturn) wil om redenen van veiligheid en aansluitend terrein geen doorgaand verkeer door fase 1. Dit houdt in dat de verdere ontwikkeling van het terrein wordt ontsloten door om fase 1 heen te rijden (zie afbeeldingen). Daarbij wordt wel opgemerkt dat mogelijk een deel van fase 2 ook gebruikt gaat worden door Saturn.





Afbeelding 1 - fase 1



Afbeelding 2 - fases 1 en 2

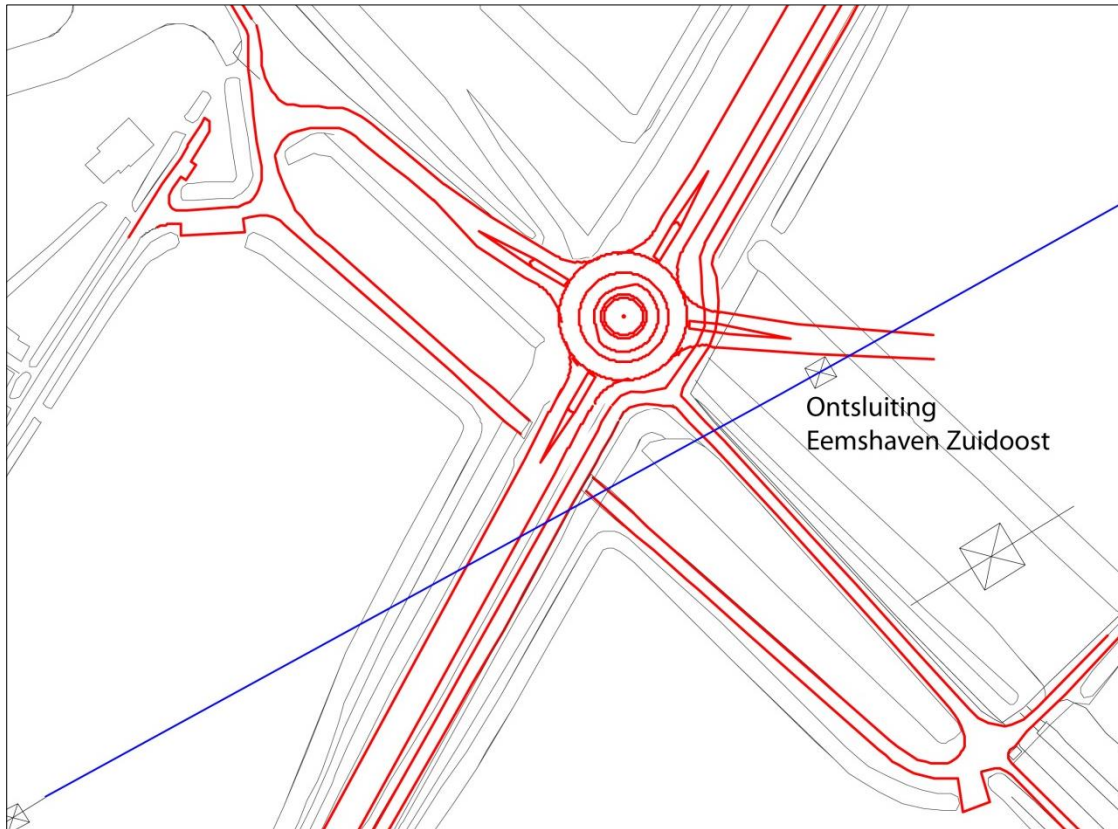
Verkeerskundige consequenties

De centrale ontsluiting is (met handhaving van de structuurlijn) door de gebruiksvorm van fase 1 verdwenen. Dit houdt in dat voor fase 2 een nieuwe route dient te worden vastgesteld. De enige mogelijkheid die daarvoor voorhanden is, is via de parallelweg terugrijden naar het zuiden, om fase 1 rijden en vervolgens via een nieuwe centrale as en een route langs de zuidkant van fase 2, fase 2 te bereiken.

Daarbij rijst de vraag of de voorgenomen locatie van de rotonde nog steeds de juiste is. Daartoe is een afweging gemaakt van wat de voor- en nadelen zijn van een verplaatsing van de rotonde naar de aansluiting van de N33 met de Dijkweg. Bij deze afweging zijn de volgende criteria gebruikt: verkeer, beleid, landschap, ecologie en exploitatie.

Deze criteria zijn in een aantal gevallen uitgesplitst naar sub-criteria.

Voor een goede afweging is in het navolgende schematisch de vormgeving van de rotonde ter hoogte van de Dijkweg weergegeven.



Afbeelding 3

In het navolgende worden de hiervoor genoemde (sub)criteria behandeld.

Verkeer

Afwikkeling

De N33 maakt deel uit van het landelijk wegennet en dient als vlotte ontsluiting van verkeersstromen van en naar de Eemshaven. De verkeersintensiteit op deze weg is beperkt. De verwachting is dat de toename ten gevolge van de uitbreiding van het industrieterrein eveneens beperkt is. De verwachting is dan ook dat indien beide aansluitingen (de rotonde en de kwadrantoplossing met de Dijkweg) worden samengevoegd tot een rotonde, dit geen problemen zal geven wat betreft de afwikkeling van het verkeer.

Bereikbaarheid

Bij de keuze van de locatie van de aansluitingen speelt ook de bereikbaarheid een rol. Enerzijds is van belang in hoeverre (vracht)auto's het bedrijventerrein kunnen bereiken met een lage omrijdfactor. Anderzijds mag de bereikbaarheid ten gevolge van het realiseren van een rotonde ter hoogte van de Dijkweg niet leiden tot een verminderde bereikbaarheid van Oudeschip. Ook het verkeer op de parallelweg (fietzers en landbouwverkeer) moet een goede doorgang vinden.



Verplaatsing van de aansluiting naar de aansluiting met de Dijkweg zorgt voor verbetering van de bereikbaarheid voor een deel van het bedrijventerrein. Verkeer naar Oudeschip wordt echter geconfronteerd met een rotonde in plaats van een T-aansluiting. Door de geringe verkeersintensiteit op de N33 neemt de bereikbaarheid in deze richting enigszins af.

(Fiets)verkeer op de parallelweg zal bij verplaatsing van de rotonde worden geconfronteerd met één of meerdere extra oversteken en een gecompliceerde verkeersstructuur (een rotonde in combinatie met een onderdoorgang in de N33 en een aansluiting op de parallelweg van de Oostpolderweg).

Herkenbaarheid route

Zowel het bedrijventerrein als Oudeschip hebben belang bij een korte en herkenbare route naar het hoofdwegennet. Er is sprake van de komst van verkeer dat onbekend is met de route van en naar het bedrijventerrein en Oudeschip. Een logische en korte route die door de vormgeving en bewegwijzering herkenbaar is, is daarom van belang. In de situatie waarbij de rotonde wordt gesitueerd ter hoogte van de Dijkweg, is sprake van een enigszins gecompliceerde situatie door de gecombineerde afslag naar het bedrijventerrein en de aansluiting van de Oostpolderweg op de parallelweg.

Goede verkeerstechnische vormgeving

Aansluitend op het voorgaande criterium dient de vormgeving zodanig te zijn dat de locatie fysiek gezien goed te bereiken is (grootte van de boogstralen, breedte van de weg et cetera).

De aanwezigheid van de hoogspanningsmast kan bij het uitdetaileren van de vormgeving van een rotonde nabij de Dijkweg leiden tot krappe boogstralen of een minder goede vormgeving. Ook het asymmetrisch vormgeven van de rotonde kan leiden tot (te) krappe boogstralen.

Voldoen aan uitgangspunten van Duurzaam Veilig

Bij het criterium van Duurzaam Veilig gaat het erom in hoeverre de routes naar de locatie kunnen voldoen aan de aanbevelingen vanuit Duurzaam Veilig. In hoofdlijnen gesproken, is de vorm van de verbinding naar de locatie in overeenstemming met de functie van de weg. Dat wil zeggen dat het bedrijventerrein direct dient aan te sluiten op een gebiedsontsluitingsweg. Het belangrijkste criterium voor een gebiedsontsluitingsweg is dat er geen directe toegang is vanaf de weg tot percelen en parkeerplaatsen. Ook de wijze waarop langzaam verkeer de route moet kruisen, verdient bijzondere aandacht.

Beleid

Rijkswaterstaat kent een aansluitingenbeleid. Dit beleid is verwoord in de handreiking Beleidslijn Aansluitingenbeleid van februari 2007. In deze handreiking wordt expliciet gesteld dat deze zich beperkt tot het aanpassen van bestaande aansluitingen en het realiseren van nieuwe aansluitingen van het onderliggende wegennet op bestaande autosnelwegen.



Omdat de N33 in feite een afgewaardeerde autoweg is, is de handreiking hierop niet van toepassing.

Los daarvan bevat de handreiking elementen die in de onderhavige situatie van belang kunnen zijn. Het betreft hier het volgende. Het Rijk voert een terughouden beleid ten aanzien van nieuwe aansluitingen. Nieuwe aansluitingen dienen daarom niet op zichzelf te worden beschouwd, maar in de bredere context van regionale bereikbaarheid te worden geplaatst. Effecten als bereikbaarheid, herkenbare route, aanleg infrastructuur, leefbaarheid en verkeersveiligheid voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet dienen in beeld te worden gebracht.

Een extra aansluiting op de N33 strookt derhalve op zich niet met het beleid.

Landschap

Gaafheid landschappelijke overgang

In diverse beleidsstukken (waaronder het Omgevingsplan) is het karakteristieke polder- en dijkenlandschap ter plaatse beschreven. Belangrijke kenmerken zijn de open polders, de oude (slaper)dijken, zichtbare verkaveling, oude kronkelende maren en karakteristieke bebouwing met bijbehorende erven. Dit typerende Noord-Groninger landschap eindigt bij de oude slaperdijken die ter plaatse van het plangebied nog een grote gaafheid hebben. Noordelijk van de Middendijk verandert het landschap in open (modern) landbouwgebied met een meer rationele, grootschalige verkaveling en verspreid staande boerderijen. Tevens zijn er twee meanders van oude geulsystemen, de Groote en Kleine Tjariet in (de omgeving van) het plangebied aanwezig of in oude vorm herstelt. Zoals aangegeven, is deze overgang een belangrijke reden geweest om de ontsluiting van Zuidoost naar het noorden te verschuiven. Een rotonde op de Middendijk tast de gaafheid van de overgang aan.

Herkenbaarheid/gaafheid dijkzone

De Middendijk markeert de overgang van het oude marenlandschap en de jongere landaanwinningen. De provincie heeft vanuit haar belang (bevoegdheid ten aanzien van karakteristieke landschapselementen waar de slaperdijken onderdeel van uit maken) de ontwerpers de instructie meegegeven de Middendijk met een vrije zone in zijn gaafheid te beschermen. In het ontwerp is deze overgang zichtbaar en beleefbaar gehouden. Zowel voor als na de dijk is voldoende ruimte opgenomen om de overgang te beleven. Het is duidelijk dat een rotonde en de noodzakelijke haakse aansluiting in het plangebied om de palen van de hoogspanningsleiding te omzeilen, een deel van de Middendijk op het sterkst beleefbare punt, sterk aantast of zelf verdwijnt.

Herkenbaarheid structuurlijnen in plangebied

De hoofdopzet van het raamwerk van structuurlijnen is ongewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke opzet. Het bedrijventerrein kent een enigszins losse ligging van z'n omgeving door royale randen rondom, die met water(berging) en groen worden ingevuld. Het bedrijventerrein wordt door twee bepalende structuurlijnen doorsneden. Deze structuurlijnen staan haaks op elkaar. De ene structuurlijn ligt in het verlengde van de rotonde, de andere structuurlijn valt samen met de



380 kv-hoogspanningsleiding. Naast deze beide structuurlijnen worden twee secundaire structuurlijnen gemaakt, evenwijdig aan de structuurlijn van de hoogspanningsleiding. De eerste structuurlijn valt in fase 1 en ligt min of meer vast. De exacte situering van de tweede structuurlijn is afhankelijk van de initiatieven (gronduitgifte) en de locatie van eventueel te realiseren windmolens. De structuurlijnen bestaan in hoofdzaak uit water, rietoevers en graslanden, maar bieden ook mogelijkheden voor (een ondergeschikte) wegenstructuur. In deze landschappelijke ingegeving opzet is de infrastructuur niet meer de dominante factor, maar de landschappelijke elementen (groen en water). Het verleggen van de hoofdontsluiting naar de Middendijk zou via de zuidwest-noordoost structuurlijn naar het noorden moeten worden gelegd. Van het begin van de planvorming is juist van deze structuurlijn het groene karakter benadrukt, mede vanwege het kijkpunt vanaf de Middendijk. In de gewijzigde opzet is daarom gesteld dat ondergeschikte infrastructuur in de structuurlijn zou kunnen worden opgenomen, maar dat het groene karakter dominant moet zijn.

Oplijning bouwmassa's naar randzones

De verlegging van de hoofdontsluiting in de gewijzigde opzet naar de randzone biedt goede ontwerpvoorwaarden voor een passende overgang naar de dijkzone. Op deze manier staan de bedrijven met de voorkanten (fraaier, lager) naar de dijkzone, hetgeen op positieve wijze zal bijdragen aan de beleving van het bedrijvenpark vanaf de dijkzone. De bebouwing kan aan de achterzijde worden uitgelijnd in een strakke rooilijn langs de structuurlijnen. Aan de voorzijde is meer ruimte voor een gestaffelde bebouwingsstructuur met kleinere en lagere bebouwing, die een goede overgang vormt richting de Middendijk. De totale organisatie van bebouwing is op deze wijze optimaal. Gezien de vele fysieke belemmeringen in het plangebied als gevolg van boven- en ondergrondse infrastructuur, heeft deze hoofdopzet de voorkeur. Een nieuwe hoofdontsluiting in noordoostelijke richting op de structuurlijn vraagt een geheel nieuwe oriëntatie van bebouwing waardoor zijkanten zich oplijnen naar de Middendijk, hetgeen suboptimaal is.

Ecologie

Versterking ecologische kansen randzones

Met de inrichting van de randzones van het toekomstige bedrijventerrein is ook gekeken naar de ecologische kansen die de randzones hebben. De Middendijk en de randzone langs de N33 zijn daarbij van potentieel belang. Opnieuw een reden om de Middendijk in zijn huidige karakteristiek zo veel mogelijk te handhaven. De noordzijde van het plangebied is eveneens kwetsbaar. Het Oosterpolderbermkanaal kenmerkt zich als jachtgebied voor diverse vleermuisensoorten en een zo ononderbroken mogelijke randzone heeft de voorkeur. Geconcludeerd zou kunnen worden dat van alle randzones de N33 de minst kwetsbare is. De rotonde op deze plek is dan de minst schadelijke. De aanleg van de hoofdontsluiting kan hier het beste worden gecombineerd met de inrichting met 'nieuwe natuur'.



Exploitatie

Meerkosten door omrijdbewegingen

Voor fase 2 dient een nieuwe route te worden vastgesteld. De enige mogelijkheid die daarvoor voorhanden is, is via de parallelweg terugrijden naar het zuiden, omrijden om fase 1 en vervolgens via een nieuwe centrale as en een route langs de zuidkant van fase 2, fase 2 te bereiken. Dit houdt in dat ten opzichte van de oorspronkelijke ontsluiting 300 tot 1.400 m moet worden omgereden. Gelet op de totale grootte van het bedrijventerrein worden deze omrijd-afstanden niet als problematisch gezien, maar zijn negatief ten opzichte van een locatie van een ontsluiting ter hoogte van de Dijkweg. Daarbij komt nog dat het zeer goed mogelijk is dat de eerste uitbreiding mogelijk gebeurt door een bedrijf dat vanuit kostenreductie gaat samenwerken met de bestaande klant en dat deze partijen de beveiliging en verkeersafhandeling gezamenlijk gaan oppakken.

Infrastructurele ingrepen Middendijk

De kosten van een rotonde ter hoogte van de Middendijk zijn aanzienlijk hoger dan die van een rotonde ter hoogte van de voorgenomen locatie. Bij de aanleg van de rotonde ter hoogte van de Middendijk moet rekening worden gehouden met het feit dat deze een aantal meters boven het maaiveld moet worden gerealiseerd.

De aanwezigheid van de hoogspanningsmast zorgt ervoor dat mogelijk aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. In het gunstigste geval betekent dit een afscherming van deze mast of het realiseren van een zeer krappe boog in het traject naar het bedrijventerrein. Indien dit niet mogelijk is, betekent het een totale verplaatsing van de aansluiting in noordelijke richting tot voorbij de betreffende hoogspanningsmast. Dit heeft als consequentie dat er geen sprake meer is van het reconstrueren van een bestaande aansluiting, maar van de aanleg van een compleet nieuwe met de daarbij behorende extra kosten van aanleg en grondverwerving.

Mogelijk moet de tunnel onder de N33 (Dijkweg) worden aangepast. In principe blijft de wegenstructuur op het bedrijventerrein gelijk ten opzichte van de situatie waarbij de rotonde op de voorgenomen locatie wordt gerealiseerd.

Inrichting waterberging

De randzones langs de N33, Middendijk, gasbehandelingslocatie en Oostpolderbermkanaal houden ongewijzigd een invulling met groen en water, met dien verstande dat de geplande “kortsluiting” van de 380 kV tussen beide transformatorstations vervalt en dat de oeverzone langs het Oostpolderbermkanaal kan worden beïnvloed door de dijkversterking van de Waddenzeedijk.

Draagvlak

Toezeggingen Google

De belangrijkste wijziging in de hoofdopzet is een gevolg van de eerder aangegeven grote bouwmassa's en de wens van initiatiefnemers om aaneengesloten plots te willen realiseren. Dat heeft gevolgen voor de hoofdontsluiting. Deze loopt in tegenstelling tot het Masterplan, aan de zuidzijde



van het plangebied, ten noorden van de dijkzone van de Middendijk. Deze afwijking is in overleg met de provincie tot stand gekomen en honoreert de wens van Google om hun plot niet te doorsnijden met een openbare wegenstructuur. Het maken van nieuwe afspraken hierover brengt de nog niet zekere uitbreiding van Google in Zuidoost in gevaar.

Toezeggingen bewoners Polen, Nooitgedacht en Oudeschip

In het kader van de inspraak en communicatie van het bestemmingsplan Zuidoost fase 1 is het harde uitgangspunt gecommuniceerd dat de afwikkeling van het bestemmingsverkeer van Zuidoost geen invloed zou hebben op de bereikbaarheid en het woongenot van de bewoners van genoemde buurtschappen.

Wegingstabel

In de navolgende tabel is de afweging schematisch weergegeven.

Afwegingstabel locatie rotonde

criterium	sub-criterium	voorgenomen locatie	locatie Dijkweg
verkeer	verkeersafwikkeling	□	□
	bereikbaarheid	+	-
	herkenbaarheid	+	-
	goede verkeerstechnische vormgeving	+	-
	duurzaam veilig	□	□
beleid		-	+
landschap	gaafheid landschappelijke overgang	+	-
	herkenbaarheid/gaafheid dijkzone	+	-
	herkenbaarheid structuurlijnen in plangebied	+	-
	oplijning bouwmassa's naar randzones	+	-
ecologie	versterking ecologische randzones	+	-
exploitatie	meerkosten door omrijdbewegingen	-	+
	infrastructurele ingrepen Middendijk	+	-
	inrichting waterberging	+	-
draagvlak	toezeggingen Google	+	-
	Toezegging bewoners omgeving	+	-

□ neutraal

+ beter dan andere locatie

- minder dan andere locatie

Conclusie

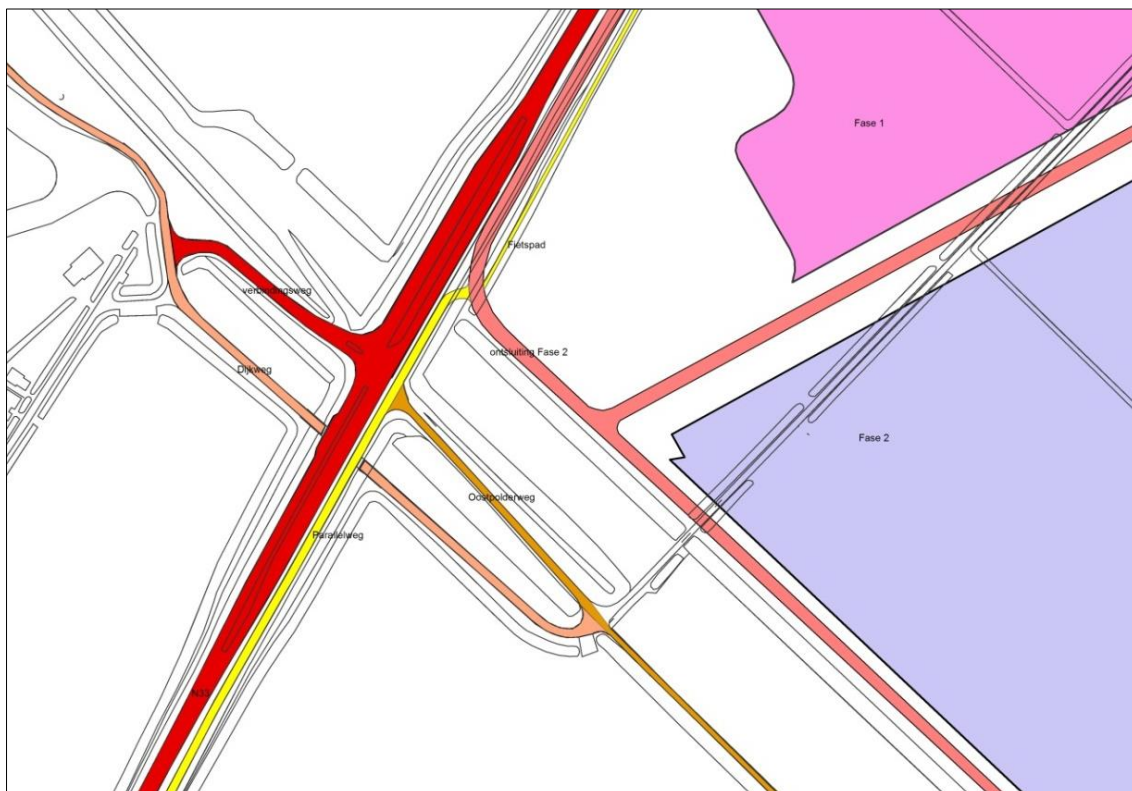
Op grond van vorenstaande afweging kan worden geconcludeerd dat ondanks een gewijzigde inrichting van het terrein de locatie van de voorgenomen aansluiting nog steeds de voorkeur geniet boven een aansluiting ter hoogte van de Dijkweg.



Aanvullende maatregelen ten gevolge van de verandering van de verkeersstructuur

De verandering van de verkeersstructuur vergt wel een aantal aanpassingen in de bestaande verkeersstructuur. Voorzien is in de volgende maatregelen.

- De parallelweg langs de N33 wordt verbreed om het verkeer vanaf de rotonde naar fase 2 een goede mogelijkheid te geven om fase 2 te bereiken. De huidige parallelweg kent een breedte van ongeveer 4 m. Deze zal worden verbreed tot het profiel overeenkomstig de overige wegen op het terrein (blauw op afbeelding 2).
- De parallelweg wordt nu ook gebruikt door fietsers. Om deze een veilige verbinding langs het industrieterrein te garanderen, wordt het gedeelte van de parallelweg (dat onderdeel gaat uitmaken van de ontsluiting van fase 2) voorzien van een vrijliggend fietspad (geel op afbeelding 2).
- Een deel van fase 2 ligt in de nabijheid van de ontsluiting van de Dijkweg op de N33. Via de Dijkweg, Oostpolderweg en de parallelweg wordt het in de huidige situatie mogelijk om fase 2 te bereiken.



Afbeelding 4 - Verkeersstructuur aansluiting Dijkweg



De Dijkweg, Oostpolderweg en parallelweg zijn niet geschikt voor het verwerken van verkeersstromen. Deze wegen kennen een smal profiel, evenals de tunnel onder de N33 door en zijn derhalve niet geschikt voor het verwerken van het (vracht)verkeer van en naar het bedrijventerrein Eemshaven Zuidoost fase 2. Daar komt nog bij dat verkeer in de richting van Oudeschip van wezenlijk andere aard is, dan het verkeer in de richting van het betreffende bedrijventerrein. De Dijkweg is opengesteld voor langzaam verkeer wat zich niet verdraagt met het vrachtverkeer naar het bedrijventerrein.

Omdat deze wegen (nog) worden gebruikt door landbouwverkeer, wordt voorgesteld het deel van de Oostpolderweg tussen de aansluiting met de Dijkweg en de parallelweg gesloten te verklaren voor gemotoriseerd verkeer met uitzondering van landbouwverkeer. Eventueel kan dit, indien noodzakelijk, door fysieke inrichting van de aansluitingen worden ondersteund.