

Wijkcomité Helpman
Stichting Leefomgeving
Scholen Helpman

Groningen, 27 februari 2013

Kenmerk: ARZ/DNN 13.2014525

Onderwerp: locatieonderzoek Helperzoomtunnel
Contactpersoon: J. Hillen

Geachte heer/mevrouw,

Zoals u weet is in het kader van het project ARZ een onderzoek gedaan naar de locatie van de Helperzoomtunnel.

Dit onderzoek is verricht door Grontmij. Grontmij heeft daarbij vier varianten onderzocht:

- Variant 1: in het verlengde van de Helperbrink;
- Variant 2: in het verlengde van de Savornin Lohmanlaan;
- Variant 3: in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan
- Variant 4: ten zuiden van de Vestedijklaan/Esserweg

Deze laatste variant is ingebracht door het wijkcomité Helpman.

Door stadje Arthur Kamminga is daarnaast nog een alternatief ingediend voor de Esperantotunnel (de zogenaamde Kempkensbergtunnel). Deze suggestie is inmiddels ook door onze projectorganisatie onderzocht.

Wij waarderen het initiatief en de creatieve blik van de heer Kamminga, maar bij nadere bestudering van zijn plan komt de projectorganisatie ARZ tot de conclusie dat de Kempkensbergtunnel om technische, stedenbouwkundige en financiële redenen niet haalbaar en niet wenselijk is.

We willen de bevindingen van ons onderzoek eerst met de initiatiefnemer delen en wij zullen direct daarna ook u hierover informeren.

Het onderzoek van Grontmij is inmiddels afgerond en wij bieden u hierbij het onderzoek aan.

Grontmij heeft de vier varianten onderzocht aan de hand van de criteria die eerder met u zijn besproken. Een belangrijk aspect bij de afweging van de tunnelvarianten zijn – zo is ook uit de gesprekken met het wijkcomité Helpman en de scholen naar voren gekomen – de effecten van de verkeersstromen door de wijk. Grontmij is bij het in beeld brengen van de verkeersintensiteiten uitgegaan van de huidige rijrichtingen en de huidige straatinrichting in de wijk Helpman/Coendersborg. Dat heeft tot gevolg dat bij ongewijzigd beleid op een aantal kwetsbare punten (bijvoorbeeld daar waar veel scholen zijn gevestigd) extra verkeer door de wijk zal gaan.



Wij vinden dit een onwenselijke situatie.

Op dit punt kan de gemeente maatregelen treffen – bijvoorbeeld wijzigen van rijrichtingen, herinrichten van straten – en daarmee kunnen negatieve effecten van verkeersstromen, zoals hoge verkeersintensiteiten, verkeersveiligheid, geluid etc. in de wijk worden weggenomen.

De gemeente heeft daarom parallel aan het Grontmijonderzoek een voorstel uitgewerkt voor een samenhangend pakket van maatregelen, dat bijdraagt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houden.

Dit pakket van maatregelen kan onafhankelijk van de keuze voor de locatie van de tunnel worden uitgevoerd. Het voorstel van de gemeente bevat suggesties voor maatregelen, die in overleg met belanghebbenden verder moeten worden uitgewerkt.

Voorstel van de gemeente voor verkeersmaatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg

De wijk Helpman/Coendersborg bestaat voornamelijk uit woningen en kent ook een belangrijke concentratie van scholen (met name rond de Helperbrink). De wijk moet vooral voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn en dat betekent dat verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk voorop staan. Daar is het maatregelenpakket van de gemeente dan ook op gericht.

Het voorstel van de gemeente komt in essentie op het volgende neer:

1. Instellen 30 km/uur-regime in Helperbrink en Savornin Lohmanlaan

De Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan vervullen binnen de wijk een functie voor het lokale bestemmingsverkeer naar en vanuit de wijk. Deze wegen zijn niet bedoeld om verkeer snel af te wikkelen. De Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan zijn het hart van een woon- en verblijfsgebied en met name rondom de Helperbrink is een groot aantal scholen geconcentreerd. Deze straten worden als gevolg daarvan veel gebruikt door kinderen die onderweg zijn naar de scholen.

Voorgesteld wordt om in zowel de Helperbrink als de Savornin Lohmanlaan de maximum toegestane snelheid van 50 km/uur op te heffen en hier een 30 km/uur-regime in te stellen en de inrichting hier (daar waar nodig) op aan te passen. De Helperzoom en de Goeman Bogesiuslaan begrenzen de wijk en zijn qua huidige inrichting en wegbreedte geschikt om het verkeer naar en vanuit de wijk af te wikkelen. Daarom wordt voorgesteld hier het snelheidsregime van 50 km/uur te handhaven, maar tegelijkertijd wel op een aantal cruciale punten maatregelen te treffen om de oversteekbaarheid (en daarmee de verkeersveiligheid) te waarborgen.

2. Aanbrengen kruispuntplateaus en uitritconstructies

Op de kruispunten waar veel wordt overgestoken door fietsers en/of voetgangers worden kruispuntplateaus aangelegd en wordt de oversteeklengte verkort. Bij de aansluiting van de Savornin Lohmanlaan en de Helperbrink op de Hereweg en de Helperzoom worden uitritconstructies voorgesteld, waardoor het karakter van een verblijfsgebied al bij het inrijden van deze straten wordt benadrukt. De kruispuntplateaus en uitritconstructies dragen bij aan een betere oversteekbaarheid en dwingen een lage snelheid van het autoverkeer af. De voorgestelde locaties van de kruispuntplateaus en uitritconstructies staan weergegeven op de maatregelenkaart.

3. Wijziging rijrichtingen Helperbrink

De Helperbrink is vanuit de kwetsbaarste straat binnen het gehele verblijfsgebied. De Helperbrink wordt in de huidige situatie veel gebruikt door schoolgaand verkeer en bewoners van het verzorgingstehuis Coendershof. In deze straat zijn grote verkeerstoenames als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur niet acceptabel.



Als aanvulling op het instellen van een 30 km/uur-regime en de aanleg van kruispuntplateaus wordt hier voorgesteld éénrichtingsverkeer in te stellen tussen de Coendersweg en Hereweg (richting Hereweg) en tussen de Beethovenlaan en Helperzoom (richting Helperzoom). Met deze maatregel wordt afgedwongen dat alleen lokaal verkeer dat een bestemming heeft aan of in de nabijheid van het Helperbrink hier zal rijden. Voor de veiligheid van de fietsers kunnen op de Helperbrink ook nog fietsstroken worden aangelegd.

4. Wijziging rijrichtingen in het gebied tussen Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan

Omdat het verkeer op de Helperbrink alleen maar het gebied 'uit' kan, zullen aansluitende straten zoals de Coendersweg en de Beethovenlaan gebruikt worden om de Helperbrink te bereiken. Om het verkeer in het gebied tussen Helperbrink en De Savornin Lohmanlaan, met name tijdens de schoolspitsen, te reguleren wordt voorgesteld een aantal rijrichtingen te wijzigen.

Daarmee wordt voorkomen, dat in deze smalle straten in met name tijdens de schoolspits problemen ontstaan, vanwege het feit tegelijkertijd veel auto's worden geparkeerd en de straten in twee richtingen worden bereden.

Door de rijrichtingen voor autoverkeer te veranderen in de Coendersweg, Haydnlaan, Chopinlaan en Beethovenlaan ontstaan meerdere kleine verkeerscirculaties rondom de scholen gelegen aan de Sweelincklaan zonder dat het autoverkeer elkaar tegemoet rijdt. Daarmee ontstaan de volgende verkeerscirculaties richting de scholen:

5. Parkeren tijdens schoolspits

In de huidige situatie is het parkeren tijdens de schoolspitsen al een groot probleem. De Gemeente Groningen streeft ernaar om het halen en brengen van kinderen per auto te ontmoedigen en parkeren voor de ingang van scholen zo veel mogelijk te weren om de ingang van de school en/of het schoolplein zo veilig mogelijk te houden. Zo is inmiddels een Kiss + Ride - strook aangelegd in de Beethovenlaan om het halen en brengen per auto zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen.

Samen met de scholen kan worden onderzocht hoe Kiss + Ride hier nog beter kan worden geregeld, bij voorbeeld in de Helperbrink in het deel tussen Beethovenlaan en Troelstralaan.

In de bijlage van het Grontmijrapport zijn de bovengenoemde maatregelen beschreven en door middel van kaartmateriaal verduidelijkt. De gemeente wil deze maatregelen na de locatiekeuze voor de tunnel graag in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden in de wijk – zoals de scholen – verder uitwerken. Daarbij komen ook de precieze gevolgen voor de verkeersstromen in de wijk in beeld.

Afweging van de locaties

Op basis van het voorstel van de gemeente voor het treffen van verkeersmaatregelen in de wijk heeft Grontmij in haar rapport de varianten opnieuw met elkaar vergeleken.

In het rapport van Grontmij is een volledige beoordeling van de varianten aan de hand van de gehanteerde afwegingscriteria opgenomen.

In hoofdlijnen leidt dit voor ons tot de volgende conclusies:

- Met alle vier varianten kan – met invoering van het door de gemeente opgestelde maatregelenpakket – een leefbare en verkeersveilige situatie in de wijk Helpman/Coendersborg worden gecreëerd.
- Variant 1 vormt de meest directe verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort.
- Variant 1 is de goedkoopste variant. De investeringskosten (dat zijn de bouwkosten met bijbehorende opslagen) van variant 1 en 2 verschillen weliswaar niet zo heel veel, maar bij variant 2



moet een relatief groot aantal woningen worden verworven en gesloopt. Dat brengt veel kosten voor verwerving en sloop met zich mee. Daardoor is deze variant veel duurder dan variant 1. Variant 3 is nog weer duurder. Omdat in deze variant het spoor twee keer moet worden gekruist zijn de investeringskosten hoger dan bij variant 1 (ongeveer 1,5 keer zo hoog) en daar komen de verwervings- en sloopkosten nog bij. Want ook bij deze variant moet veel grond en een aantal woningen worden verworven. Variant 4 is verreweg de duurste variant, o.a. vanwege het maken van nieuwe aansluitingen bij de A28 en de Hereweg en het feit dat ook hier het spoor twee keer moet worden gekruist. De investeringskosten zijn volgens een globale inschatting ongeveer 3 tot 5 keer zo hoog als bij variant 1. Daarbij komen nog de kosten voor de verwerving van veel grond en een aantal woningen.

Voorstel en advies

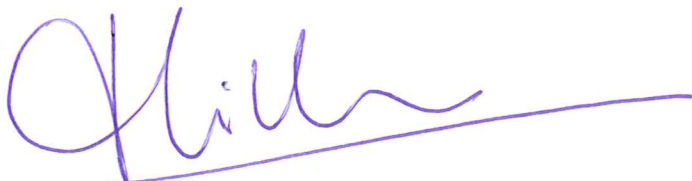
Op basis van het rapport van Grontmij – in samenhang met het voorstel van de gemeente voor het treffen van verkeersmaatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg – komt de projectorganisatie ARZ tot de conclusie dat variant 1 de voorkeur heeft.

Zoals afgesproken krijgt u de gelegenheid om voordat er een bestuurlijk besluit wordt genomen – in de Stuurgroep ARZ – uw reactie op het rapport kenbaar te maken. Dat geldt ook voor het rapport waarin onze bevindingen ten aanzien van de Kempkensbergtunnel zijn opgenomen.

Uw reacties zullen wij meegeven aan de stuurgroep, zodat die dat mee kan nemen in de besluitvorming.

Ik nodig u uit uw reacties binnen veertien dagen aan ons kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,



Ir. J.G. Hillen
Projectdirecteur

