

Tunnel zo smal mogelijk

Frits Poelman

GRONINGEN Rijkswaterstaat maakt het verdiepte deel van de nieuwe zuidelijke ringweg in Groningen zo smal mogelijk om de snelheid (maximaal 80 kilometer per uur) binnen de perken te houden.

De acht rijstroken (vier in elke richting) worden maar 3,10 meter breed. Dat is 40 centimeter smaller dan gebruikelijk op een autosnelweg. Elders op de nieuwe ringweg tussen Corpus den Hoorn en Euvelgunne zijn de rijstroken even smal. In andere uitzonderlijke situaties, zoals spitsstroken, hield Rijkswaterstaat tot dusver minstens 3,25 meter en 100 kilometer per uur aan.

Bovendien komen de wanden van de korte tunnels dicht op de weg te staan. Er zijn geen vluchtstroken. De

oorspronkelijk geplande vluchtruimte van 75 centimeter tussen de vangrails en de zijwand is geschrapt. Dat gebeurt om te voorkomen dat weggebruikers ten onrechte denken dat ze de ruimte hebben en het gaspedaal te diep intrappen.

Bij het ontwerp is veel rekening gehouden met menselijk gedrag en optische effecten. De snelheid mag niet hoger worden dan 80 kilometer per uur om de kans op kop-staart botsingen te verkleinen.

In beide richtingen kunnen weggebruikers op dit traject van rijstrook wisselen. De bochten voldoen aan de normen voor wegen met een snelheid van 80 kilometer per uur. Maar ze zijn te scherp en de hoogteverschillen te groot om 200 meter zicht vooruit te realiseren.

Dat wordt landelijk aangehouden als minimum voor prettig rijzicht.

Het ontwerp houdt rekening met menselijk gedrag en optische effecten

Weggebruikers hebben wel minstens 126 meter zicht zodat ze op tijd kunnen stoppen voor een blokkade. Dat is volgens het projectbureau Aanpak Ring Zuid 21 meter meer dan de wettelijke eis.

De verkeerscentrale van Rijkswaterstaat houdt permanent toezicht op het traject met een automatisch camerasysteem. Als dat een stil-

staande auto (met pech) registreert, gaan de rode kruisen boven die rijstrook meteen branden. Desnoods worden meerdere rijstroken of zelfs de rijbaan (rijbanen) op afstand afgesloten. Vanwege de korte stopafstanden komen er meer matrixborden dan gebruikelijk.

Om het verschil tussen licht en donker te beperken worden de weggedeeltes onder de drie deksels permanent verlicht en krijgen de open delen donkere wanden. Lichtroosters komen daar niet vanwege het gevaar van schaduweffecten, ijsvorming en om het zicht op bewegwijzering niet te hinderen. Aan de randen van de openingen langs de zuidzijde van de weg en op de deksels komt beplanting om directe inval van zonlicht te beperken.

@ frits.poelman@dvhn.nl