

Besprekingsverslag Verdieping verkeersstructuur Hoogezand-Sappemeer

Plaats	Hoogezand – Hotel Faber		
Datum	20-03-2024	Tijd	19:30-21:30

20-03-2024

Opening

Deze bijeenkomst is gericht op het ophalen van lokale kennis voor de verkeersvraagstukken van Hoogezand en Sappemeer. Daarom zijn de bewoners-, ondernemersvertegenwoordigers en diverse belangenorganisaties uitgenodigd.

Om 19:30u wordt de bijeenkomst voor de verdieping in de verkeersstructuur Hoogezand en Sappemeer geopend door Dries Doeven en Ferenc Horváth.

In totaal zijn er meer dan 30 mensen aanwezig, fijn om de betrokkenheid te zien, daar willen we u graag op voorhand voor bedanken.

De aanleiding voor deze bijeenkomst is het mobiliteitsplan wat momenteel opgesteld wordt. Hierin worden verschillende onderwerpen beschreven, maar worden ook de mobiliteitsopgaven van de gehele gemeente voor de komende tien jaar beschreven.

De situatie in Hoogezand en Sappemeer is een ingewikkelde situatie. Er heerst een grote verkeersdruk wat zorgt voor problemen waar moeilijk grip op te krijgen is. In het mobiliteitsplan zal voor dit gebied een beschrijving van het probleem gegeven worden, inclusief een visie voor de langere termijn. Het doel van vanavond is om die richting te bepalen. Dit is een stip op de horizon, geen concrete plannen voor de directe toekomst, maar een visie voor de komende 10 à 20 jaar. Belangrijk is dat het een gedragen plan wordt, waar de lokale kennis en ideeën goed gebruikt kunnen worden. Daar is de schetsavond voor bedoeld.

Probleemschets:

Hoogezand en Sappemeer raken aan drie belangrijke horizontale vervoersassen: de A7, het spoor en het Winschoterdiep.

Er is sprake van een hoge verkeersdruk op meerdere wegen in Hoogezand. Met name de Kerkstraat, maar ook op de Hoofdstraat en de Meint veningastraat is het erg druk. Op de Kerkstraat is sprake van **filevorming**. Van zuid naar Noord is dit vrijwel iedere middagspits het geval. De staart van de file reikt soms tot voorbij het spoor. Van noord naar Zuid is dit vooral tijdens een drukke middagspits het geval. Bijzonder is de situatie als een schip de Knijpsbrug is gepasseerd. Dan duurt het tot wel 20 minuten voordat de verkeerssituatie genormaliseerd is. Dit kan leiden tot terugslag van het verkeer op de afrit vanaf Groningen tot op de vluchtstrook van de A7.

- Dit leidt tot een slechte bereikbaarheid van Hoogezand en Sappemeer
- De filevorming leidt tot overlast voor de omwonenden (bv aan de Kerkstraat)
- Verkeersonveiligheid (oa terugslag tot op de A7)

Een ander negatief gevolg van deze hoge verkeersdruk is het ontstaan van **sluiproutes**. Automobilisten omzeilen de verkeersdruk en zoeken naar alternatieve routes zoals:

- Kerkstraat- Barentszstraat – van Neckstraat – Winkelhoek en Kerkstraat – Houtmanstraat
- Beukemastraat – Kalkwijk - Nieuweweg en Beukemastraat - Kalkwijk – De Vosholen
- Binnendoor via Erasmusweg en van Rooyenstraat-Oost als de overweg in de Kerkstraat is gesloten.
- Gorechtlaan - Troelstralaan – van Maasdamweg en Gorechtlaan – Troelstralaan – van Limburg Stirumlaan.

Het motief is tijdwinst en in de praktijk rijdt men veelal te snel. Dit zorgt voor overlast voor de omgeving, verkeersonveiligheid en sluipverkeer heeft negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in deze woonstraten.

De hoge verkeersdruk vormt een **barrière voor overstekende fietsers en voetgangers**. Fietsers kunnen in de spitsperioden amper oversteken en voetgangers steken over via zebrapaden, maar krijgen lang niet altijd voorrang. Dit speelt vooral op de Kerkstraat, de Hoofdstraat en de Meint Veningastraat.

De **concurrentiepositie van fiets en voetganger** kan zo bij zo wel beter. Het fietsnetwerk is vrijwel gelijk aan het autonetwerk en ze hebben beide met dezelfde barrières te maken met name het spoor en het Winschoterdiep. Het is nu niet uitnodigend om te voet of per fiets te gaan. Naast de slechte oversteekbaarheid staat de fiets en de voetganger ook naast de auto te wachten bij gesloten spoorwegovergangen. Dit kan verbeterd worden door fietsroutes te bieden die sneller zijn dan met de auto.

Ook het **kruisend verkeer heeft last van de hoge verkeersdruk**. Linksaf de wijk uit richting de Hoofdstraat tijdens de middagspits is lastig en dat geldt ook voor linksaf vanaf de Hoofdstraat de wijk in. Extra problematisch is het fietspad aan de noordzijde. Er is te weinig opstelruimte voor auto's tussen het fietspad en de weg waardoor fietsers en afslaande automobilisten elkaar in de weg zitten. Ook bewoners aan de noordzijde van de Hoofdstraat en langs de Kerkstraat ervaren deze problematiek. Dit heeft ook negatieve effecten op de verkeersveiligheid. Er gebeuren veel ongevallen op de Hoofdstraat.

Tot slot is het drukke verkeer ook nadelig voor **de leefbaarheid**. De gehele openbare ruimte in de Kerkstraat, de Hoofdstraat en de Meint Veningastraat staat ten dienste van het verkeer. Terwijl het wellicht ook veel mooier en prettiger kan worden ingericht als het verkeer minder druk zou zijn. Dit zou de verblijfskwaliteit ten goede kunnen komen.

De verkeersdruk op de Kerkstraat en de Hoofdstraat nemen in de toekomst toe en ook de spoorwegovergangen worden in de toekomst vaker gesloten (nu is dat in de spits 12 x per uur) waardoor de hierboven beschreven problematiek bij ongewijzigd beleid gaat toenemen.

Hierna volgt een toelichting op de modelwerkzaamheden die Sweco op dit moment uitvoert. Sweco heeft een Verkeersmodel voor de gemeente Midden-Groningen gemaakt. Met dit Verkeersmodel kan, op basis van een grote hoeveelheid variabelen en data, prognoses gemaakt worden van de huidige en toekomstige verkeerstroom in de gemeente. Uit de modelresultaten komt naar voren dat niks doen de problemen in de toekomst alleen maar groter maakt. Vandaar dat er maatregelen genomen moeten

worden. Deze kunnen worden gesimuleerd in het model, zodat de effectiviteit aangetoond kan worden.

Om 20:00u zijn de aanwezigen in zes verschillende groepen aan de slag gegaan om oplossingen te bedenken voor de verkeersuitdagingen waar Hoogezand en Sappemeer voor staat.

Om 21:00u hebben de verschillende groepen hun ideeën gepresenteerd. Op de volgende pagina's is per tafel kort weergegeven wat de opbrengsten zijn geweest:

Opbrengst tafel 1:

- In de spits geen brugbediening;
- Extra op- en afrit A7 bij Slochterweg;
- Een Aquaduct ter hoogte van Frans Halsstraat/ Rembrandtlaan
- Tunnels onder het spoor door voor autoverkeer, zodat ze geen vertraging ondervinden door dichtligtijden overgangen;
- Extra brug over Winschoterdiep;
- Ontmoedigen van intern autoverkeer: Korte ritten auto verkeer minder aantrekkelijk;
- Rondweg → Zuidtangent Kielsterachterweg;
- Verbeteren Kleinemeesterstraat als Noord-Zuid verbinding;
- Verleg het Winschoterdiep;
- Verbod op vrachtverkeer bij Knijpsbrug;
- Aquaduct bij Woldweg;
- Spoortunnel bij Kalkwijk.

→ Grootste doel drukte op Kerkstraat verminderen;



Opbrengst tafel 2:

- As Noord-Zuid wordt drukker. Inwoners Nederland groeien naar 18,9 miljoen in 2035. We willen als gemeente een alternatief voor Groningen stad zijn en een regio functie hebben.

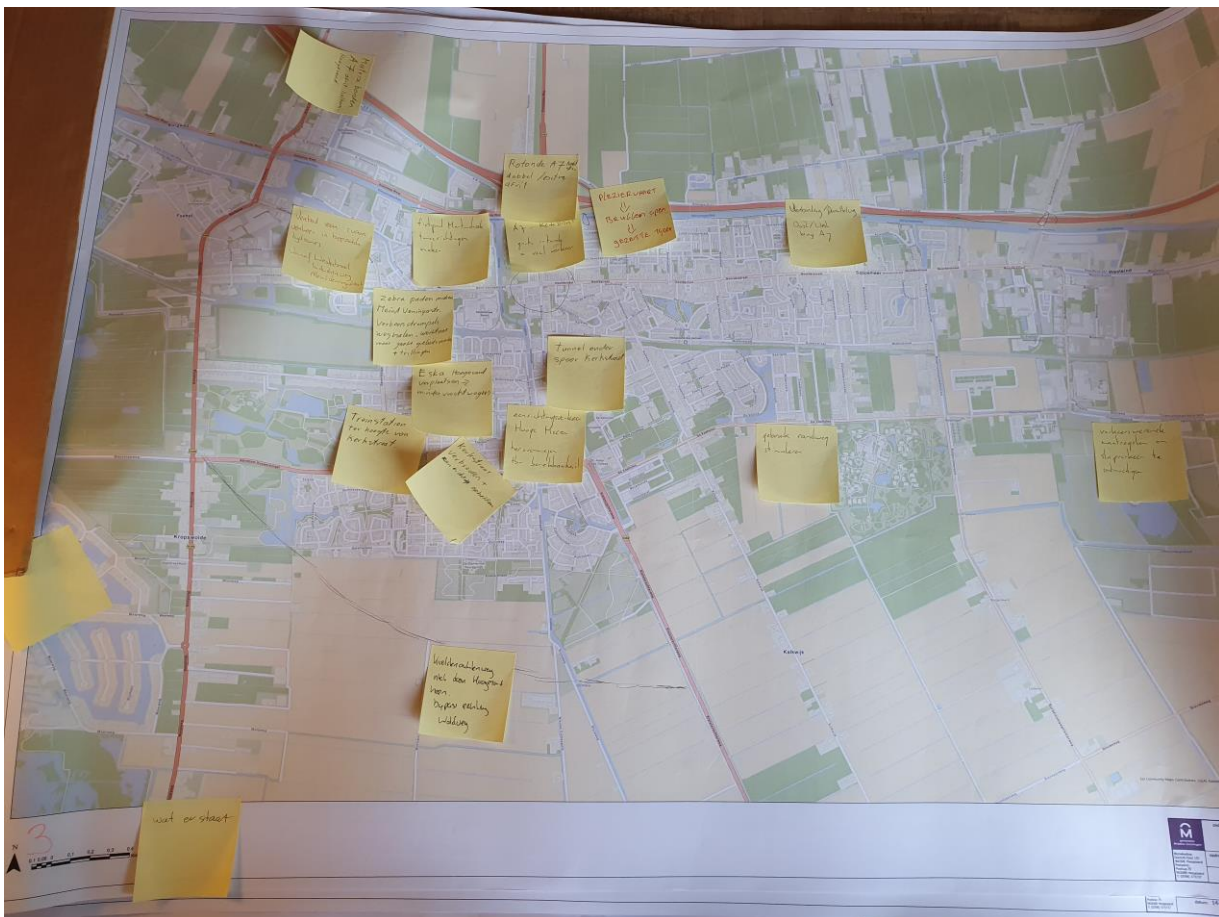
Dit kan alleen als alle obstakels weg zijn:

- Extra brug ter hoogte van Kieldiep i.v.m. obstakel Knijpsbrug + extra weg bij Kieldiep;
- Afslag vanaf Noordweg Barentszstraat (voor Shell pomp) of voorsorteervak;
- Kruising Hoofdstraat – Kerkstraat → Turborotonde;
- Kerkstraat stuk reconstrueren, fietspaden scheiden van de weg;
- Kerkstraat schuin naar fietstunnel;
- Burgemeester van Rooyenstraat 1 richtingsverkeer maken;
- Vrachtverkeer uit Stadshart → Via Vosholen. Alternatief nieuwe aansluiting Woldweg;
- 2^e spoortunnel;
- Station verplaatsen.



Opbrengst tafel 3:

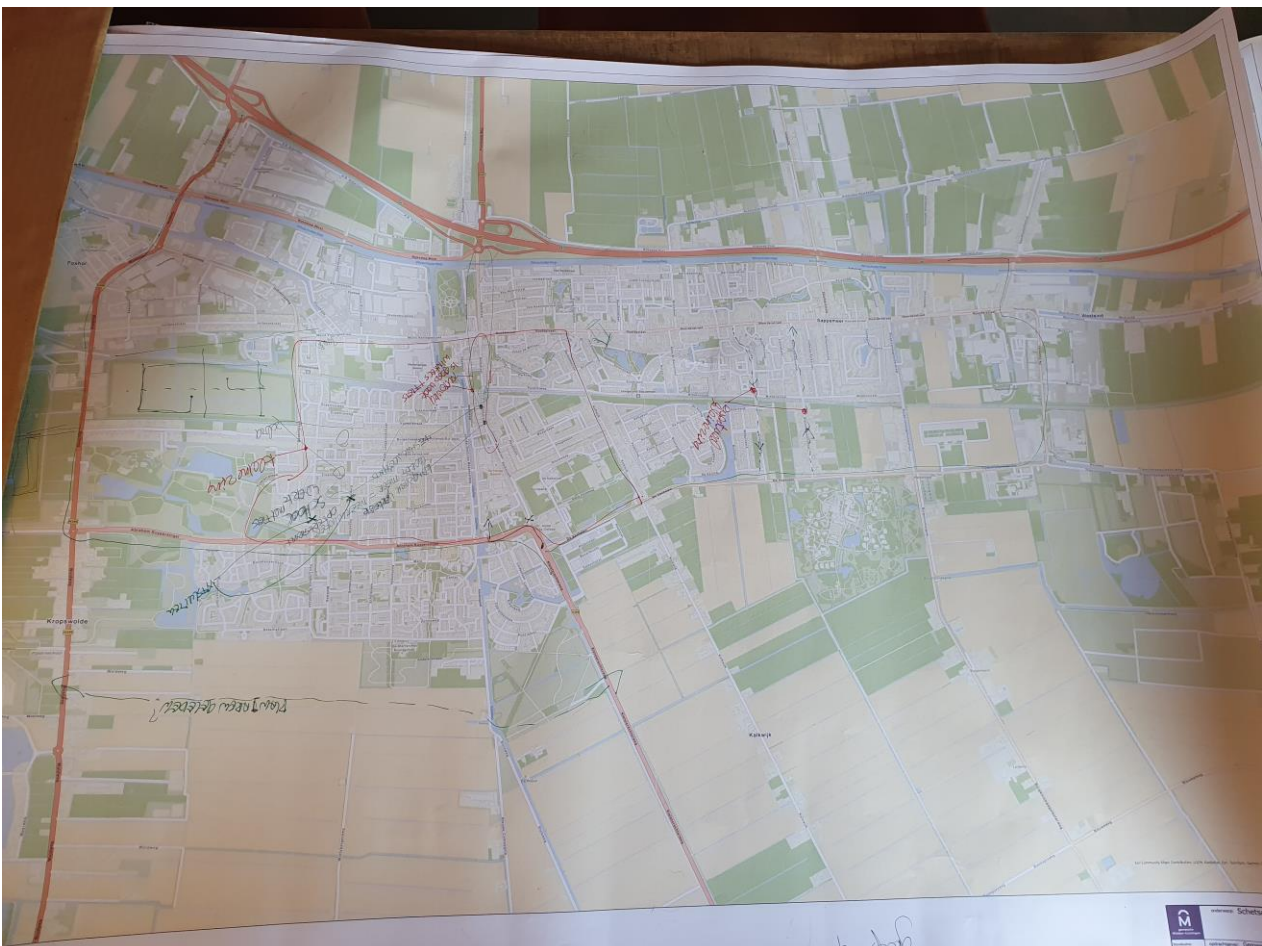
- Ringweg Kielsterachterweg naar kruising Woldweg onder woonwijk door, om Kerkstraat te ontlasten;
- 1 richtingsverkeer om winkelcentrum zou 2 richtingsverkeer moeten worden;
- Tunnel onder Kerkstraat door;
- Op de signaleringen op A7 zou ook al informatie gegeven kunnen worden over verkeerssituatie in Hoogezand en Sappemeer;
- Betere afstemming pleziervaart met drukke verkeer;
- Parallelweg langs A7 om verbinding van Oost naar West te creëren die beter te bereiken is;
- Verplaatsen van Eska Hoogezand om vrachtverkeer te verminderen;
- Tunnel onder het spoor door.



Opbrengst tafel 4:

Probleem is de Kerkstraat van spoor tot A7 en een gevaarlijke kruising bij drempel op de Kerkstraat. Als Kerkstraat niet afgesloten (wel toegankelijk voor bewoners en hulpdiensten) wordt, behoud je deze problemen.

- Een grote ring en twee 2 kleine ringen aanleggen. → Auto verkeer duurt langer, waardoor fietsen aantrekkelijker wordt;
 - Grote ring: Woldweg – Vosholen
 - Kleine ring:
 - Beukemastraat – Gorechtlaan
 - Klinker – Gorechtlaan
 - Kleinemeesterstraat - Gorechtlaan
- Zebrapaden in Gorechtlaan voor school;
- Parkeergelegenheid behouden bij winkels;
- OV is goed geregeld in de huidige situatie;
- Deskundigen laten bepalen waar (turbo)rotonde of tunnel moet komen;
- Treinstation + gemeentehuis op Kerkstraat.



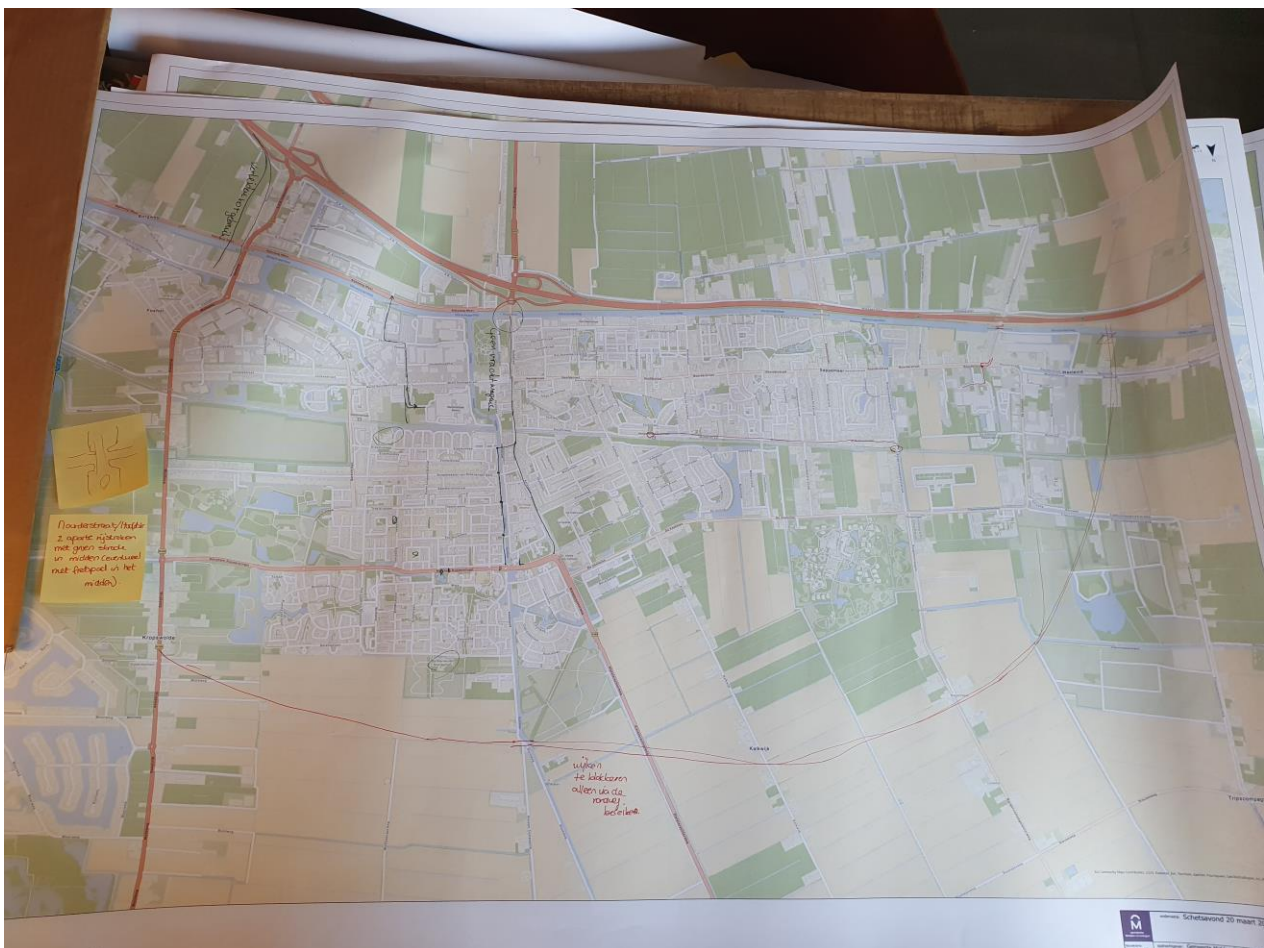
Opbrengst tafel 5:

- Rondweg, voor ontsluiting Kerkstraat;
- 2^e deel vanaf snelweg opnieuw herinrichten in oude situatie;
- Station: Extra / ander station achter medisch centrum;
- Navigatie systemen geven vaak verkeerde routes weer;
- Rotonde Kerkstraat;
- Of rotonde vanaf rotonde Kerkstraat over brug te verbreden;
- Kerkstraat in ere herstellen, minder ongeluisknooppunten;
- Carpoolplaats bij snelweg vergroten;
- Huidige spoor verhogen, zodat je er onderdoor kunt rijden;
- Station in centrum Sappemeer;
- Busverkeer verbeteren richting Siddeburen.



Opbrengst tafel 6:

- Ander verkeer meer promoten (fiets, OV en voetgangers). Risico's op lint, veel kruisend (vracht)verkeer op de dam die niet bekend is.
- Kerkstraat dicht voor vrachtwagens (bevoorraden wel mogelijk). Hiervoor Zwedenbrug gebruiken;
- Wijken verbinden via fiets, anders via een rondweg (voorbeeld Houten);
- Hora Siccamastraat breder: Eska-Zwedenbrug;
- Hoofdstraat: Fietspad scheiden;
- Winschoterdiep oversteek verhogen/verlagen zodat spits minder last heeft van openstaande bruggen. Daarnaast dient pleziervaart gereguleerd te worden, zodat er in de spits minder oponthoud is;
- Een buurtbus moet verbeteren voor senioren. Momenteel slecht vermarkt, niet frequent genoeg, duur, lange routes;
- Er zijn momenteel geen logische fietsroutes, fietspaden komen op niks uit;
- Verkeersstromen scheiden;
- Beter / bredere verlichting.



Afsluiting 21.30 uur. Vervolg: alle informatie die in de bijeenkomst van vanavond is opgehaald zal verzameld worden en in hoofdlijnen worden samengevat, lees deze notulen.

Vervolgens zal er een Maptionnaire opgesteld worden, waarin de modelresultaten van verschillende scenario's welke zijn bepaald aan de hand van uw ideeën getoond worden. U kunt dan reageren op de verkeersscenario's. Deze Maptionnaire zal over 2 á 3 weken na deze avond volgen.

Vraag: De jongeren zijn de toekomstige bewoners en weggebruikers van Hoogezand en Sappemeer. Wordt deze doelgroep ook betrokken bij het mobiliteitsplan en dit soort vraagstukken?

- ➔ Dries Doeven geeft aan dat er momenteel contact gelegd is met een collega beleidsmedewerker Jeugd en dat er samen gekeken wordt of hier een invulling voor gevonden kan worden.

Rode lijnen opbrengt Schetssessie:

- Alle groepen zien meerwaarde in een ringweg Kielsterachterweg naar kruising Woldweg onder de woonwijk (Woldwijck) door, met als doel de Kerkstraat te ontlasten. Groepen 5 en 6 completeren de ring door deze vanaf de Kielsterachterweg door te trekken en aan te laten sluiten op De Vosholen-Noorderbroeksterstraat/nieuwe brug+aansluiting op de A7.
- Meerdere voorstellen voor tunnels onder het spoor door om doorstroming (voor auto en fietser) te verbeteren (in het kader van toenemende dichtligtijden spoor door intensivering treinverkeer). Meest kansrijk geacht door deelnemers: Kerkstraat en Kalkwijk.
- Reconstrueren Kerkstraat.
- Fietsverbindingen verbeteren/wijken beter met elkaar verbinden voor de fietser.