

Optimale variant (voor iedereen) voor overkapping 's-Gravendijkwal/Henegouwerlaan

Een prachtig plan voor overkapping van de 's-Gravendijkwal is in meerdere varianten uitgewerkt en gaat naar alle waarschijnlijk gerealiseerd worden. De focus ligt nu op uitwerking van variant 2.1. Deze variant is een verbetering van de huidige situatie, maar heeft jammer genoeg ook grote nadelen voor vooral Henegouwerlaan en Beukelsdijk. In onze ogen is het mogelijk om een variant te kiezen die voor iedereen optimaal is, maar die tot nog toe niet in beeld is geweest. Wij vragen uw aandacht daarvoor.

Namens:

- Bewonersgroep Beukelsdijk
- Stichting Goed Wonen G.W. Burgerplein
- Straatgroep Essenburgsingel
- VVE Weenahof

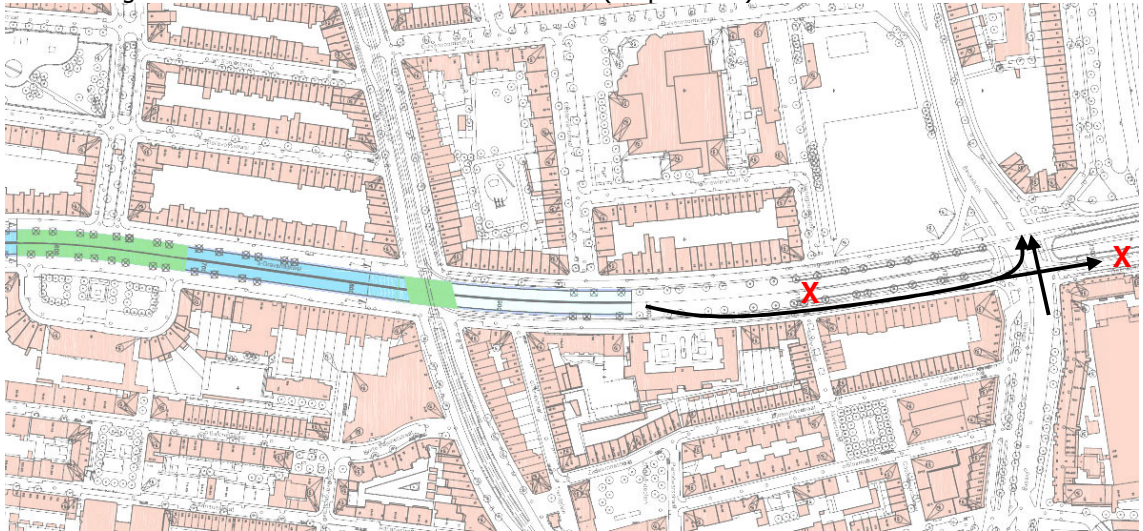
Op 13 oktober heeft ook *Hela!* aangegeven deze optimale variant volledig te steunen.

Algemene uitgangspunten/aannames bij tunneltracé:

- Voor verbetering van verbindingen tussen Oude Westen en Middelland is zoveel mogelijk overkapping optimaal, met zo min mogelijk verkeer in de wijken;
- Een totaal diepliggend tracé zonder uitrit tussen Bentinckplein en Rochussenstraat is beter voor bewoners, maar vanuit stadsvisie en verkeersplan binnenstad niet gewenst. Er is een uitrit nodig op het tussenliggende stuk;
- De veelgebruikte uitwisselmogelijkheid tussen de 's-Gravendijkwal en de Middellandstraat komt te vervallen in de huidige voorkeursvariant (2.1);
- Gepland is een uitwisselmogelijkheid midden op de Henegouwerlaan: een inrit vanuit het noorden en een uitrit vanuit het zuiden.

Negatieve verkeersgevolgen huidige collegevariant 2.1:

- De huidige hoofdrijbaan op de Henegouwerlaan zal versmallen naar 1 baan, waardoor een flessehals voor het verkeer ontstaat.
- Deze flessehals heeft enerzijds tot gevolg dat de verkeersdoorvoer onder het Weena door gehalveerd wordt en anderzijds dat veel mensen de geplande uitrit op de Henegouwerlaan zullen gebruiken om een snellere route te nemen (sluipverkeer).

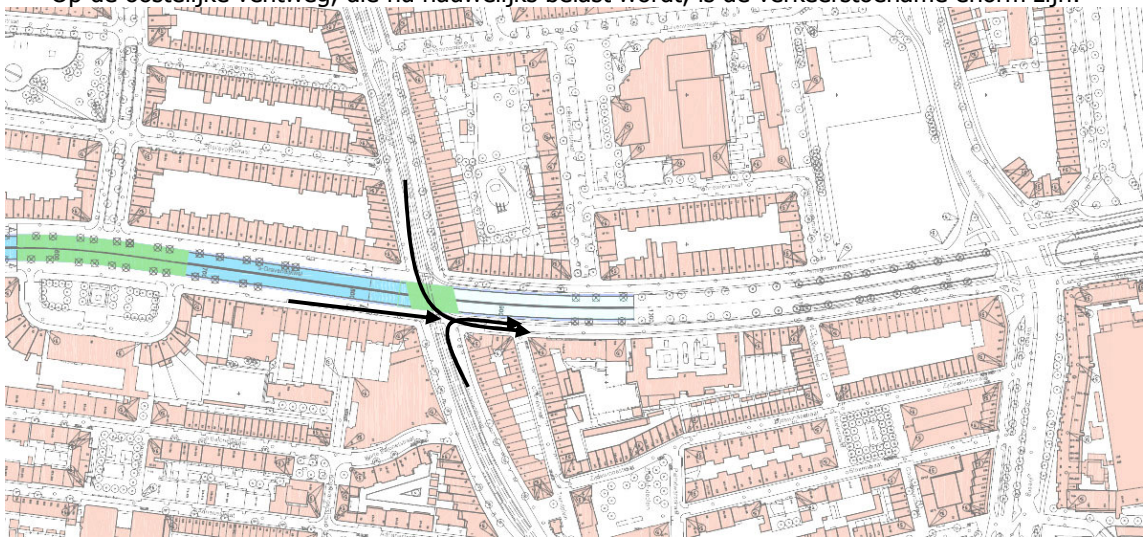


- Dit sluipverkeer zal zich op drie manieren manifesteren:
 - A> Na uitvoegen op de Henegouwerlaan linksaf de Beukelsdijk over om via de Van Aerssenlaan (langs de Dierentuin) naar de randweg te komen;
 - B> Na uitvoegen op de Henegouwerlaan rechtdoor het kleine tunneltje in om weer in te voegen bij de hoofdstroom op het Bentinckplein;
 - C> Vanaf het Weena rechtdoor de Beukelsdijk op, omdat er enorme drukte is via de Statentunnel richting Bentinckplein.

- Als je vanuit het zuiden komt met bestemming Middellandstraat zijn de afslagen links en rechts op de Middellandstraat vervallen. Een groot deel van dit verkeer zal de uitrit nemen op de Henegouwerlaan. Dit zal de volgende verkeersstromen teweeg brengen:
 - A> Na de afslag linksaf via de Beukelsdijk en via de Duivenvoordestraat door de wijk terug naar de Middellandstraat;
 - B> Na de afslag rechtsaf via het Weena en via de Coelsestraat door de wijk terug naar de Middellandstraat.
- Als je richting het zuiden wilt zal door het vervallen de uitwisseling bij de kruising Middellandstraat een groot deel van dit verkeer via Beukelsdijk naar de inrit Henegouwerlaan rijden;
- Als je vanuit het noorden komt en richting de Middellandstraat wilt, dan zijn de afslagen links en rechts op de Middellandstraat vervallen. Dit verkeer zal bij het Bentinckplein al afslaan en via de Beukelsdijk/Duivenvoordestraat of via de ventweg Henegouwerlaan naar bestemming gaan.
- De belasting van de zijtunnels van de Statentunnel onder het spoor zal groot worden en naar verwachting een fors verkeerstoename betekenen voor het verkeer op het eenvoudige alternatief Van Aerssenlaan/Beukelsdijk;
- De Beukelsdijk is al een sterk vervuilde weg waar de huizen relatief dicht op de weg staan. De Beukelsdijk is erg mooi opgeknapt en het zou zonde zijn als het nu een topdrukke straat gaat worden met de huidige voorkeursvariant. De rotonde Beukelsdijk/Heemraadsingel is al krap qua verkeersdrukke en kan geen extra verkeersdrukke aan. Het terugplaatsen van stoplichten zou een grote desinvestering betekenen.

Gevolgen Henegouwerlaan nog groter:

- Door de flessenhalsconstructie in combinatie met de stijgende verkeersaantallen zal het enorm druk worden midden op de Henegouwerlaan;
- Op de oostelijke ventweg, die nu nauwelijks belast wordt, is de verkeerstoename enorm zijn:



- A> Al het invoegend verkeer voor de tunnel naar het noorden, zal nu via de oostelijke ventweg van de Henegouwerlaan het Weena moeten oversteken en invoegen bij het Bentinckplein. Dit betekent dat de volgende huidige verkeersstromen daar allemaal over de ventweg moeten (zie figuur hierboven):
 - Links afslaand komend vanuit het westen vanaf de Middellandstraat.
 - Rechts afslaand komend vanuit het oosten vanaf de Middellandstraat.
 - Al het verkeer dat vanaf de Mathenesserlaan en Nieuwe Binnenweg wil invoegen richting noorden naar de tunnel. Dit verkeer voegt nu in op de 's-Gravendijkwal, maar moet dan via de ventweg Henegouwerlaan invoegen op het Bentinckplein (of bij opstopping sluiproute via Beukelsdijk hanteren).
- B> Al het extra uitvoegend verkeer uit de tunnel (al deels genoemd):
 - Door de halvering van de hoofrijweg noordelijk richting tunnel naar 1 baan (de flessenhalsproblematiek).

- Bij afwezigheid van een uitgang bij de Middellandstraat veel meer uitvoegend verkeer bij Henegouwerlaan.
- Op de westelijke ventweg zal het verkeer ook veelevoudigen, maar niet zo enorm als bij de oostelijke ventweg:
 - A> Meer afslaand verkeer vanaf het noorden voor bestemming Middellandstraat. Dit verkeer is al afgeslagen bij het Bentinckplein en moet over de westelijke ventweg.
 - B> Meer invoegend verkeer richting zuiden dat nu niet meer kan invoegen bij de Middellandstraat en zal invoegen via de Beukelsdijk.
 - C> Deze twee extra stromen komen naast de bestaande invoegers vanaf Weena en Beukelsdijk.

Optimale variant hoofdlijn:

- De hoofdrijbaan gaat de diepte in vanaf de kruising Rochussenstraat en komt pas na het spoor bij het Bentinckplein weer boven;
- Een diepliggende uitrit in het midden van de lengte van de tunnel, zuidelijk van de Middellandstraat;
- Voor een eventuele inrit vanuit noordelijke richting een keuze uit drie opties:
 - A> diepliggende inrit bij Henegouwerlaan die invoegt ten noorden Middellandstraat
 - B> diepliggende inrit bij 's-Gravendijkwal die invoegt ten zuiden Middellandstraat
 - C> geen inrit, maar alleen de uitrit zuidelijk van de Middellandstraat

Voordelen voor de verkeersafwikkeling:

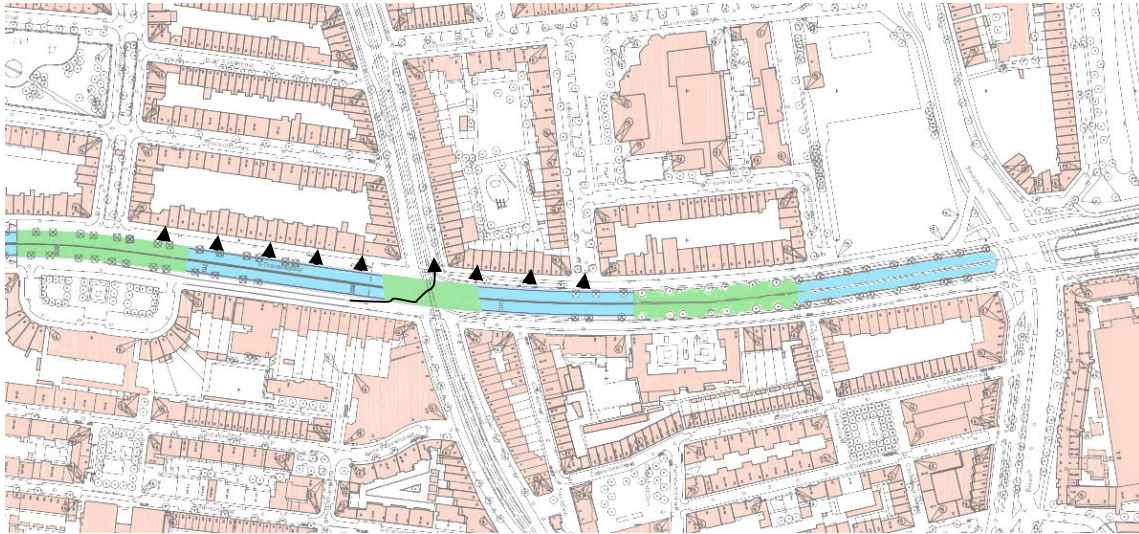
- Hele verkeersader tussen Randweg/Maastunnel is beneden maaiveld, met maximale overkappingsmogelijkheden voor nu en in de toekomst, inclusief Henegouwerlaan;
- Bestemmingsverkeer is toch goed mogelijk. Met name de ondernemers op de Middellandstraat blijven goed bereikbaar, voor toelevering en voor klanten, zonder woonwijken te hoeven belasten;
- De flessenhalsen lijken te kunnen worden vermeden: het is waarschijnlijk mogelijk om per rijrichting 2 rijstroken te behouden en niet slechts 1 rijstrook over te houden;
- Verkeerstechnisch is het totaalplaatje een veel logischere oplossing midden in de lengte van de nieuwe tunnelbak (niet ergens aan het einde). De huidige kruispunt Middellandstraat is momenteel het drukste punt van invoegen/uitvoegen op hoofdtraject;
- Alle delen van het tracé gaan er sterk op vooruit, het is geen onnatuurlijke verplaatsing van verkeersdrukte en van problemen richting Henegouwerlaan/Beukelsdijk (huidige collegevariant).

Uitdagingen:

- De diepliggende uitrit neemt ruimte in beslag.
- Toch is het van belang dat op het tracé overal twee banen rechtdoor blijven gaan en er geen versmalling ontstaat naar 1 baan. Dit is niet mogelijk bij de huidige collegevariant met een uitwisseling op de Henegouwerlaan, omdat daar een tram loopt. Ook door het bestaande kunstwerk van de huidige tunnel onder het Weena zou dit te gevaarlijke situaties opleveren. Bij een uitgang ten zuiden van de Middellandstraat is dat wel mogelijk.

Mogelijkheden om deze uitdaging te overwinnen:

- Om ruimte te creëren kan het tracé bij de uitrit ten zuiden van de Middellandstraat iets verschoven worden naar het westen (niet meer gecentreerd in het midden van de straat) (zie figuur volgende pagina).
- Verschillende verkeerstromen op de Middellandstraat kunnen gewoon over de tunnel plaatsvinden. Die ligt daar immers op maaiveldhoogte, is stevig genoeg, want de tram gaat er in noordelijke richting ook overheen. Dit schept ruimte.
- De ondergrondse uitvoegstrook kan al starten ter hoogte van het plein bij de Schermlaan; daar is veel bouwruimte;
- Afhankelijk van ruimte de inrit naar de hoofdrijbaan evt. laten vervallen of de inrit plaatsen ten noorden van de Middellandstraat (keuze maken voor deze drie opties).



Overzicht voordelen optimale variant ten opzichte van huidige collegevariant:

- Geen verplaatsing van knelpunt verkeersdrukte, maar voor iedereen beter toekomstperspectief;
- Geen verkeersopstopping door het creëren van een flessehals op het doorgaande tracé;
- Geen hobbel in het tracé, de doorgaande auto's blijven diep en komen niet boven;
- Geen "tijdelijke" of permanente probleemsituatie bij Henegouwerlaan/Beukelsdijk, maar robuuste oplossing;
- Beter bereikbaarheid ondernemers/middenstand Middellandstraat.
- Geen problemen met de trambaan.
- Veiliger voor fietsers op het hele tracé.
- Meer verbindingen tussen de wijken. In deze variant is er ook een veilige oplossing voor (jonge) voetgangers die nu zeer gevaarlijk oversteken naar het sportveld op de Henegouwerlaan.
- Op het gehele tracé, ook ten zuiden van de Middellandstraat, minder verkeer op de ventwegen dan in de huidige voorkeursvariant.
- Geen of nauwelijks nieuw sluipverkeer, omdat aangesloten wordt bij bestaande belangrijke uitgangen/ingangen van het hoofdtraject.
- Gemiddelde kosten per meter tunnel aanzienlijk lager dan in huidige voorkeursvariant.
- Al met al alleen maar voordelen ten opzichte van huidige voorkeursvariant. Deze optimale variant zal veel beter scoren op de meeste overwegingen uit de motie Pastors/Harreman.