

Datum : 3 maart 2020
Documentnummer : 2020-001718, MB
Dossiernummer : K317

Voordracht van gedeputeerde staten aan provinciale staten van Groningen voor het nemen van een opnamebesluit en acceptatiebesluit voor de Verkeersknoop aansluiting A7 Winschoten, Blauwe roos en het nemen van een planuitwerkingsbesluit en reserveringsbesluit voor een aantal no-regret maatregelen.

1. Samenvatting

Voordracht voor het nemen van een opnamebesluit en acceptatiebesluit voor de Verkeersknoop aansluiting A7 Winschoten, Blauwe roos en het nemen van een planuitwerkingsbesluit en reserveringsbesluit voor een aantal no-regret maatregelen.

2. Doel en wettelijke grondslag

Wij stellen u voor een opnamebesluit en acceptatiebesluit te nemen voor het project verkeersknoop aansluiting A7 Winschoten Blauwe roos conform de MIT-systematiek (voordracht 3/2009). Daarnaast stellen wij u voor, omdat er een mogelijkheid is een versnelling voor een gedeelte van het project te realiseren, een aantal infrastructurele aanpassingen (no-regret maatregelen) versneld uit te werken. Hiervoor leggen wij u conform de MIT-systematiek een planuitwerkingsbesluit en bijbehorend reserveringsbesluit ter besluitvorming voor. In de Kadernota 2019-2023 is hiervoor een bedrag van € 2 miljoen opgenomen.

3. Procesbeschrijving en planning

De verkeersknoop Winschoten-A7 heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor Winschoten en het Oldambt. Uit diverse onderzoeken is gebleken dat de doorstroming op het gedeelte tussen de rotondes en ten zuiden van de rotonde Beertsterweg-Oostelijke Rondweg te wensen overlaat, mede als gevolg van de beweegbare brug over het Winschoterdiep (Beertsterbrug). Wij hebben daarom besloten een voorverkenning te starten.

In deze voorverkenning is een aantal mogelijke scenario's ontwikkeld en onderzocht (zie hiervoor ook bijgevoegde rapportage en bijlagen, welke u al eerder per mail van 30 januari jl. heeft ontvangen). Dit onderzoek hebben wij samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Oldambt gedaan.

Wij willen u middels deze voordracht informeren over de uitkomsten van de voorverkenning en leggen wij u tevens een opnamebesluit voor. Een positief opnamebesluit betekent dat u, met ons, voldoende aanleiding ziet het project te gaan verkennen/uit te werken en onder te brengen in de verkenningsfase. Een positief opnamebesluit betekent volgens de MIT-systematiek dat u een mogelijke claim op de inzet van provinciale middelen accepteert.

Aangezien in de voorverkenning ook een aantal zogenaamde no-regret maatregelen naar voren kwamen (die relatief snel gerealiseerd kunnen worden) wordt tevens voorgesteld hiervoor een planuitwerkingsbesluit te nemen. Bij positieve besluitvorming uwerzijds zullen wij deze maatregelen nader uitwerken. De uitvoering van deze no-regret maatregelen zal ter definitieve besluitvorming (realisatiebesluit) aan uw Staten worden voorgelegd. Via het bijbehorende reserveringsbesluit worden voor een deel van de in de Kadernota 2019-2023 hiervoor opgenomen € 2 miljoen daadwerkelijk voor de uitvoering van deze maatregelen gereserveerd.

4. Begroting

In de kadernota 2019-2023 (knelpunten MIT, blz 18) is voor de uitvoering van de no-regretmaatregelen een bedrag van € 2 miljoen opgenomen. Via het bijbehorende reserveringsbesluit stellen wij u voor 5/8 deel van het totale investeringskosten van € 2,1 mln = € 1.312.500,- voor de uitvoering van deze maatregelen te reserveren.

Capaciteitskredieten

Via voordracht 41/2011 heeft u ingestemd met ons voorstel de extra benodigde capaciteit in het kader van de uitvoering van MIT-projecten te dekken door hiervoor middelen aan de projectbudgetten te onttrekken. Deze middelen zijn de zogeheten kosten voorbereiding en toezicht (VAT). Deze kosten hebben betrekking op alle drie fasen van het project namelijk de verkenning-, planuitwerking- en realisatiefase. Voor de verkenningfase gaat het om 0,8%, voor de planuitwerkingsfase gaat het om 3,2% en voor de realisatiefase gaat het om 11,4% van de totale investeringskosten.

Bij deze besluitvorming wordt dus voorgesteld ($0,8\% + 3,2\% =$) 4% van de investeringskosten (€ 84.000,-) beschikbaar te stellen ter dekking van de voorbereidingskosten voor de no-regretmaatregelen. De voorbereidingskosten worden in eerste instantie door de provincie voorgefinancierd. Bij het realisatiebesluit worden 1/8 deel (gemeente) en 2/8 deel (RWS) van de voorbereidingskosten verrekend.

Areaaluitbreiding beheer en onderhoud

Bij de definitieve besluitvorming (het realisatiebesluit) over de no-regret maatregelen zal ook de dekking van de kosten voor areaaluitbreiding van het beheer en onderhoud worden betrokken.

Op het moment dat besloten wordt meer weginfrastructuur aan te leggen stijgen de kosten voor het beheer en onderhoud voor de verschillende wegbeheerders. Hierover worden de komende periode afspraken gemaakt

5. Inspraak/participatie

Op 21 januari 2020 hebben wij in eerste instantie de direct omwonenden geïnformeerd over het verkeersonderzoek, verschillende scenario's en de vervolgstappen. De problematiek op deze avond werd gedeeld en men waardeerde het om in dit stadium te worden geïnformeerd. In maart van dit jaar volgt een openbare inloopbijeenkomst.

De uitkomsten van deze inloopbijeenkomst zullen waar mogelijk meegenomen worden in de volgende fase van het project. Bij het verder uitwerken van de plannen zullen op verschillende wijzen de inwoners, bedrijven, gebruikers (van wegen en/of vaarwegen) betrokken worden. Daarnaast zal de Groningen Bereikbaar aanpak met de bedrijven in Winschoten verder worden ontwikkeld.

6. Nadere toelichting

De verkeersknoop Winschoten-A7 heeft een belangrijke ontsluitingsfunctie voor Winschoten en het Oldambt. In 2005 is gestart met het project 'Verkeersknoop Beertsterweg-A7-Oostelijke Rondweg'. Aanleiding was dat op deze verkeersknoop de verkeersafwikkeling onvoldoende was met als gevolg dat er regelmatig verkeersonveilige situaties ontstonden. Om deze situatie te verbeteren zijn in 2010 twee rotondes aangelegd (Beertsterweg-Oostelijke Rondweg en de Blauwe roos), alsook een fietstunnel en een gewijzigde aansluiting van de bestaande carpoolplaats. (Voordracht 1/2007).

De afwikkeling en verkeersveiligheid is na het uitvoeren van deze maatregelen aanzienlijk verbeterd. Voor fietsers is er, zoals aangegeven, een tunnel gerealiseerd wat een conflictvrije afwikkeling mogelijk maakt. De volgende foto geeft een beeld van de huidige situatie met de genoemde rotondes en de fietsverbinding.



Doorstromingsproblematiek

Uit diverse onderzoeken (o.a. kentekenonderzoek in 2011, observaties en proeven met gedoseerd regelen van verkeer bij de rotondes, afstudeeronderzoek in 2014) is gebleken dat de doorstroming op het gedeelte tussen de rotondes en ten zuiden van de rotonde Beertsterweg-Oostelijke Rondweg te wensen overlaat, mede als gevolg van de beweegbare brug over het Winschoterdiep (Beertsterbrug). Wij hebben daarom besloten om onderzoek uit te voeren naar de problematiek van de situatie en een voorverkenning van kansrijke scenario's die deze problematiek kunnen oplossen. Dit in nauwe samenspraak met de gemeente Oldambt en Rijkswaterstaat.

Onderzoek problematiek

Om de huidige situatie goed in beeld te krijgen zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het wegverkeer en het scheepvaartverkeer (zie ook bijlage 3). Op basis van de onderzoeken is de verkeerssituatie van de Blauwe roos modelmatig nagebootst door middel van een zogeheten microsimulatie.

In het model is de verkeersdoorstroming zonder en met brugopeningen voor het basisjaar 2017 en het prognosejaar 2030 gesimuleerd voor een 'worst case' situatie. Dit worst case scenario betreft meerdere brugopeningen (waaronder één van 7 minuten) op het drukste moment van de avondspits (loopt van 16 -18 uur). Op basis van de berekeningen met het verkeersmodel is de veronderstelling bevestigd dat de verkeersknoop in het basisjaar 2017 en het prognosejaar 2030 te weinig capaciteit heeft om in de spits het verkeersaanbod zonder congestie af te kunnen wikkelen. (De gegevens hiervan vindt u terug in bijlage 4.)

De algemene conclusie van deze nulmeting is:

- Rotonde Blauwe roos functioneert goed in de ochtendspits.
- In de middagspits is de capaciteit onvoldoende en ontstaan wachtrijen en vertraging. Dit slaat over naar de zuidelijke rotonde. Met brugopeningen wordt deze situatie erger.
- Tevens duurt het herstel naar normale verkeersafwikkeling veel langer. Door toekomstige verkeersgroei verergert dit.

Scenario's

Het doel van de voorverkenning was te komen tot een pakket van maatregelen waarmee de doorstroming van de verkeersknoop rond de aansluiting A7 Winschoten verbeterd kan worden, zowel tijdens de reguliere situatie als tijdens en na brugopeningen. Hierbij werden zowel benuttingsmaatregelen als het realiseren van nieuwe infrastructuur betrokken.

Op basis van de resultaten van de nulmeting is samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Oldambt een verkenning gedaan van mogelijke oplossingen waarmee de problematiek op de verkeersknoop aansluiting A7 Winschoten (deels) opgelost kan worden. Hiervoor zijn verschillende oplossingen denkbaar die zijn gebundeld in vier scenario's.

Scenario	Uitwerking
Scenario 0+	Benutten bestaande infrastructuur en mobiliteitsmanagement
Scenario 1	Bestaande infrastructuur beperkt aanpassen
Scenario 2	Bestaande infrastructuur ingrijpend aanpassen
Scenario 3	Nieuwe infrastructuur

In de bijlagen 1 en 2 zijn de scenario's uitgebreid beschreven, onderstaand een korte samenvatting.

Scenario 0+: Benutten bestaande infrastructuur en mobiliteitsmanagement

In dit scenario is gezocht naar mogelijkheden om de bestaande infrastructuur beter c.q. efficiënter te benutten eventueel in combinatie met mobiliteitsmanagement. Hierbij is gekeken naar de mogelijkheden binnen het ruimere studiegebied rond de verkeersknoop.

Onderdelen onderzocht bij het Scenario 0+ zijn:

- Spitsuursluiting Winschoterdiep (geen brugopeningen voor recreatievaart)
- Alternatieve routes tijdens brugopeningen (mobiliteitsmanagement)

Scenario 1: Bestaande infrastructuur beperkt aanpassen

Bij dit scenario komen oplossingsrichtingen aan de orde waarbij de bestaande infrastructuur beperkt wordt aangepast (binnen het bestaande profiel en met instandhouding van de bestaande ruimtelijke inrichting).

Onderdelen onderzocht bij het Scenario 1 zijn:

- Tweestrooks rotonde Blauwe roos (noordelijke rotonde)
- Turborotonde, zowel bij noordelijke als zuidelijke rotonde

Scenario 2: Bestaande infrastructuur ingrijpend aanpassen

Bij dit scenario komen oplossingsrichtingen aan de orde waarbij de bestaande infrastructuur ingrijpender wordt aangepast (ook buiten het bestaande profiel en met aanpassing van de bestaande ruimtelijke inrichting).

Onderdelen onderzocht bij het Scenario 2 zijn:

- Bypasses langs rotondes (verschillende mogelijkheden noordelijke en zuidelijke rotonde)
- Viertaks turborotonde (noordelijke rotonde)
- Verkeerslichten (noordelijke rotonde)
- Vervanging Beertsterbrug (uitbreiding capaciteit en/of verhogen brug)

Scenario 3: Realiseren nieuwe infrastructuur

Bij dit scenario is onderzoek gedaan naar geheel nieuwe infrastructuur, waarbij de huidige verkeersstromen ontvlecht worden.

Onderdelen onderzocht bij het Scenario 3 zijn:

- Nieuwe aansluiting A7 Winschoten
- Nieuwe verbinding voor verkeer vanaf N966 (Beerta) en N967 (Blauwe stad)

Combinatie:

Uit de studie blijkt dat bij een combinatie van onderdelen uit scenario 1 en 2 een voldoende robuuste oplossing kan worden gemaakt.

Scenario 3 nieuwe infrastructuur is dan dus niet noodzakelijk. Tevens is gebleken dat scenario 3 leidt tot o.a. meer omrijden (niet duurzaam), een forse ruimtelijke impact en hoge kosten.

Wij stellen daarom voor scenario 3 niet mee te nemen in de verkenningfase van het vervolg onderzoek.

In het bestuurlijk overleg op 15 november 2019 konden RWS en de gemeente hier ook mee instemmen.

Uit de analyse blijkt verder dat verkeerstechnisch de volgende combinatie van oplossingen (van scenario 1 en 2) de doorstroomproblemen bij het de verkeersknoop, zonder en met brugopening oplost.

Deze maatregelen bestaan uit:

- Ombouwen noordelijke rotonde tot turborotonde
- Bypass noordelijke rotonde (Groningen – Winschoten)
- Bypasses zuidelijke rotonde (twee maal)
- Verbreden tot 2 x 2 rijstroken tussen rotondes
- Verplaatsen P+R
- Verplaatsen fietsoversteek zuidelijke rotonde
- Mobiliteitsmanagement Groningen Bereikbaar aanpak
- Onderzoek: brug verhogen tot 4 meter doorvaarthoogte of spitsuursluiting recreatievaart

Deze oplossing is in een modelsimulatie onderzocht en is ook in 2030 een robuuste oplossing. Bij het onderzoek is betrokken dat "einde technische levensduur" van de huidige brug in 2028 ligt.

De presentatietekening van een mogelijke vormgeving van deze oplossing hebben wij bijgevoegd in bijlage 5.

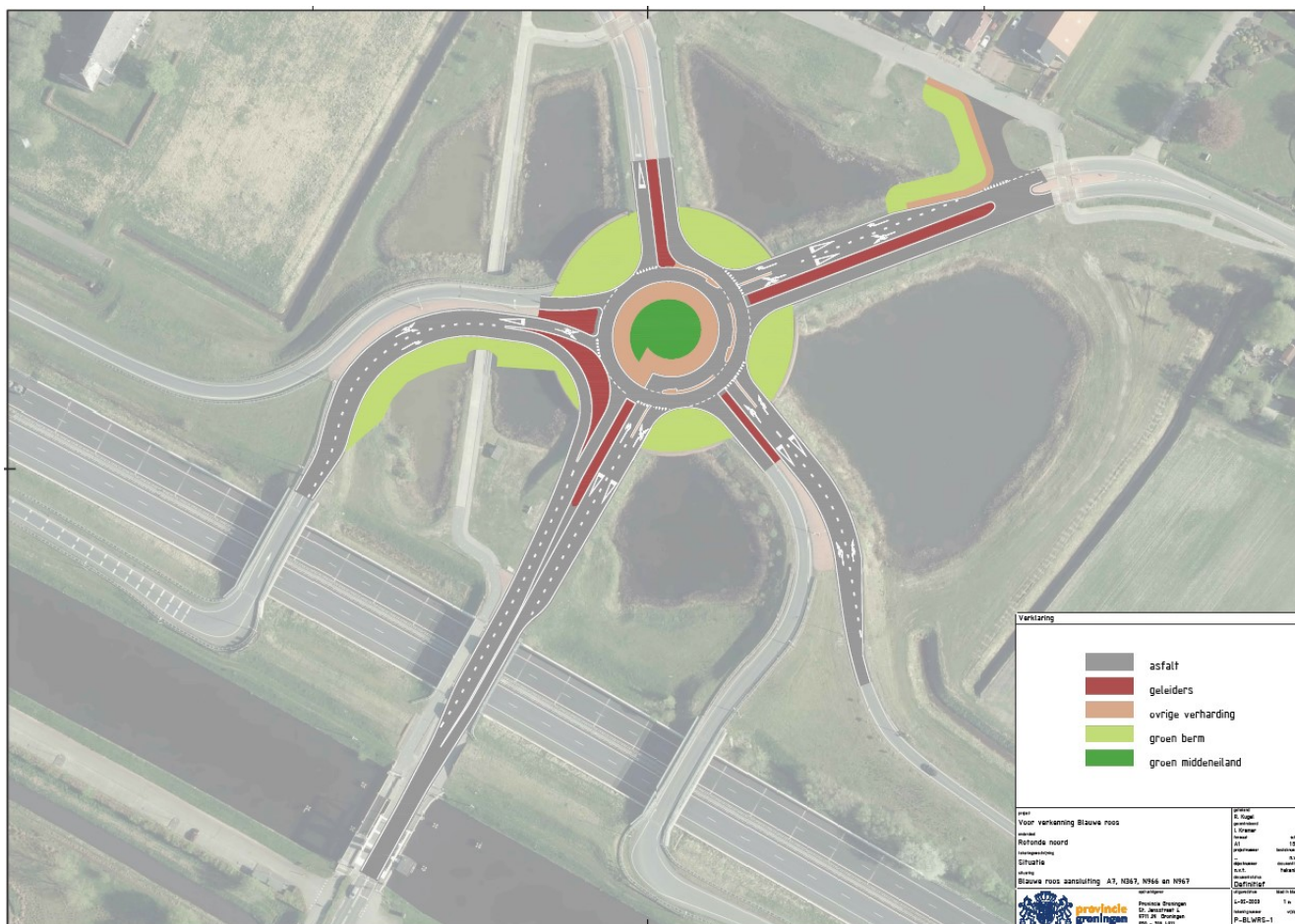
Een verdere verkenning naar o.a. de technische mogelijkheden, ruimtelijke aspecten, financiën en inspraak wordt in de volgende fase van het project gedaan.

No-regret maatregelen

Wij zien, samen met de gemeente en RWS mogelijkheden de uitvoering van een deel van de maatregelen te versnellen. Deze maatregelen passen in de uiteindelijke oplossing en zijn daarom zogeheten no-regret maatregelen. Deze maatregelen willen we de komende tijd in de planuitwerkingsfase uitwerken. Dit betreft naast een verkeerskundige uitwerking en detaillering ook bijvoorbeeld de ruimtelijke inpassing en het raadplegen van de omgeving. Aangezien er al veel voorwerk is verricht kunnen we naar verwachting volgend jaar bij uw Staten terugkomen met een realisatiebesluit voor de volgende maatregelen:

- Ombouwen noordelijke rotonde tot turborotonde
- Bypass noordelijke rotonde (Groningen – Winschoten)
- Mobiliteitsmanagement Groningen Bereikbaar aanpak
- Onderzoek spitsuursluiting recreatievaart

De no-regret maatregelen verlichten de problematiek maar zullen naar verwachting niet alle congestieproblemen oplossen. Zeker niet op termijn. Hiervoor is de eerder geschetste oplossing (combinatie scenario 1 en 2) een robuuste oplossing.



De presentatietekening van deze no-regret maatregelen is ook bijgevoegd in bijlage 6.

Na aanleg van de no-regret maatregelen zal een evaluatie worden uitgevoerd. Afhankelijk van deze evaluatie zal de verdere verkenning uitgewerkt worden.

Groningen Bereikbaar aanpak

In de (technische) rapportage is qua mobiliteitsmanagement vooral naar de technische sturingsmogelijkheden gekeken. Wij zien mogelijkheden in beïnvloeding door "vlotter en schoner" reizen. Zoals bekend is Groningen Bereikbaar in de stad Groningen en omgeving actief op het gebied van mobiliteitsmanagement. Om het capaciteitsprobleem Blauwe roos te verlichten willen wij voor Winschoten de Groningen Bereikbaar bedrijvenaankpak gericht op het aanpakken van het doorstromingsprobleem bij het woon-werk en werk-werk verkeer onderzoeken en de aanpak uitrollen. Zoals eerder beschreven ligt de doorstromingsproblematiek bij de Blauwe roos met name in de middagspits. Dit is te verklaren door de centrumfunctie van Winschoten. In de middagspits komen woon-werkverkeer en overig verkeer (winkelen, bezoek voorzieningen enz.) samen. Daarom kan bijvoorbeeld met een betere spreiding van het verkeer in de middagspits de doorstroming worden verbeterd. Uiteraard zijn wij ons er van bewust dat Winschoten en omgeving een andere dynamiek kent als de stad Groningen.

Onderzoek spitsuursluiting recreatievaart

De doorstromingsproblematiek op de verkeersknoop wordt deels veroorzaakt en versterkt door openingen van de Beertsterbrug over het Winschoterdiep. Tijdens de spitsen is sprake van een zodanig verkeersaanbod dat een brugopening resulteert in een langdurige congestie tijdens met name de avondspits. Het reguleren van de openingstijden zou een oplossing kunnen bieden voor de versturende werking van de brugopeningen.

In het beleid van de provincie (zoals verwoord in de Nota Beheer Provinciale Vaarwegen Groningen 2012-2020) wordt spitsuursluiting in beginsel niet toegepast op vaarwegen voor beroepsvaart (waaronder het Winschoterdiep). In gevallen van bestaande kruisingen met druk wegverkeer kan het toepassen van een spitsuursluiting voor recreatie wel een mogelijkheid zijn om verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Het eventueel toepassen van een spitsuursluiting heeft meerdere effecten:

- Minder brugopeningen tijdens drukste momenten, minder congestie;
- De congestie in de reguliere middagspits (zonder brugopeningen) blijft bestaan;
- Het aantal brugopeningen (net) buiten de spits zal toenemen. Ook hier kan/zal congestie ontstaan;
- Wachtvoorzieningen voor recreatievaart moeten worden gemaakt.

Wij gaan nader onderzoek of een spitsuursluiting een geschikte maatregel is voor het bijdragen aan het oplossen van de problematiek.

Kosten no-regret maatregelen

Voor de no-regret zijn de investeringskosten geraamd op € 2,1 mln excl. btw (prijspeil 2019).

Op 15 november 2019 heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden met RWS en de gemeente Oldambt. Hier zijn ook financieringsmogelijkheden besproken. Vanuit de provincie is een kostenverdeling voor de no-regret maatregelen volgens de poten-theorie voorgesteld: 5/8 provincie Groningen, 2/8 RWS en 1/8 gemeente Oldambt.

De gemeente vindt dit een realistische kostenverdeling en kan instemmen met deze kostenverdeling, echter is er geen geld beschikbaar voor het project. Ten aanzien van de bijdrage van RWS hebben wij in het BO-MIRT van afgelopen najaar afgesproken om de problematiek bij rijkswegen en kruisende provinciale infrastructuur in de volle breedte te bekijken. Gezien bovenstaande worden de no-regret maatregelen Blauwe roos voor 2/8 deel (ruim € 0,5 mln.) opgenomen in deze opsomming van projecten voor het MIRT. In een volgend BO MIRT zal duidelijk moeten worden in hoeverre deze middelen ook daadwerkelijk beschikbaar komen vanuit rijks zijde. Daarnaast is in het bestuurlijk overleg over de Blauwe roos afgesproken dat de provincie kijkt of voorfinanciering een mogelijkheid is.

Bij het realisatiebesluit zullen we u het uiteindelijke financieringsvoorstel voorleggen.

7. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 3 maart 2020

gedeputeerde staten van Groningen:

F.J. Paas , voorzitter.

, secretaris.

Behandeld door : Dhr. I. Kramer
Telefoonnummer : 050-3164725
e-mail : i.kramer@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Samenvatting verkeersonderzoek Verkeersknoop A7 Winschoten	Samenvatting
2	Verkeersknoop aansluiting A7 Winschoten	Rapport
3	Bijlage 1 resultaten nulmeting	Bijlage bij rapport
4	Bijlage 2 Analyse verkeersmodel	Bijlage bij rapport
5	Presentatietekening mogelijk eindbeeld	Tekening
6	Presentatietekening no-regret maatregelen	Tekening