

Verkeersproblematiek Knijpsbrug en omgeving

Nota van reactie en antwoorden

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In voorliggende reactienota wordt hieraan voldaan door de indieners van de reacties niet bij naam te noemen, met uitzondering van gemachtigden, dan wel namen van rechtspersonen of bestuursorganen. Via de digitale inspraak op de plannen van het project 'Verkeersproblematiek Knijpsbrug en omgeving' zijn onderstaande reacties binnengekomen. Onder de reacties volgen de inhoudelijke beantwoording van de reacties. Waar mogelijk wordt in de beantwoording van de reacties verwezen naar een eerder antwoord en zijn soortgelijke reacties samengevoegd.

Rotondecomplex A7-N387

Reactie 1, over omrijden vanaf de Knijpslaan om de A7 naar Groningen op te kunnen. Dan wordt het de Knijpslaan afrijden en via de Hoofdweg naar provinciale weg of via de superrotonde aan de zuidkant. Dat geeft op beide andere plekken overlast. Kunnen fietsers nog wel vanaf de Knijpslaan naar de parallelweg aan de noordkant van de A7?

Antwoord: Op het moment dat de aansluiting van de Knijpslaan op de noordelijke rotonde verdwijnt, zullen bewoners uit Kolham door/om moeten rijden via de Rijksweg West. Dat verhoogt de verkeersintensiteit op die plekken. Hier volgt een heroverweging om de Knijpslaan verbonden te houden met de rotonde.

Reactie 2, over de mogelijkheid van spertijden voor de brug tijdens de spitsuren voor pleziervaart.

Antwoord: Er zijn momenteel geen spertijden. Voor beroepsvaart en pleziervaart is gekozen voor 24-uurs bediening. Spitssluitingen zijn niet bevorderlijk voor beroepsvaart, als ook te lezen in de Nota Beheer Provinciale Vaarwegen Groningen (2012-2020). Binnen dit project wordt dat niet veranderd. Bij een mogelijke herziening of actualisering van het beleidsplan is het bundelen van de pleziervaart wellicht een optie.

Reactie 3, over de overweging om de scheepvaart gedurende de spits geen vrije doorgang te verlenen. Bijvoorbeeld tussen 16.00 en 18.00 uur.

Antwoord: Idem aan reactie 2.

Reactie 4, over dat er van Knijpslaan niet zoveel verkeer komt en het niet zo veel verschil zal maken. De verkeerslichten zijn oké maar hoe zijn die opgesteld en voor welk verkeer?

Antwoord: Het klopt dat relatief weinig verkeer gebruik maakt van de Knijpslaan. Halverwege de Knijpslaan passeren circa 1.000 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen. Daar hebben we rekening mee gehouden. De verkeerslichten worden alleen gebruikt tijdens en na opening van de Knijpsbrug. Met de verkeerslichten kan het verkeer gecontroleerd doorstromen.

Voorbeeld: Vanaf de afrit A7 kan verkeer eerder de rotonde oprijden dan verkeer vanuit de richting Slochteren. Zonder verkeerslicht moet verkeer vanaf de afrit A7 altijd voorrang geven aan het verkeer vanuit Slochteren. Zij komen immers eerder op de rotonde.

Reactie 5, over de brug die te vaak open gaat. De brug verhogen om te zorgen dat plezier jachten er onder door kunnen zou een betere oplossing zijn.

Antwoord: Zie antwoord op reactie 2.

De brug verhogen is een dure en technisch moeilijk uitvoerbare oplossing. Dat komt mede door het dan in te passen hellingspercentage. Er is te weinig ruimte tussen de A7 en het Winschoterdiep om het hoogteverschil van een hogere brug weg te werken.

Reactie 6, over de veiligheid en overzichtelijkheid van voetgangers en fietsers als groot aandachtspunt.

Antwoord: Veiligheid voor voetgangers en fietsers is een belangrijk punt. Er is goed gekeken naar diverse oplossingen. We werken met middengeleiders, een soort vluchtheuvel in het midden van de weg tussen twee rijrichtingen. En er komen extra middengeleiders als fietsers of voetgangers twee rijstroken uit dezelfde richting moeten oversteken. Het verkeerslicht voor de fietser is aan als de brug open is.

Reactie 7, over waarom de N387 vanaf viaduct Hoofdweg Kolham geen autoweg met 70 km richting noordelijke rotonde wordt. Dan hoeft alle zware landbouwverkeer niet meer over de Knijpslaan. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede.

Antwoord: Dat mag niet. De N387 is in de huidige vormgeving een stroomweg waar je maximaal 100 km/h mag rijden. Deze wegen zijn in Nederland verboden voor landbouwverkeer.

Reactie 8, over of het voor vrachtverkeer en bestemmingsverkeer zinvol zou kunnen zijn om een bypass vanaf de afrit gelijk op de Zwedenbrug aan te laten sluiten. Daarmee wordt ook druk op de rotonde verminderd.

Antwoord: Deze vraag kan op 2 manieren worden geïnterpreteerd.

Allereerst kan met deze vraag geopperd worden om op de afrit van de A7 een extra afrit te maken, direct richting het Rengerspark/ Zwedenbrug. Deze optie is vermeld in het Sweco-rapport, maar bij eerdere besluitvorming in de stuurgroep al afgefallen. In de beantwoording van reactie 36 gaan we hier nader op in.

De suggestie kan ook worden gelezen als het maken van een bypass vanaf de afrit net voor de rotonde richting Rijksweg West, waardoor verkeer vanaf de afrit richting het Rengerspark/ Zwedenbrug geen gebruik hoeft te maken van de zuidelijke rotonde.

Deze oplossing is onwenselijk. De groenstrook voor de woningen van Knijpslaan 71-83 Kolham moet hiervoor worden opgeofferd. Dit tast het woongenot van deze bewoners ernstig aan. Verkeer op de A7 vanuit de richting Groningen kan veel beter gebruik maken van afrit 40.

Reactie 9, over vrachtwagens richting Veendam verplicht laten rijden via A7 c.q. N33

Antwoord: Dit is niet te verplichten. Het is wel mogelijk om bestuurders van vrachtwagens met bebording te wijzen op de richting A7 en de N33. Dat is nu al het geval.

Reactie 10, over een groter verkeersaanbod door de verruiming van de rotondes. Hoe wordt bottleneck centrum Hoogezand aangepakt? Wordt het verkeer op de A7 vanuit Groningen geadviseerd door te rijden naar de N33? Wordt geadviseerd om het (vracht)verkeer vanaf industrieterreinen Martenshoek en Rengerspark niet door centrum Hoogezand te laten gaan?

Antwoord: Er wordt geen grote toename verwacht van het verkeersaanbod verwacht door verruiming van de rotondes. De bottleneck van en naar Hoogezand blijft de capaciteit van de

Knijpsbrug tijdens en na een brugopening. De verkeerslichten bij de rotondes moeten dit gaan reguleren. Daarnaast moeten de aanpassingen bij de Barentszstraat de doorstroming verbeteren. De reeds uitgevoerde aanpassingen aan de verkeerslichten bij de kruising Kerkstraat-Meint Veningastraat helpen hier ook bij.

Op de A7 wordt verkeer met de bestemming Veendam geadviseerd door te rijden naar de N33. Op die manier proberen we het centrum van Hoogezand te ontlasten.

Zowel in het centrum van Hoogezand als in het centrum van Veendam wordt doorgaand verkeer ontmoedigd deze route te rijden. De gebieden zijn ingericht als 30-kilometerzones met diverse verkeersremmende maatregelen.

Reactie 11, over het verkeer naar de Meubelhallen. Ik vrees voor toename van het verkeer op de Knijpslaan.

Antwoord: Naar aanleiding van de zienswijzen en de digitale reacties wordt de afsluiting van de Knijpslaan heroverwogen.

Reactie 12, over een dubbele rijstrook naar de noordelijke rotonde die door zou lopen naar de oprit van de A7 richting Groningen. Dat kan door een aparte rijstrook aan te laten sluiten na het viaduct op de oprit en niet de weg net voor de noordelijke rotonde weer één baan te maken bij die aansluiting.

Antwoord: De mogelijkheid van een directe aansluiting op de oprit van de A7 richting Groningen is bekeken en onderzocht. De grote hoeveelheid kabels en leidingen die in dat geval verlegd moeten worden, maken dit een te ingrijpende oplossing. Een directe aansluiting op de oprit van de A7 zou de doorstroming nauwelijks bevorderen. Ook zou in dat geval de bushalte verplaatst moeten worden, waardoor de hele rijbaan tussen de beide rotondes verlegd moet worden.

Reactie 13, over dat bij de verkeerslichten van de zuidelijke rotonde gewerkt zal moeten worden met een technische vorm van handhaving. De lichten die er nu stonden (staan) voor de noordelijke rotonde worden compleet genegeerd. In hoeverre is er gesproken over een beperking van de bediening van de brug? (Niet in de spits open). De economische schade van het stilstaande verkeer t.o.v. 1 vrachtschip valt nu wel heel erg in het nadeel van het wegverkeer uit.

Antwoord: Bij de verkeerslichten wordt dan een bord 'rotonde vrijhouden' geplaatst. Zie reactie 2 voor het antwoord op de beperking van de bediening van de brug.

Reactie 14, over dat de situatie bij de zuidelijke rotonde zonder verkeerslichten kan.

Antwoord: Dit klopt als de brug niet open is. Verkeerslichten zijn wel nodig bij afwikkeling van verkeer tijdens brugopening. Ook na de brugopening bij de afrit, zodat deze voorrang krijgt op verkeer (de verkeerslichten laten verkeer op de afrit sneller doorstromen, zodat minder verkeer op de afrit blijft staan. Ze houden het verkeer tegen als de brug open is, maar als de brug dicht is kan het verkeer vanuit Slochteren tegengehouden worden zodat de afrit sneller leegstroomt).

Reactie 15, over dat de brug het obstakel blijft. Aantal auto's neemt allen maar toe. Zeker als ook de Mc Donalds + tankstation er komt, is een aquaduct mogelijk?

Antwoord: Gezien de beperkte ruimte en vooral het beperkte budget is dit niet haalbaar. Een aquaduct is een kostbare oplossing om het verkeer ongestoord het Winschoterdiep te passeren en heeft derhalve een grote impact op het gebied.

Reactie 16, over dat de noordelijke rotonde kan blijven, mits de zuidelijke dusdanig drastisch verandert dat er tussen de snelweg en de brug een vlotte verkeersvloeï loopt. Een oplossing daarvoor kan zijn dat de zuidelijke rotonde een kruispunt wordt met verkeerslichten. De afrit van de A7 vanuit Groningen kan opgesplitst worden in een linker en rechter baan, voor degene die richting Slochteren of richting de Rijksweg en Hoogezand wil. De baan vanuit de Knijpsbrug kan worden opgedeeld in een baan richting de Rijksweg Oost, rechtdoor naar Slochteren of rechtsaf de A7 richting Zuidbroek op. De baan vanuit Slochteren (dus vanuit de noordelijke rotonde) kan dat ook, maar dan in spiegelbeeld, uiteraard.

Antwoord: Het uitgangspunt is ook om de verschillende verkeersstromen te splitsen. Bij een rotonde kan men bijna altijd doorrijden, bij verkeerslichten niet. De verkeersafwikkeling is groter bij een rotonde.

Reactie 17, over het maken van één turborotonde in plaats van twee rotondes. En sluit de Knijpslaan op de grote rotonde aan de noordzijde langs A7 voor de Meubelhallen langs.

Antwoord: Een splitsing van verkeersstromen en een dubbele rijstrook is lastiger over te steken voor reizigers van en naar de bushalte. Daarbij vergt het oversteken van twee rijstroken meer tijd waardoor de kans bestaat dat een van de rijstroken al niet meer vrij is.

Reactie 18, over dat verkeerslichten hinder geven. Het fietsverkeer via een brug of tunnel door te laten gaan is een veel betere oplossing. Zo stroomt uiteindelijk al het verkeer beter door. Aquaduct zoals veel gezien in Friesland is een betere oplossing.

Antwoord: Zie antwoorden bij reacties 14 en 15.

Veiligheid

Reactie 19, over de overzichtelijkheid om de voorsorteervakken aan elkaar maken in plaats van een vluchtheuvel er tussen. Zodoende hoeven fietsers ook maar 1 keer over te steken in plaats van 2 keer.

Antwoord: Uit verkeersstudies blijkt dat het veiliger is om een rijstrook per keer over te steken dan twee, vooral bij wachtend verkeer.

Afsluiting Knijpslaan

Reactie 20, over dat afsluiting niet nodig is en het scheelt voor fietsers in afstand. Er wordt straks geen voordeel meer behaald wordt als hazenpad dus hoeft het niet afgesloten te worden.

Antwoord: Voor de afsluiting Knijpslaan volgt een heroverweging. De afstand die de fietser extra moet afleggen bij een afsluiting valt te overzien.

Reactie 21, over de vraag of afsluiten de goedkoopste oplossing is en waar afsluiten op gebaseerd is.

Antwoord: Zie antwoord op reactie 20.

Zwedenbrug

Reactie 22, over het plaatsen van verkeerslichten bij de Zwedenbrug.

Antwoord: Verkeerslichten bevorderen de doorstroming voor het verkeer niet. De middengeleiders met opstelruimte voor fietsers zorgen voor een veiligere oversteek.

Reactie 23, over dat fietspaden voor veiligheid van fietsers en overzichtelijkheid voor autoverkeer in één richting uitgevoerd dienen te worden.

Antwoord: Het ontwerp van de rijrichting zal hierop worden aangepast. Daarnaast zal een aanzet met fietssuggestiestroken op de brug worden aangebracht.

Reactie 24, over dat het voor fietsers een zeer gevaarlijk punt om over te steken blijft.

Antwoord: Daarom is het huidige ontwerp een verbetering, de fietsoversteken zorgen juist voor een veiliger oversteek.

Barentszstraat

Reactie 25, over om de situatie van de bomenkap aan de begraafplaatskant uit te voeren vanwege mogelijke extra geluidshinder. Het liefst ook aan die kant de wegverbreding maken.

Antwoord: Bomen houden het geluid niet tegen. Voor de bomenkap zal via de gemeente een kapvergunning worden aangevraagd, waarbij de standaard procedure van beroep en bezwaar geldt. De exacte locatie van de wegverbreding (linksaf-rijstrook en middengeleider) wordt nader bepaald. Uitgangspunt hierbij is om zoveel mogelijk bomen te sparen en zo min mogelijk kabels en leidingen te verleggen. De fietspaden aan beide zijden van de Kerkstraat blijven gehandhaafd. Hierdoor is er geen ruimte voor wegverbreding richting het westen. De enige optie is wegverbreding naar het oosten. Het uitgangspunt van de projectgroep en stuurgroep is om zoveel mogelijk bomen te behouden.

Reactie 26, over de veiligheid van fietsers. Als je de situatie goed wil overzien zou je ter plekke bij alle oplossingen die er geboden wordt een uurtje moeten gaan kijken naar de problematiek.

Antwoord: Er is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan door alle betrokken partijen. Dit rapport is uitgevoerd door Sweco en is in te zien op de projectpagina van project Knijpsbrug op de website van provincie Groningen. De keuzes zijn gebaseerd op het verkeersonderzoek van Sweco. De Barentszstraat blijft een weg waar fietsers oversteken. Men zal daar op elkaar moeten letten.

Reactie 27, over het plaatsen van een zebrapad vanwege de voetgangers.

Antwoord: Zebrapaden worden alleen aangelegd op plekken waar veel en vaak voetgangers oversteken. Op deze locatie is dat niet het geval. Ook moet de weg vrij gehouden kunnen worden voor hulpdiensten. Daarnaast bevordert een zebrapad de doorstroming niet. De oversteek voor voetgangers wordt wel veiliger door de fietsoversteek, die met behulp van een middengeleider in twee keer gaat.

Reactie 28, over wat er gaat gebeuren met de bomen, of dat er ruimte genoeg is voor een 3e rijbaan.

Antwoord: Zie antwoord bij reactie 25. Daarnaast moeten er bomen worden gekapt om ruimte te maken voor de linksaf-rijstrook. Deze bomen zullen binnen het project worden gecompenseerd.

Reactie 29, over het effect van de 30km zone. Rechtdoorgaande fietsers en voetgangers die vanaf de Van Spilbergenkade komen zouden effectief geblokkeerd dienen te worden.

Antwoord: Dit is een terechte opmerking. De doorgang zal worden verwijderd.

Reactie 30, over het ontstaan van een opstopping als je linksaf wilt slaan bij de stoplichten. Er kunnen maar een paar auto's voorsorteren. Daardoor loopt de doorstroming ook vast.

Antwoord: er zal ook worden gekeken naar spreiding van het verkeer via overige afritten A7 (Foxhol en Sappemeer).

Reactie 31, over een linksaf-verbod door een onoverrijdbare middenscheiding.

Antwoord: Een verbod om linksaf te slaan is niet mogelijk vanwege de locatie van de brandweerkazerne. De kazerne moet snel bereikbaar zijn vanuit alle richtingen, dus ook voor vrijwilligers die de kazerne via de Knijpsbrug moeten bereiken.

Reactie 32, over dat het probleem zo niet opgelost wordt, gezien de Barentszstraat in de middag vrij druk is.

Antwoord: Door deze aanpassing wordt de doorstroming van het verkeer verbeterd. Daarnaast kunnen fietsers op de Kerkstraat de Barentszstraat straks beter oversteken.

Reactie 33, over dat fietsers te maken krijgen met drie verkeersstroken: twee richting Kerkstraat en één richting centrum Hoogezand. Blijft het fietspad aan de oostkant van de Kerkstraat nabij de Barentszstraat richting Knijpsbrug bestaan?

Antwoord: Ja, net zoals in de huidige situatie zal er met er twee rijstroken moeten worden overgestoken.

Reactie 34, over dat er op die locatie al teveel verkeer is.

Antwoord: Zie antwoord bij reactie 30. Het systeem van de verkeerslichten is reeds aangepast en geoptimaliseerd. Dit bevordert de doorstroming.

Reactie 35, over het niet toestaan van afslaand verkeer.

Antwoord: Zie antwoord op reactie 31, daarnaast is de aansluiting belangrijk voor de bereikbaarheid van de wijk.

Nagekomen reactie

Reactie 36, over de reden waarom niet gekozen is voor de variant die de afrit A7 eerder laat afbuigen richting AB Nobellaan met een rotonde bij de Rijksweg West.

Antwoord: Deze variant uit het Sweco-rapport is in een eerder stadium afgefallen en bekrachtigd door de stuurgroep in de vergadering van mei 2019. Deze variant is afgefallen vanwege de forse meerkosten en de daarmee samenhangende kapitaalsvernietiging door het verleggen van de afrit. De rotondes zullen alsnog aangepast worden om verkeer dat geen gebruik hoeft te maken van de Knijpsbrug alsnog een vrije doorgang te geven tijdens een brugopening. Ook zou een nieuwe rotonde aangelegd moeten worden in de Rijksweg West om het verkeer vanaf de afrit een goede doorstroming te kunnen bieden. Een deel van de uitgeefbare kavels op het Rengerspark is niet meer uit te geven als bedrijfskavels. Deze gronden moeten in waarde worden afgeboekt en dat brengt extra kosten met zich mee.

NB: In deze Nota van Reactie zijn alleen de opmerkingen waarin een vraag gesteld is beantwoord. Sommige berichten waren zo uitgebreid dat de vragen er uitgefilterd zijn. Overige opmerkingen zijn ter kennisgeving aangenomen.