



Analyse Kempkensbergtunnel

Datum: 26 februari 2013
Van: Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid

1. Aanleiding

Arthur Kamminga heeft in december 2012 een alternatief voorstel gedaan voor de Esperantotunnel, de zogenaamde Kempkensbergtunnel (zie fig. 1).

Argumenten om dit alternatief aan te dragen zijn volgens de heer Kamminga:

- De dreigende toename van verkeer in Helpman.
- Onrust en zorgen onder de bewoners van Helpman betreffende verkeersveiligheid.
- Kritiek van bewoners gericht tegen de gevolgen van de aanpak van de ringweg en niet tegen de aanpak zelf met als gevolg afnemend draagvlak voor de Aanpak Ring Zuid.
- Om sluipverkeer tegen te gaan moet de “nieuwe” oost – west verbinding onder het spoor ten noorden van Helpman liggen.

De projectorganisatie heeft het voorstel van Kamminga de afgelopen periode geanalyseerd. Daarbij is gekeken naar verkeersaspecten, stedenbouwkundige en ruimtelijke in passing, bouwfasering en kosten. In deze rapportage zijn de uitkomsten van de analyse beschreven.

2. Beschrijving Kempkensbergtunnel

De Kempkensbergtunnel is een tunnel voor lokaal verkeer, direct ten zuiden van de verdiepte ligging van de zuidelijke ringweg. De tunnel is tevens geschikt voor fietsverkeer en is circa 14 meter breed. De Helperzoom wordt omgeleid via de Kempkensberg. De tunnel wordt aan de westzijde, door middel van de “parkway”, aangesloten op de Hereweg. Aan de oostzijde sluit hij aan op de Meeuwerderweg (zie fig. 1).



Alternatief Kempkensbergtunnel

De Kempkensbergtunnel is een tunnel voor lokaal verkeer, direct ten zuiden van de tunnel van de Zuidelijke Ringweg. Ten zuiden van de rijbaan bevindt zich een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.

De Helperzoom wordt omgeleid via de Kempkensberg. Door het ontbreken van de Helperzoom hoeft de tunnel pas later op diepte te zijn en is derhalve een langere toerit mogelijk dan bij de eerder geplande Esperantotunnel. Aan de zuidzijde van de Ringweg is bovendien meer ruimte voor de toerit en is de afstand tot de woonbebouwing groot. Sluipverkeer door Helpman is in deze variant tot het minimum beperkt.

Legenda

- Scopegrens Voorlopig Ontwerp
- - - - - Uitbreiding scope
- Tankstation

De kaart is gebaseerd op de kaart opgenomen in het Voorlopig Ontwerp.

Versie: 5 december 2012, Arthur Kamminga

figuur 1



De heer Kamminga heeft aangeven dat zijn variant is ingetekend/ontworpen op het Voorlopig Ontwerp van 2011 en niet op het gewijzigde ontwerp dat in juni 2012 als basis voor het OTB is vastgesteld (hierna te noemen OTB ontwerp).

In het OTB ontwerp is het tracé van de verdiepte ligging – o.a. met het oog op de fasering van het project en een grotere verkeersveiligheid van het ontwerp (ruimere bogen) – verschoven naar het zuiden.

Dit heeft als voordeel dat de zuidelijke bak in het “vrije veld” gebouwd kan worden. Tevens kan de bouwtijd daardoor aanzienlijk worden ingekort en levert het een kostenbesparing op van 20-30 miljoen euro t.o.v. het Voorlopig Ontwerp. De zuidelijke bak wordt dan namelijk gebruikt voor het doorgaande verkeer gedurende de bouw van de noordelijke bak. Hierdoor zijn er voor de aanleg van de verdiepte ligging geen tijdelijke bruggen/viaducten nodig.

De ruimte die overblijft tussen de verdiepte ligging en het gebouwencomplex de Frontier bedraagt in het OTB ontwerp circa 12 meter.

3. Uitkomsten analyse

Hieronder worden de uitkomsten van de analyse beschreven.

3.1 Verkeer

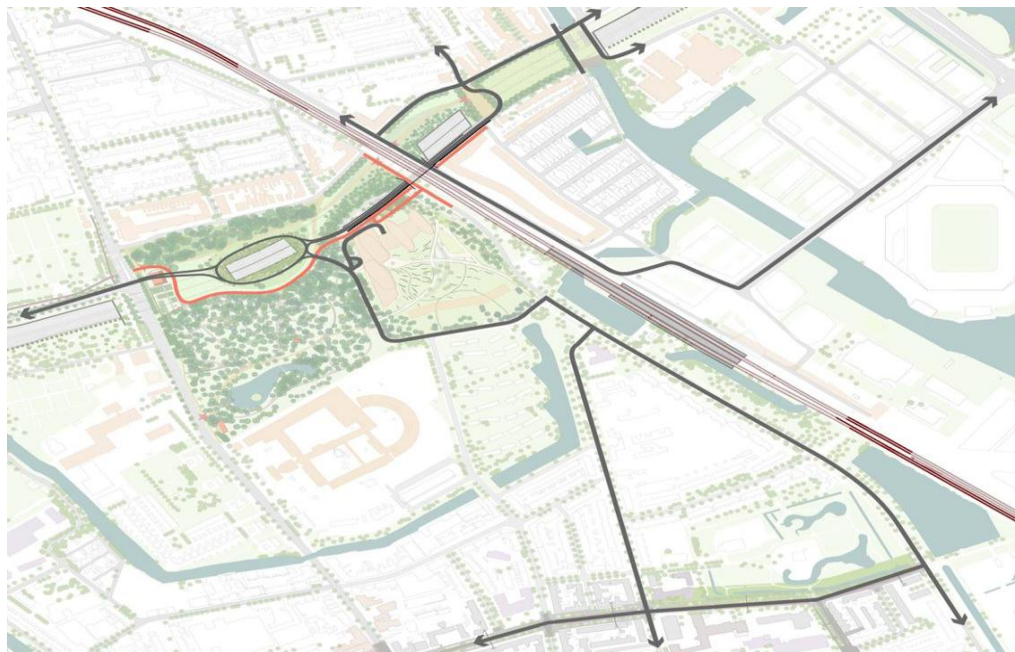
- Het OTB ontwerp voorziet in een Helperzoomtunnel die meer zuidelijk ligt dan de huidige Esperantospoorwegovergang. De Helperzoomtunnel trekt daardoor een ander soort verkeer dan een tunnel rond de bestaande Esperantokruising. De Helperzoomvarianten (althans de varianten 1, 2 en 3) hebben vooral een functie voor verkeer tussen de woonwijken in de omgeving van de Helperzoom (Helpman/Coendersborg) en het Europapark. De Kempkensbergtunnel heeft vooral een functie voor verkeer tussen de wijken in de omgeving van de Hereweg en binnenstad oost
- De Kempkensbergtunnel wijkt qua aantallen niet wezenlijk af van de eerder (bij de besluitvorming in juni 2012) afgewezen Esperantotunnel. De verwachte verkeersintensiteiten in de Kempkensbergtunnel, in vergelijking met de Helperzoomtunnel, zijn hieronder weergegeven (zie fig 2). Voor de Helperzoomtunnel is daarbij uitgegaan van variant 1 (in het verlengde van de Helperbrink).

Vergelijking tabel Verkeerintensiteiten mvt	Helperzoomtunnel Helperbrinkvariant	Kempkensbergtunnel vlg Kamminga		
door spoortunnel (overweg)	nvt	5.000		
door Sterrebos vanaf Hereweg	3.500	10.000		
Helperzoom (nabij DUO)	3.500	3.500		
Vondellaan	10.000	13.500		
De"Verbindingsweg"	11.000	10.000		
Ketwich Verschuurlaan	11.500	11.500		
Helperbrink	5.000/5.500	4.500		

Figuur 2



- Met een Kempkensbergtunnel (en zonder Helperzoomtunnel) zal verkeer van en naar de woonwijken in Groningen zuid, vooral gebruik maken van de Vondellaan, de van Ketwich Verschuurlaan en de verbindingsweg naast Maaslaan. Daar zal de verkeersintensiteit hoger zijn dan in het OTB ontwerp. Helpman (Coendersborg) heeft dan namelijk geen mogelijkheid meer om gebruik te maken van de Helperzoomtunnel. De Kempkensbergtunnel is slechts ten dele een alternatief hiervoor.



Figuur 3

3.2 Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing

- Een essentieel onderdeel van de aanpak van de zuidelijke ringweg is het verdiept aanleggen van de ring in het centrale gedeelte van het tracé (tussen Hereweg en Europaplein). In 2009 is hiertoe besloten om de barrière die de ringweg nu vormt zo veel mogelijk weg te nemen, de aan de ringweg liggende wijken weer aan elkaar te verbinden en een nieuwe kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te maken die aansluit op de aanliggende woonwijken. Door de Kempkensbergtunnel en de “parkway” door het Sterrebos aan te leggen (met een aansluiting op de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan) ontstaat een lange oost-west-verkeersroute op die plek waar rijk, provincie en gemeente juist willen investeren in een omvangrijke nieuwe openbare ruimte. De gebruiksmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van het nieuw te creëren “stadspark” rondom het Sterrebos en in het gebied tussen de Oosterpoort en De Linie wordt door de Kempkensbergtunnel sterk aangetast.
- De hellingen die nodig zijn om vanuit de tunnel weer op maaiveld te komen zorgen voor een aantal bochten in de route naar de Kempkensbergtunnel. Aan de zijde van de Oosterpoort zorgt dit voor een bocht die een deel van het nieuwe park wegneemt en de verbinding tussen de Meeuwerderweg en de Verlengde Meeuwerderweg onmogelijk maakt. Aan de zijde van het Sterrebos betekent dit ook dat er geen (fiets-)verbinding meer mogelijk is vanuit de Verlengde Oosterweg richting Helpman. Daarnaast moet een klein deel van het oude Sterrebos worden gekapt en zal de geplande ligweide in het open gedeelte van het Sterrebos worden gedomineerd door autoverkeer (zie fig. 3).
- De route tussen het Sterrebos en de rijkskantoren zal binnenkort worden omgebouwd van autostraat naar fietspad. Daarbij worden extra bomen geplant ter compensatie van de ruimte die door de bebouwing DUO in het Sterrebos is ingenomen. Door de autoroute hier opnieuw langs te

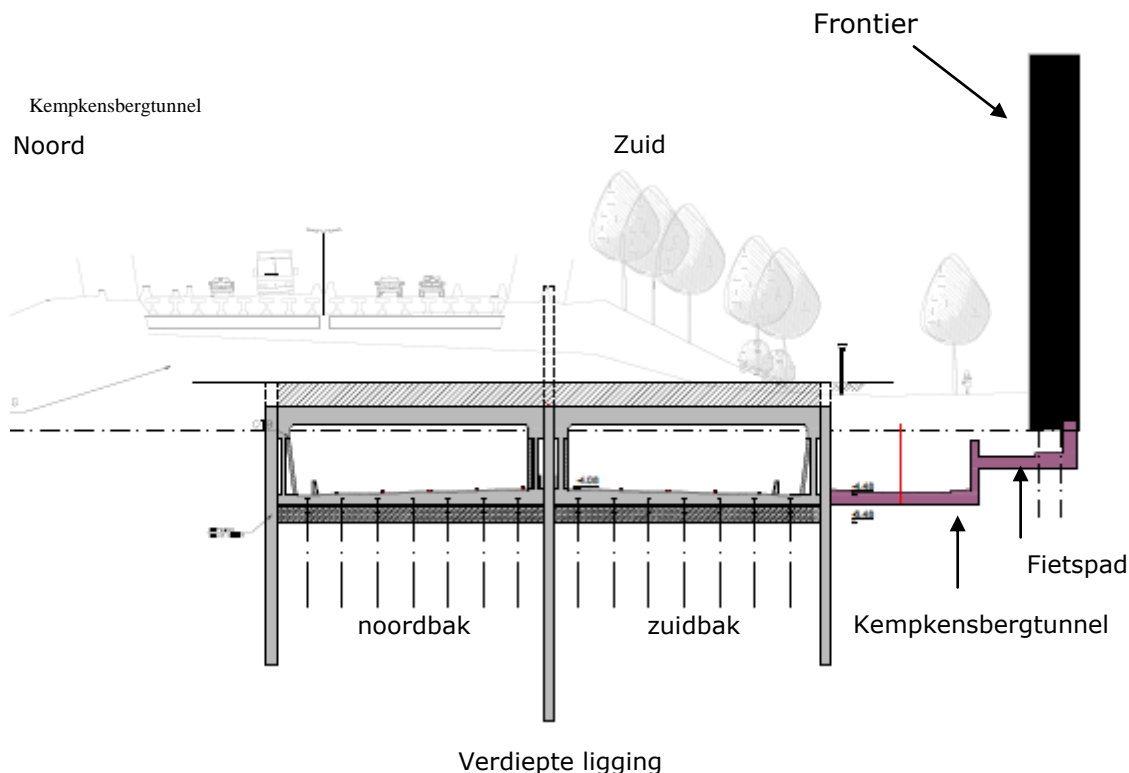


leiden – zoals bij de Kempkensbergtunnel wordt voorgesteld – zal deze compensatie teniet worden gedaan. Daarnaast wordt de verbinding tussen de openbare kantoortuin en het Sterrebos door deze variant verbroken.

- De fietsverbinding onder de spoorlijn kan direct binnen het project gerealiseerd worden en dat heeft als voordeel dat deze niet meer als optimalisatie in het project hoeft te worden opgevoerd. De geambieerde landschappelijke inpassing van de fietsroute die het nieuwe park bij de Oosterpoort/De linie en het Sterrebos met elkaar verbindt is dan echter niet meer mogelijk.
- De Kempkensbergtunnel neemt bij het gebouwcomplex de Frontier fysiek meer ruimte in dan er beschikbaar is. Voor een deel wordt de rooilijn van de Frontier doorsneden. Aan de voorkant van dit complex (aan de H.L. Wichersstraat) liggen entrees van commerciële ruimten en woningen. Als de straat zou worden gebruikt voor de aanleg van de Kempkensbergtunnel zal er nog steeds een voldoende breed trottoir beschikbaar moeten zijn (o.a. voor het voorrijden van (brandweer)wagens, voor toelevering van goederen en het halen en brengen van mindervaliden). De woonkwaliteit en representativiteit van de commerciële ruimten in de noordwand van de Frontier worden ook sterk aangetast door de Kempkensbergtunnel. Ook aan de zijde van het DUO-complex is de fysieke ruimte te krap om zowel de doorgaande fiets- en autoroute als de route richting het kantoorgebouw goed in te passen.

3.3 Uitvoerbaarheid, fasering en kosten

- Zoals aangegeven neemt de Kempkensbergtunnel fysiek meer ruimte in dan er beschikbaar is na aanleg van de verdiepte ligging van de N7. Omdat de voorkant van de Frontier en de ingang van de parkeergarage van DUO worden doorsneden is het technisch niet mogelijk de Kempkensbergtunnel in te passen in het OTB ontwerp. Zie onderstaand dwarsprofiel.



Het weer terug schuiven van de verdiepte ligging in noordelijke richting – dus terug naar de positie van het Voorlopig Ontwerp – om zodoende voldoende plaats te maken voor de Kempkensbergtunnel is een zeer kostbare zaak (kosten € 20-30 miljoen). Dit is het gevolg van extra fasering- en uitvoeringkosten, zoals tijdelijke bruggen, viaducten en damwanden. Bovendien zou dit een bouwtijdverlenging betekenen in de orde van 1-2 jaar.



Ook als zou worden besloten om het fietspad in deze onderdoorgang achterwege te laten en voor het fietsverkeer een onderdoorgang ten noorden van de verdiepte ligging te maken, is er nog steeds onvoldoende werkruimte aanwezig voor een efficiënte bouw van de Kempkensbergtunnel en de tunnelbak van de zuidelijke ringweg. Ook voor de kabels en leidingen moet dan een andere locatie worden gezocht. Geschatte meerkosten voor kabels en leidingen zijn € 5 miljoen.

- De bouwkosten van de Kempkensbergtunnel zijn vergelijkbaar met de eerdere geraamde Esperantotunnel (circa € 20 miljoen).

3.4 Samenvattende Analyse tabel

Analyse tabel	Kempkensbergtunnel
• Stedenbouwkundige en ruimtelijke inpassing	<ul style="list-style-type: none"> • Grote impact op het toekomstig park rondom het Sterrebos en het gebied tussen de Oosterpoort en de Linie door de aanleg Park Way en Kempkensbergtunnel • Lange oost – west verkeersverbinding door het toekomstig park. • Fietstunnel wordt in het project gerealiseerd (onderdeel van het alternatief) • Zonder verschuiven van de verdiepte ligging, Kempkensberg tunnel <u>niet</u> mogelijk.
• Verkeerintensiteiten	<ul style="list-style-type: none"> • Door Sterrebos/Waterloolaan: vergelijkbaar met de situatie variant Esperantotunnel in VO 2011 • Helperbrink: afname verkeer (-25%) • Vondellaan: drukker (+ 35%)
• Faseringkosten	+ 20-30 miljoen
• Bouwkosten	+ 20 miljoen. Geen Helperzoomtunnel: - 20 mln.
• Kabels en Leidingen	+ 5 miljoen
• Bouwtijd	+ 1 tot 2 jaar

4 Conclusie

Wij waarderen het initiatief en de creatieve blik van de heer Kamminga, maar op basis van deze analyse komt de projectorganisatie ARZ tot de conclusie dat de Kempkensbergtunnel om technische, stedenbouwkundige en financiële redenen niet haalbaar en niet wenselijk is.