

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2009 – Nr. 22.

VRAGEN van CDA van de heren J. Vogel en J. Seton betreffende simulatieonderzoek interactie weg- en scheepvaartverkeer bruggen Aduard en Dorkwerd. (Binnengekomen: 6 april 2009)

Op 19 maart jl. heeft de burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggenplan Aduard – Dorkwerd” een presentatie gegeven van het Simulatieonderzoek interactie weg- en scheepvaartverkeer bruggen Aduard en Dorkwerd. Het onderzoek gaat over de toekomstige wisselwerking tussen de schepen op het Van Starckenborghkanaal en de twee door Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen voorgestelde bruggen bij Aduard en Dorkwerd. De belangrijkste bevindingen uit het onderzoek¹ zijn:

- a. De kans dat automobilisten in de spits bij één van de bruggen moeten wachten groeit van 20% nu naar uiteindelijk 50%;
- b. De voorspelde maximale wachttijden voor de brug bij Aduard en die bij Dorkwerd zijn langer dan de al ruim gestelde norm van 8 minuten;
- c. De gemiddelde wachttijden zullen duidelijk langer uitvallen dan de norm van 2,5 minuut;
- d. De lengte van de maximale files in Aduard en Dorkwerd zal aanzienlijk toenemen.

Verder blijkt uit het onderzoek dat in de toekomst het aantal passerende schepen veel meer dan het aantal auto's gaat bepalen hoe lang de wachttijden en de files worden. Nieuwe hefbruggen in Aduard en Dorkwerd zullen niet aan de gestelde normen voor wachttijden kunnen voldoen, doordat ze in de spits te vaak open zullen staan. Een wachttijd van 8 minuten en langere files zullen normaal gaan worden.

Tevens bleek tijdens de avond van de 19^e maart dat de initiatiefgroep inmiddels ook eigen tellingen heeft verricht van autobewegingen in de ochtend en de avond op verschillende momenten. Het blijkt dat de burgerinitiatiefgroep op aantallen autobewegingen uitkomt die zich volgens studies, in opdracht van Gedeputeerde Staten gedaan, pas in 2020 zouden voordoen.

De CDA-fractie heeft de volgende vragen voor het college:

1. Is het college bekend met het Simulatieonderzoek interactie weg- en scheepvaartverkeer bruggen Aduard en Dorkwerd? Zo ja, welke conclusies trekt u uit het onderzoek?
2. Zo nee, bent u van plan op korte termijn kennis te nemen van dit onderzoek?

¹ De bevindingen zijn overgenomen uit de samenvatting die door de burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggenplan Aduard – Dorkwerd” is gemaakt (zie bijlage) .

3. Bent u bereid om na bestudering van het onderzoek nogmaals met Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen in gesprek te gaan over betere alternatieven voor de voorgestelde twee bruggen bij Aduard en Dorkwerd? Zo nee, waarom niet?
4. Geven de aantallen autobewegingen die momenteel al zijn geteld door de burgerinitiatiefgroep u aanleiding om opnieuw met Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen in gesprek te gaan? Zo nee, waarom niet?
5. Bent u bereid om extra maatregelen te nemen om de autobewegingen over de Hogeweg, die dwars door de wijk Reitdiep loopt, te verminderen?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 12 mei 2009.

De vervanging van de bruggen bij Aduard en Dorkwerd vindt plaats in het kader van de verruiming van de vaarweg Lemmer-Delfzijl. Wij hebben van begin af aan aandacht gevraagd voor de leefbaarheid in Dorkwerd en de wijk Reitdiep. Zowel ons college als de leden van de commissie Beheer en Verkeer hebben zich in de commissie van mei 2008 uitgesproken voor het "Beter Bruggenplan". Het onderzoek brengt daarin geen verandering.

1. Wij zijn bekend met het onderzoek en trekken daaruit de volgende conclusie. In onze ogen is de input in het simulatiemodel niet juist. Wij delen dan ook niet de conclusies dat het huidige voorstel zal leiden tot onaanvaardbare wachttijden en filelengtes en dat het voorstel leidt tot in de toekomst onoplosbare problemen. Voor de onderbouwing en de inhoudelijke opmerkingen bij het onderzoek verwijzen wij u naar de bijlage.
2. Niet van toepassing. Zie vraag 1.
3. Gezien de in onze ogen onjuiste input, geeft het onderzoek geen aanleiding om nogmaals in gesprek te gaan over betere alternatieven.
4. Ten noorden van Dorkwerd bevindt zich een telpunt van de gemeente Groningen. Hier wordt permanent geteld. Dit geeft ons de mogelijkheid de ontwikkelingen nauwkeurig bij te houden. Of de aantallen autobewegingen aanleiding geven opnieuw met de provincie in gesprek te gaan, baseren we op deze gegevens (zie bijlage). De hoeveelheid verkeer blijft al een aantal jaren stabiel. Er is geen sprake van een duidelijke toename.
5. De huidige situatie geeft geen aanleiding extra maatregelen te nemen. Wel is inmiddels met de bewoners van Dorkwerd overeenstemming bereikt over de herinrichting van de "kom" van Dorkwerd. Het betreft hier snelheidsremmende maatregelen.
Verder hebben wij, zoals u weet, middels een brief aan Provinciale Staten aangegeven het belangrijk te vinden vooraf concrete afspraken te maken over de te nemen extra maatregelen, wanneer mocht blijken dat het inspraakalternatief nadelige gevolgen heeft voor de leefbaarheid in Dorkwerd en de wijk Reitdiep.

BIJLAGE - Inhoudelijke opmerkingen ‘Simulatieonderzoek interactie weg- en scheepvaartverkeer bruggen Aduard en Dorkwerd’.

NORMEN/RICHTLIJNEN

In de studie wordt aan de verschillende normen en richtlijnen een verschillende waarde toegekend. Zo is het voldoen aan normen ten aanzien van de gemiddelde en maximale wachttijd voor een brug bepalend voor de uitkomst van de studie. Het niet voldoen aan deze norm betekent volgens de steller zelfs dat de investering niet verantwoord is. Het betreft hier normen uit een rapport van Hofma, een student die in het kader van een afstudeeropdracht een poging heeft gedaan normen voor wachttijden op te stellen. Deze normen zijn nooit vastgesteld en hebben dan ook geen officiële status. Overigens zouden normen voor wachttijden naar onze mening afhankelijk moeten zijn van de soort weg. De routes over de bruggen bij Aduard en Dorkwerd maken onderdeel uit van erftoegangswegen. Doorstroming op deze wegen is geen doel op zich en is veel minder van belang dan de doorstroming op gebiedsontsluitingswegen zoals de N355 (Friesestraatweg).

Bij het bepalen van de meerkosten van het ‘Beter bruggenplan’ wordt voorbij gegaan aan de landelijk geldende richtlijnen voor vaarwegen. Deze ‘Richtlijnen Vaarwegen RVW 2005’ is een officieel document van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Aanpassingen aan de vaarweg worden aan deze richtlijnen getoetst. In deze richtlijnen staat dat bij kruisingen van vaarwegen het uitzicht van de uitvarende schepen (Aduarderdiep) op de doorgaande scheepvaart (Van Starckenborghkanaal) voldoende gewaarborgd moet zijn. Dit uitzicht wordt gewaarborgd door de brug/viaduct boven land te verlengen. Dit verklaart de meerkosten.

AANNAMES

De aannames die zijn gedaan, bepalen de uitkomsten van het simulatieonderzoek. Er zijn aannames gedaan ten aanzien van het gebruik van de alternatieve route via Dorkwerd en de te verwachten hoeveelheid auto- en scheepvaartverkeer.

Gebruik alternatieve route

In de studie staat dat wanneer de brug bij Aduard open staat, 35% van het verkeer dat normaal via Aduard zou rijden, dan de keuze maakt voor een alternatieve route via Dorkwerd.

Daarmee wordt gesuggereerd dat hoe langer de wachttijd is, hoe meer mensen de neiging zullen hebben voor de alternatieve route over de Dorkwerderbrug te kiezen.

Deze aanname is niet juist. Op dit moment rijdt ongeveer 35% van het verkeer dat uit de richting Den Ham komt over de brug bij Dorkwerd en 65% over de brug bij Aduard. Dit is niet afhankelijk van een geopende brug bij Aduard. In theorie zou dus ook bij een geopende brug ongeveer 1 op de 3 auto's de file voorbij moeten rijden om de gebruikelijke route te vervolgen richting de Dorkwerderbrug. Tijdens de visuele tellingen is dit gedrag slechts sporadisch geconstateerd.

Autoverkeer

In het simulatieonderzoek wordt de aanname gedaan dat de hoeveelheid autoverkeer in de spits elk jaar met 4% zal toenemen. Dit betekent dat in 2020 ten opzichte van 2008 de hoeveelheid verkeer zal zijn toegenomen met 60%. In 2040 bedraagt dit percentage ten opzichte van 2008 zelf 250%.

Jaar	Periode	07:15 - 08:45	+/-	16:00 - 18:00	+/-	00:00 - 24:00	+/-
2005	jan-mrt	553		595		3019	
2006	jan-mrt	556	+0,5%	567	-4,7%	2863	-5,2%
2007	jan-mrt	550	-1,1%	578	+1,9%	2943	+2,8%

2008	jan-mrt	596	+8,4%	585	+1,2%	3011	+2,3%
2009	jan-mrt	583	-2,2%	568	-2,9%	2909	-3,4%

Gemiddeld aantal motorvoertuigen op de Hoogeweg ten noorden van Dorkwerd

Uit tellingen blijkt dat over de periode 2005-2009 (eerste kwartaal) de aantallen in de spits fluctueren. Soms is er een daling te zien, soms een stijging. Per saldo blijft de hoeveelheid verkeer vrijwel gelijk. 2009 laat inmiddels weer een daling zien. Daarnaast duiden de socio-economische ontwikkelingen in het gebied tussen het Van Starckenborghkanaal en het Reitdiep (het (landelijk) gebied rond Oldehove, Ezinge, Feerwerd en Garnwerd) niet op een groei van het autoverkeer. Het is dan ook niet aannemelijk dat tussen 2008 en 2020/2040 de hoeveelheid autoverkeer in de spits elk jaar met 4% zal toenemen.

Verder wordt in het simulatieonderzoek de aanname gedaan dat het aantal schepen in de (auto)spits elk jaar met 2% zal toenemen. Dit betekent dat in 2020 ten opzichte van 2008 het aantal schepen zal zijn toegenomen met 27%. In 2040 bedraagt dit percentage ten opzichte van 2008 zelf 89%.

De groei wordt gebaseerd op het feit dat schepen langer dan 110 meter nog geen gebruik kunnen maken van het Van Starckenborghkanaal. Om een stijgend tonnage te vervoeren, moeten er dus steeds meer schepen worden ingezet, aldus de studie.

Daarbij wordt voorbij gegaan aan het feit dat schaalvergroting in de scheepvaart niet alleen langere schepen betekent, maar ook hogere (4-laagscontainervaart). Ook zullen kleinere schepen vervangen worden door grotere. Dit wordt bevestigd door de cijfers van de laatste jaren. Er valt een toename van het laadvermogen te bespeuren en een afname van het aantal schepen.

Jaar	Totaal Aantal Passages	+/-	Aantal Passages Binnenvaart	+/-	Gemiddeld Laadvermogen (binnenvaart)	+/-
2005	25.000		17.899		1.238	
2006	23.263	-6,9%	16.426	-8,2%	1.293	+4,4%
2007	23.497	+1,0%	16.280	-0,9%	1.341	+3,7%
2008	22.017	-6,3%	14.653	-10,0%	1.413	+5,4%

Aantal passages en gemiddeld laadvermogen (binnenvaart) Gaarkeukenluis

Bijlage: Samenvatting van het Simulatieonderzoek interactie weg- en scheepvaartverkeer bruggen Aduard en Dorkwerd.

1. Momenteel is het zo dat je in de spits van de vijf keer dat je bij een van de bruggen aankomt gemiddeld één keer voor een open brug moet wachten. De kans dat automobilisten moeten wachten in de spits wordt steeds groter: in 2020 van iedere drie keer zal gemiddeld één keer moeten worden gewacht en in 2040 zal de kans dat gewacht moet worden op een open brug of doorgereden kan worden 1 op 1 zijn geworden.
2. De maximale wachttijd die nu rond de vijf minuten ligt zal in 2040 in Aduard zijn opgelopen tot rond 7 in de ochtend en 9 ½ minuten in de avondspits. De wachttijden in Dorkwerd zullen 9 minuten in de ochtend en bijna 11 minuten in de middagspits gaan bedragen. De voorspelde maximale wachttijden zijn langer dan de ruime norm daarvoor van 8 minuten.
3. De gemiddelde wachttijd si nu in de ochtendspits ongeveer 2 minuten. Die zal oplopen in 2020 naar 3 minuten en in 2040 naar ongeveer 5 minuten. In de avondspits zullen de

gemiddelde wachttijden veel langer worden: 4 minuten in 2020 en in 2040 bijna 5 ½ minuut. Deze voorspelde gemiddelde wachttijden zijn allen duidelijk langer dan de norm van 2 ½ minuut.

4. De maximale files in de ochtendspits zullen voor Aduard stijgen van nu 44 meter naar 119 meter in 2020 en 213 meter in 2040. In de middag gaan de maximale files in Aduard van nu 62 meter naar 171 meter in 2020 en 226 meter in 2040. Daarmee zal het industrieterrein bij Aduard zeker worden geblokkeerd. In Dorkwerd is het niet beter: nu een maximale lengte van 61 meter in de ochtendspits. Dat wordt in 2020: 157 meter en in 2040: 276 meter. In de middagspits gaat het om een groei van de maximale files van 73 meter naar 223 in 2020 en 297 meter in 2040.

De studie is verricht door de econometrist dr. Drijver. De begeleiding werd verzocht door dr. Bokhorst en dr. Ir van der Zee, van het Department of Operations, Faculty of Economics and Business, University of Groningen. De hoeveelheid passerende schepen blijkt 's middags groter dan 's ochtends. Het aantal passerende schepen blijkt veel meer dan het aantal auto's in de toekomst te gaan bepalen hoe lang de wachttijden en de files worden.

Nieuwe hefbruggen in Aduard en Dorkwerd zullen niet aan de gestelde normen voor wachttijden kunnen voldoen, doordat ze in de spits te vaak open zullen staan. 8 minuten wachten zal normaal gaan worden.