

verbouwdijk

Aanvullende opmerkingen over de Zuid tangent bij het advies plaats en inrichting Helperzoomtunnel onder het spoor (medio februari 2013, AVV)

Groningen, 21 februari 2013

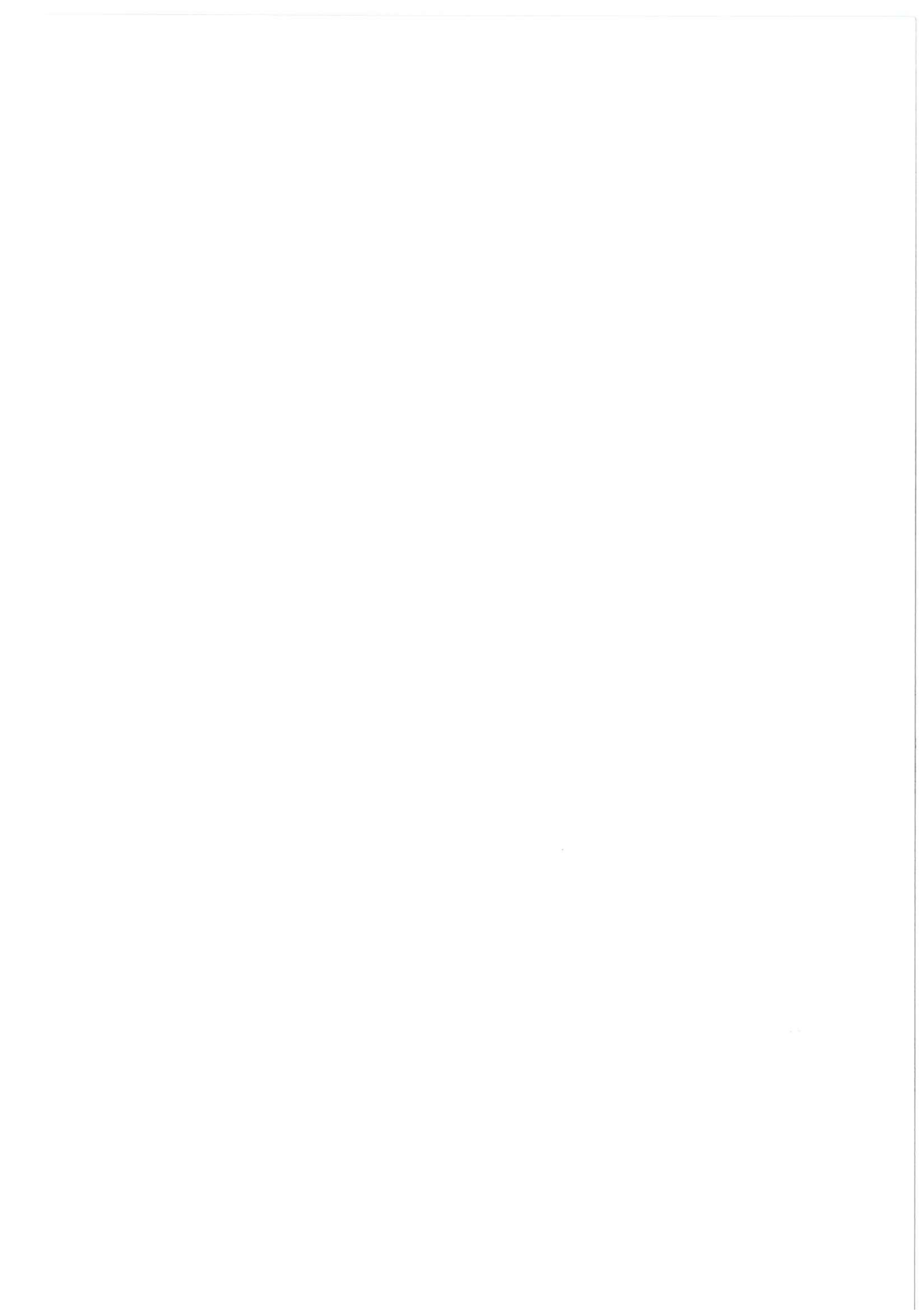
De Zuid tangent is in beeld geweest bij de discussie over de oplossing van ZRG problematiek (de zogenaamde variant 6a). Op 6 juni 2009 heeft de Adviescommissie Verkeer en Vervoer een voorkeur uitgesproken voor de aanleg van deze variant in plaats van grootschalig sleutelen aan de ZRG zelf. In 2009 is door de Stuurgroep van Rijk, Provincie en Gemeente een andere keuze gemaakt ondermeer vanwege de financiën en de ruimtelijke ordening.

Derhalve is de Zuid tangent buiten beeld in de visie van de AVV. Het verbouwen van de ZRG en het aanleggen van de Zuid tangent gezamenlijk past volstrekt niet in de huidige financiële kaders. Bovendien leven bij de provincie en de gemeente Haren grote bezwaren tegen een Zuid tangent vanuit hun visie op de ruimtelijke ordening (ondermeer vastgelegd in het POP).

De Zuid tangent die toen in gedachten was, was een tunnelverbinding van de A28 (Julianaweg) naar de Oostelijke A7 (Europaweg) ten zuiden van de Zuidelijke Groningse stadswijken zonder extra aansluitingen vanuit dezelfde zuidelijke stadswijken. Voor lokaal wijkverkeer heeft de Zuid tangent dus geen functie. Daarom was het ook - los van de financiën en de ruimtelijke ordening - ook verkeerskundig niet zinvol om deze variant mee te nemen in het advies omtrent de beste locatie van de Helperzoomtunnel.

Namens de AVV,

H.C. Moll, voorzitter



Advies plaats en inrichting Helperzoomtunnel onder het spoor (na bespreking commissie 23/01/2013)

Vernieuwing Zuidelijke Ringweg.

De vernieuwing beoogt de capaciteit en het gebruik van de Zuidelijke Ringweg substantieel te verbeteren. Een toename van de capaciteit van de ZRG betekent vooral dat interwijk verkeer naar de ZRG kan worden verplaatst. Het generieke effect van de vernieuwing van de ZRG is dus dat interwijk verkeer door de wijken zelf zal verminderen. Echter door andere verkeersingrepen kan in specifieke situaties het beeld afwijken van dit generieke beeld.

Bij de Zuidelijke stadswijken (tussen de ZRG, Helperzoom, en A28) zijn ook andere ingrepen aan de orde. Dat betreft het vervallen van op- en afritten van de ZRG bij Hereweg en het vervallen van de spoorwegovergang bij Esperantokruising aan het einde van de Helperzoom. De Westkant van de ZRW is te bereiken via de Vondellaan of via de parallelwegen die van de Hereweg ook die kant op gaan. De Oostelijke kant van de ZRG valt niet direct te bereiken na het verdwijnen de spoorwegovergang. Alles over West afwikkelen leidt tot langere en onlogische ritten en ongetwijfeld ook tot verminderd gebruik van de ringwegen in de Zuidelijke Stadswijken voor interwijk verkeer. Zonder extra maatregelen is het dus te verwachten dat deze twee ingrepen in combinatie tot ongewenste verkeerstoename in en om de zuidelijke stadswijken zouden leiden.

Het aanleggen van een tunnel onder het spoor door, die aansluit op de ringwegen, kan soelaas bieden. Hiermee wordt de Oostelijke barrière geslecht en kan het verkeer ook in Oostelijke richting deze wijken verlaten. Deze tunnel zal (grotendeels) de rol van de huidige spoorwegovergang bij Esperantokruising overnemen. Of en in welke mate een tunnel werkelijk soelaas biedt hangt af van de specifieke plaats van deze tunnel langs de Helperzoom en het gemak daar te komen, en de aantrekkelijkheid van de route na de tunnel. Over de hele wijk genomen zal een effectieve tunnel leiden tot een vermindering van het aantal gereden kilometers, echter op specifieke routes zijn toenames te verwachten.

Beoordelingsaspecten de tunnel, de preciese plaats van de tunnel en de inrichting van route

De tunnel bewerkstelligt een wijk verbinding op het stedelijk hoofdnetwerk met de (oude) A7 (Infrastructuur met waarde voor het netwerk)

De tunnel wordt niet op zichzelf gezien. Ook de ontsluitingsroute van en naar de verkeerstunnel zijn belangrijk. Een verbinding van een zinvol startpunt naar een zinvolle bestemming (verbetering logica van het verkeersnetwerk).

De tunnel maakt een route die het beeld / de achterkant van stads ontwikkeling verbetert. Men rijdt bijvoorbeeld ten Zuiden langs de Euroborg en ziet vanaf die kant de ontwikkeling van de stad (stedenbouwkundig / beeldkwaliteit verbeterend).

De tunnel heeft op dit moment een negatief imago: het klinkt als een forse ingreep. De 'verbinding', die de tunnel mogelijk maakt biedt een betere bereikbaarheid van je wijk naar jouw bestemmingen. Anders 'ramen' van de boodschap kan dus van belang zijn. Van 'ik ben de dupe' naar 'ik krijg betere verbinding met mijn bestemmingen'.

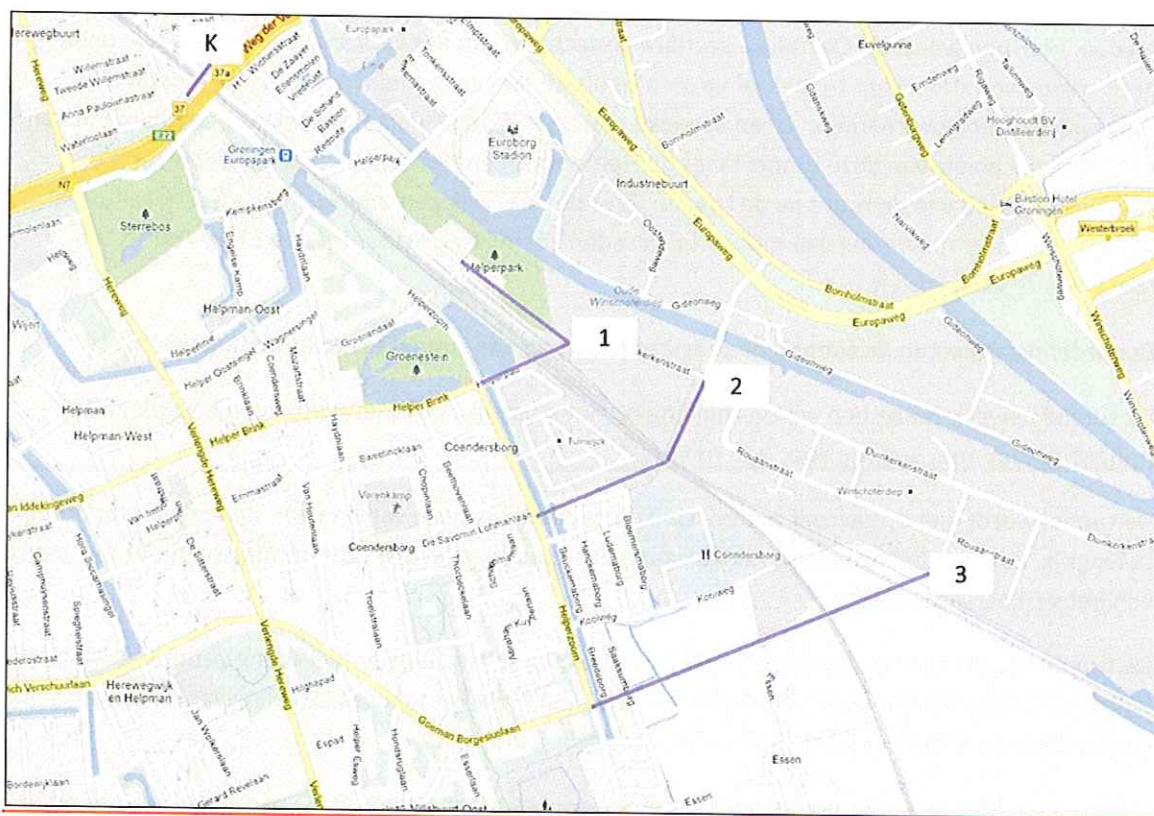
Hoe Noordelijker de tunnel, hoe meer deze als een vergelijkbare vervanger kan functioneren voor de verloren aansluitingen bij de Hereweg en de verloren verbinding bij de huidige spoorwegovergang.

Voorkom dat de intensiteit voor het verkeer uit de wijk naar de tunnel niet op 1 plek gaat 'drukken', maar dat de druk zich verdeelt. Neem de mensen mee in het te ontwikkelen verkeersmodel, ook al lijkt dit een technisch verhaal. Zoek naar gezamenlijk probleembesef, gezamenlijke agenda's en belangen. Immers de huidige plannen van ZRG bestaan uit 'geen verbinding', elke variant leidt tot een verbetering van dit plan.

De 3 varianten die onderzocht zijn door de AVV:

1. Tegenover de Helperbrink; via Helperpark, Boumaboulevard aansluiting op de Europaweg
2. Tegenover de Savornin Lohmanlaan; rechtdoor langs bedrijventerrein Winschoterdiep, aansluiting op Europaweg
3. Tegenover de Goeman Borgesiuslaan; sluit, na ondertunneling twee sporen, aan op Duinkerkenstraat.

Daarboven is de Kamminga variant ingebracht: Tunnel op de plaats van de Esperantokruising waarbij de huidige op- en afritten naar de ZRW kunnen dienen als toegang naar de tunnel.



Voor- en nadelen van de varianten:

- Variant 1

Aansluiting op het hoofdwegennetwerk via de Boumaboulevard heeft goede fysieke mogelijkheden; de Euroborg is een gebied waar je verkeer doorheen wilt leiden en tot leven wilt brengen (natuurlijke bestemming). Verkeersaantrekkende functies worden beter bereikbaar uit de Zuidelijke stadswijken. De dynamo-functie (zie het structuurplan) wordt zo ingevuld.

- Variant 2

Aansluiting op het hoofdwegennet is mogelijk, de route loopt door gebied (Winschoterdiep) dat nu niet aantrekkelijk is maar deze routes zijn wel aantrekkelijk te maken. Dat leidt tot stedenbouwkundige verbetering van een niet erg aantrekkelijk industriegebied bij het Winschoterdiep. Voor de aanleg van de route is wel sloop van huisjes in volkstuintencomplex nodig .

- Variant 3

Voor en natraject zijn onlogisch; er ontbreekt een goede aansluiting op het hoofdwegennetwerk.

- Kamminga variant

Voordeel van deze variant is dat het traject al bekend is bij gebruikers van de route. Nader onderzoek is nodig voor de inpasbaarheid binnen de ZRG plannen. Dat lijkt op het eerste gezicht niet eenvoudig.

Conclusie

Op basis van deze vergelijking van de varianten kiest de AVV voor variant 1. Wel dient de nodige zorg te worden besteed aan de toeleiding naar de tunnel en de aansluitingen daarop. Voor de toeleiding ziet de commissie een belangrijke rol voor de Helperzoom. De diverse West-Oost assen zouden het verkeer op de Helperzoom moeten brengen, waarna vanaf de Helperzoom de tunnel ingereden kan worden. Expliciet aandacht moet worden besteed aan de verkeersafwikkeling van de verbinding bij het eindbeeld van het ontwikkelgebied Euroborg (ter voorkoming van een nieuw knelpunt).

Namens de AVV,

H.C. Moll, voorzitter

