

Notitie ontsluiting Eemshaven zuidoost

1 Inleiding

In 2010 heeft Groningen Seaports onderzocht hoe de Eemshaven de komende jaren kan uitbreiden. De resultaten van dit onderzoek zijn weergegeven in het Visiedocument Eemshaven-Zuid, waarin wordt gepleit voor een uitbreiding van de Eemshaven in zuidoostelijke richting. De uitbreiding is gewenst, omdat bestaande terreinen grotendeels zijn uitgegeven of in reserve worden gehouden voor havengebonden bedrijvigheid, dan wel functies die een directe aansluiting op een van de kades vereisen. Het gebied dat in onderzoek is, betreft een gebied dat aansluit aan de oostkant van het te ontwikkelen glastuinbouwgebied. Deze uitbreiding beslaat een oppervlak van in totaal 210 ha.

Er is een partiële herziening van de Provinciale Omgevingsverordening doorlopen waarbij circa 45 ha van de uitbreiding als 'zoekgebied bedrijven-terrein Eemshaven' is aangewezen. Voor deze eerste fase is een bestemmingsplan opgesteld.

2 N33

Het plangebied van 210 ha dient op een vlotte en veilige wijze te worden ontsloten. Primair komt hier de N33 voor in aanmerking. Deze weg maakt deel uit van het landelijk wegennet en garandeert een goede verbinding met de overige landsdelen. De weg is in beheer en onderhoud bij rijkswaterstaat. De N33 is grotendeels uitgevoerd als autoweg met een 100 km/uur-regime en ongelijkvloerse kruisingen. Het betreft hier het deel tussen Assen en Spijk. Even voor Spijk in noordelijke richting is de weg weliswaar aangeduid als autoweg, maar deze kent een maximumsnelheid van 80 km/uur, de groene asstreep ontbreekt en de kantstrepen zijn onderbroken. De vormgeving komt daarmee overeen met een 80 km/uur weg. De lengte van dit traject bedraagt ongeveer 9 km. De ontsluiting op dit deel van de N33 vindt plaats via T-aansluitingen. Gelijkvloers kruisen van de weg is derhalve niet mogelijk.

3 Beleid aansluitingen

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 de volgende elementen:

- 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.
- Over financiering dienen in overleg met betrokken partijen vroegtijdig afspraken te worden gemaakt.

4 Combinatie van aansluitingen

In de nabijheid van het plangebied liggen twee aansluitingen met de N33. Het betreft hier de aansluiting met de Huibertgatweg en de aansluiting met de Dijkweg (Oudeschip). Overwogen moet worden of een combinatie met een van deze bestaande aansluitingen tot de mogelijkheden behoort. Onderstaand vindt een afweging plaats.

Bij de afweging of een combinatie met andere aansluitingen moet worden gezocht, dient een goede afweging te worden gemaakt. Bij de verkeerskundige aspecten hiervan gaat het enerzijds om de vraag of de combinatie goede verkeerskundige mogelijkheden biedt op het gebied van ontsluiting, verkeersafwikkeling. Anderzijds gaat het om verkeerstechnische inpassingsmogelijkheden (vormgeving en inrichting).

Specifieke criteria zijn:

- Goede verkeersafwikkeling (vracht)auto
Aan dit criterium zijn twee aspecten verbonden. Hierbij gaat het om het afwikkelingsniveau dat aan de automobilist wordt geboden. Bestaat de kans op wachtrijen of wordt het hoger liggende wegennet vlot bereikt.
- Goede bereikbaarheid (vracht)verkeer
Hierbij is het van belang in hoeverre het (vracht)verkeer de locatie kan bereiken met een lage omrijfactor.
- Korte herkenbare route naar hoofdwegennet
Er is sprake van de komst van verkeer dat onbekend is met de route van en naar het bedrijventerrein, een logische en korte route die door de vormgeving en bewegwijzering herkenbaar is, is daarom van belang.
- Goede verkeerstechnische vormgeving
Aansluitend op het voorgaande criterium dient de vormgeving daarmee in overeenstemming te zijn, zodanig dat de locatie fysiek gezien goed te bereiken is (grootte van de boogstralen, breedte van de weg en dergelijke).
- 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 bijzonder aandacht.

- Aanleg infrastructuur

In hoeverre dienen extra infrastructurele maatregelen of aanpassingen te geschieden.

4.1 Ontsluiting in combinatie met de Huibertgatweg



De aansluiting met de Huibertgatweg ligt ongeveer 1,5 km ten noorden van de beoogde aansluiting met de N33. Het betreft hier een aansluiting in de vorm van een rotonde. Gedurende een beperkte periode zal deze rotonde in combinatie met de parallelweg worden gebruikt als ontsluiting. Het betreft hier echter een tijdelijke situatie voor de ontsluiting van enkele percelen. Als permanente ontsluiting voor het gehele gebied wordt deze oplossing niet als reëel beschouwd vanwege de ligging in de onmiddellijke nabijheid van de N33 en het te smalle brugprofiel over het Oosterpolderbermkanaal. Daarom is uitgegaan van een nieuwe ontsluiting via de Robbenplaatweg. Toetsing van een combinatie van aansluitingen met deze weg levert het volgende op.

Gelet op de intensiteit van de betreffende wegen levert een combinatie van beide aansluitingen geen problemen op wat betreft de verkeersafwikkeling. Zonder congestie kan de locatie worden bereikt. Wel wordt het verkeer naar het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost geconfronteerd met een hoge omrijfactor. Dit houdt in dat gemiddeld ongeveer 3 km zal moeten worden omgerekend. Hiermee samen hangt de herkenbaarheid van de route. Over het algemeen passeert het verkeer eerst de bestemming en moet het verkeer vervolgens weer terugrijden om daadwerkelijk op deze bestemming uit te komen. Dit kan op de N33 tot minder veilige reacties leiden.

Alle wegen op het Eemshaventerrein kunnen worden beschouwd als gebiedsontsluitingswegen en zijn daarom geschikt voor het verwerken van het verkeer van en naar het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost en voldoen daarmee aan de eisen van duurzaam veilig.

Wat betreft de infrastructurele maatregelen moet rekening worden gehouden met een verbreding van een deel van de Robbenplaatweg en de realisatie van een brug over het Oosterpolderbermkanaal.

4.2 Ontsluiting in combinatie met de Dijkweg

In principe zijn hier twee varianten mogelijk: de ontsluiting van het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost vindt plaats op de Dijkweg of de aansluiting van de Dijkweg wordt in noordelijke richting verschoven tot aan het plangebied.

4.2.1 Ontsluiting via de Dijkweg



De aansluiting met de Dijkweg ligt ongeveer 800 m ten zuiden van de beoogde aansluiting met de N33. Het betreft hier een aansluiting in de vorm van een kwadrantoplossing. Toetsing van een combinatie van aansluitingen met deze weg levert het volgende op.

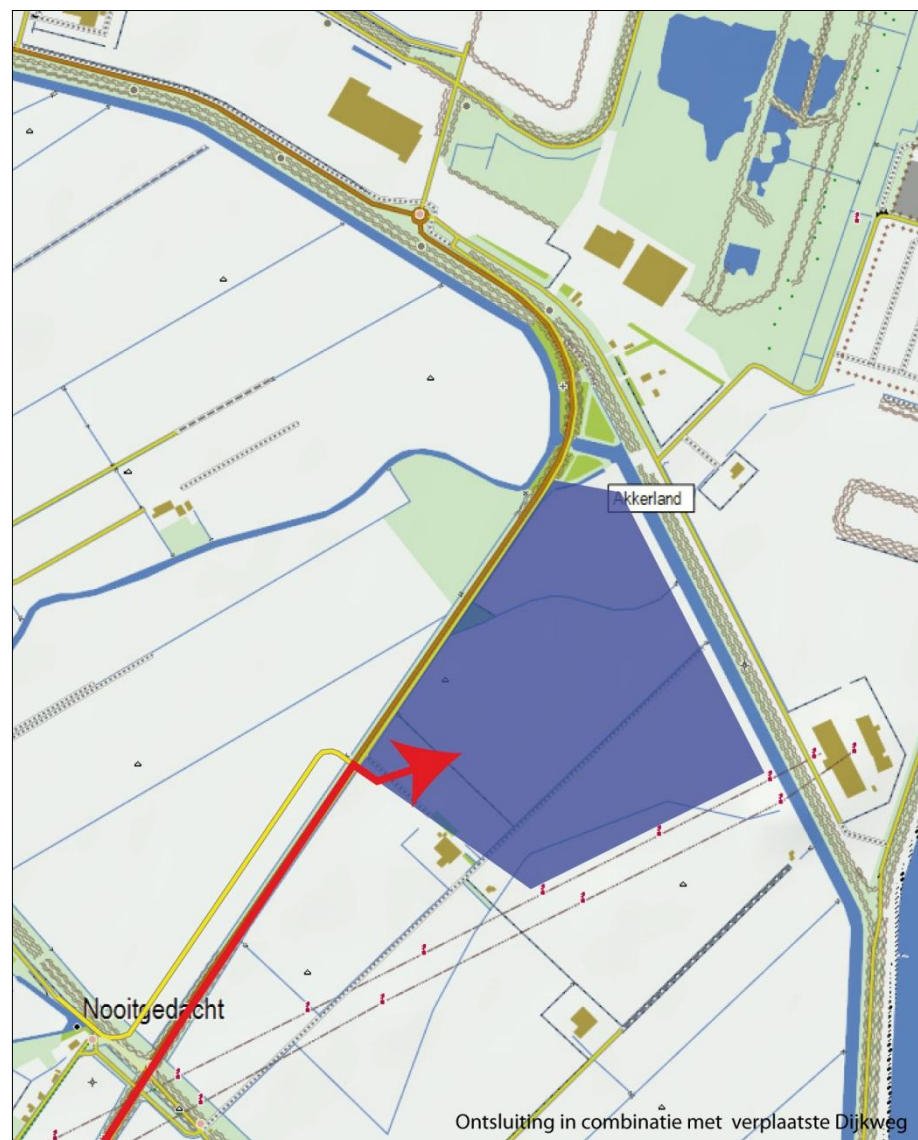
Gelet op de intensiteit van de betreffende wegen levert een combinatie van beide aansluitingen geen problemen op wat betreft de verkeersafwikkeling. Zonder congestie kan de locatie worden bereikt. De omrijfactor naar het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost is laag, er wordt nauwelijks omgereden. In principe is de herkenbaarheid van de route goed. Het gevoel verkeerd te rijden zal niet of nauwelijks optreden.

Alle wegen van en naar het Eemshaventerrein kunnen niet worden beschouwd als gebiedsontsluitingswegen. De Dijkweg kent 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. 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 dat zich niet verdraagt met het vrachtverkeer naar het bedrijventerrein.

Wat betreft de infrastructurele maatregelen moet rekening worden gehouden met een verbreding van de Dijkweg en de tunnel onder de N33 door en de aanleg van vrijliggende fietspaden.

4.2.2 Ontsluiting verlegde Dijkweg



De aansluiting met de verlegde Dijkweg en het bedrijventerrein ligt ongeveer 800 m ten noorden van de huidige aansluiting met de N33. Toetsing van een combinatie van aansluitingen met deze weg levert het volgende op.

Gelet op de intensiteit van de betreffende wegen levert een combinatie van beide aansluitingen geen problemen op wat betreft de verkeersafwikkeling. Zonder congestie kunnen zowel Oudeschip als het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost worden bereikt.

De omrijfactor naar het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost is nihil, er wordt niet omgereden. In principe is de herkenbaarheid van deze route goed. Daar waar het bedrijventerrein zichtbaar wordt, is tevens de aansluiting geprojecteerd. Het gevoel verkeerd te rijden zal niet optreden.

De omrijfactor naar Oudeschip is echter groot ten opzichte van de huidige situatie. Omdat de meeste ritten met bestemming Oudeschip vanuit het zuiden komen, wordt het dorp eerst voorbijgereden en moet vervolgens teruggedreden worden. Dit betekent dat 1.600 m moet worden omgereden.

De weg naar het bedrijventerrein kan worden vormgegeven als gebiedsontsluitingsweg. De verlegde Dijkweg kan een vergelijkbare verkeersfunctie als de Dijkweg krijgen.

Wat betreft de infrastructurele maatregelen moet rekening worden gehouden met de aanleg van een verlegde Dijkweg en een aansluiting/kruispunt in de N33. Wat dit laatste betreft rijst de vraag of dit gelijkvloers, dan wel ongelijkvloers dient te geschieden gelet op de vormgeving van de aansluitingen op de N33.

4.3 Conclusie combinaties van aansluitingen

In het voorgaande is per criterium aangegeven welke problemen ontstaan bij het samenvoegen van aansluitingen. Geen van de mogelijke samenvoegingen bieden goede mogelijkheden voor zowel de omrijfactor als de herkenbaarheid van de route. Daarnaast moeten relatief grote infrastructurele werken worden getroffen bij het combineren van aansluitingen. Dit houdt in dat het samenvoegen van aansluitingen niet bijdraagt aan een verbeterde verkeersstructuur en daarom niet de voorkeur geniet.

De voorkeur gaat daarom uit naar een nieuwe aansluiting ten behoeve van het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost.

5 Vormgeving

Bij de aanleg van een nieuwe aansluiting moet worden overwogen welke kruispuntsvorm dient te worden toegepast. Zoals eerder opgemerkt, bestaan de aansluitingen in het noordelijk deel van de N33 tussen Spijk en de Eemshaven uit T-aansluitingen, al dan niet in combinatie met een ongelijkvloerse kwadrantoplossing (onderstaand schematisch weergegeven).



Op basis van deze vormgeving ligt het voor de hand om ter hoogte van het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost voor een vergelijkbare kruispuntsvorm te kiezen. Omdat het hier een ontsluiting betreft die uitsluitend een aan de oostzijde van de N33 gelegen gebied ontsluit, kan worden volstaan met een gelijkvloerse T-aansluiting. Indien hier tevens de hiervoor besproken variant van de verlegde Dijkweg zou worden gerealiseerd, moet worden overwogen een kwadrantoplossing toe te passen.

6 Toekomstige functie N33

De N33 maakt deel uit van het landelijk wegennet en dient daarom te voldoen aan bepaalde eisen. Zoals gesteld, dient een aansluiting te worden uitgevoerd als T-aansluiting. Hierbij moet echter het volgende worden bedacht.

De N33 eindigt bij de Eemshaven. Verkeer wat ten noorden van de aansluiting Oudeschip op de N33 rijdt, heeft allemaal herkomst of bestemming Eemshaven. Daarom is in de huidige situatie ter hoogte van de eerste aansluiting met de Eemshaven (Huibertgatweg) de N33 beëindigd door middel van een rotonde en is het verloop van de weg afgewaardeerd.

De uitbreiding van het bedrijventerrein in zuidelijke richting door de komst van het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost zorgt ervoor dat het laatste deel van de N33 in feite gaat worden gebruikt als onderdeel van de verkeersstructuur van het hele Eemshavengebied en zijn functie als onderdeel van het landelijk wegennet verliest. De vraag rijst daarbij of de weg daar ter plaatse nog wel moet worden aangeduid als autoweg of dat een 80 km/uur-weg meer op zijn plaats is.

De beëindiging van de N33 zou kunnen worden bewerkstelligd op dezelfde wijze als dit bij de Huibertgatweg is gerealiseerd: door middel van een rotonde.

7 Afweging Rotonde/T-aansluiting

Naast een afweging wat betreft de verkeersstructuur dient ook een afweging plaats te vinden wat betreft de verkeersafwikkeling van een rotonde in relatie tot een T-aansluiting.

Een rotonde heeft als voordeel dat de overgang van de ene naar de andere wegcategory op een heldere en logische wijze zichtbaar wordt. De overgang

van de ene naar de andere categorie vindt altijd plaats via een afslagbeweging met een relatief lage snelheid.

Daarnaast biedt een rotonde optimale mogelijkheden voor het verkeer op de 'zijweg' om de 'hoofdweg' op te rijden, omdat geen sprake meer is van een voorrangsweg en ondergeschikte weg.

Daar staat echter tegenover dat relatief weinig verkeer van de aansluiting gebruikmaakt gelet op de functies die naar verwachting op het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost worden gerealiseerd. Dit houdt in dat het overgrote deel van het verkeer de rotonde voor de helft moet berijden. Voor met name vrachtverkeer naar de Eemshaven zorgt dit voor hinder.

Over dit onderwerp heeft overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat - Noord Nederland en Rijkswaterstaat - Dienst Verkeer en Scheepvaart.

8 Voorstel

Gelet op het feit dat:

- het betreffende deel van de N33, hoewel met bebording aangeduid als autoweg, een snelheidsbeperking heeft van 80 km/uur en een markering die aansluit op een 80 km/uur weg;
- de hoeveelheid verkeer van en naar het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost beperkt is;
- de functies in het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost niet of nauwelijks een relatie hebben met het bestaande bedrijventerrein;

wordt voorgesteld de aansluiting van het bedrijventerrein Eemshaven zuidoost te ontsluiten op de N33 met een T-aansluiting.

Assen, 19 juni 2013