

Voorlichtingsbijeenkomst 23 april 2014, ontwikkeling van het spoor

Op de bijeenkomst werd voor ProRail een toelichting gegeven door dhr. Bert Kassies. Hij is voor ProRail verantwoordelijk voor het project van de veranderingen aan het spoor tussen het Hoornse Diep en het (nieuwe) opstel-terrein aan de Rouaanstraat.

Hij geeft zijn toelichting op de plannen die ook in de brochure staan vermeld, die in de buurt is verspreid.

Tijdens de bijeenkomst is door de mensen uit de zaal een aantal voorstellen gedaan. Die zijn in het verslag cursief weergegeven. Aan het eind van het verslag worden ze nog even apart op een rijtje gezet.

Voor de Lodewijkstraat e.o. zijn er belangrijke ontwikkelingen:

Duur van het project

– het hele werk aan het spoor en het station duurt ongeveer vijf jaar, van 2015/2016 – 2020

Nieuw opstel-terrein

– het emplacement achter het station verdwijnt, er komt een nieuw opstel-terrein bij de splitsing van het spoor naar Assen en Hoogezand-Sappemeer (net over de gemeentegrens in Haren); dit nieuwe terrein wordt als eerste aangelegd, 2016. Pas daarna kan het emplacement achter het Hoofdstation worden weggehaald.

De plaats waar het nieuwe opstel-terrein komt is de handigste plek, andere plaatsen (zoals de vloeivelden van de suikerfabriek bij Hoogkerk) zijn wel overwogen, maar dat bleek geen praktische locatie.

Veranderingen spoor en wissels

– vanaf het nieuwe opstel-terrein naar het Hoofdstation komen vier sporen; twee zijn er voor Arriva, twee voor NS. Deze sporen lopen zonder wissels door, alleen tussen het opstel-terrein en station Euroborg zullen er wissels komen om van NS-spoor op het Arriva-spoor te komen.

– tussen station Euroborg en het Hoofdstation worden er vier wissels in het Arriva-spoor geplaatst zodat de treinen van Arriva van spoor kunnen wisselen. Deze wissels komen volgens de plannen ter hoogte van het sportgebouwtje aan de Verlengde Lodewijkstraat.

– in de bijeenkomst is voorgesteld om deze wissels te verplaatsen naar waar nu het viaduct van de ringweg ligt (in de toekomst dus in de buurt van het dak van de ringweg); op die plek hebben zo min mogelijk woningen er last van.

– de vier wissels zullen de meest moderne wissels zijn, dus geluids- en trilingsarmer dan de verouderde wissels die nu langs de Lodewijkstraat liggen.

– de andere wissels langs de Lodewijkstraat verdwijnen dus, maar dit zal pas in 2019 zover zijn.

Overweg Esperantostraat

– de overweg aan de Esperantostraat gaat dicht. Er komt een fietstunnel wanneer er bij de bouw van de ringweg door meevallers geld voor overblijft.

Treinen van Arriva

– de treinen van Arriva beginnen hun dienst dan bij station Euroborg; zij hoeven dan niet meer te rangeren, zij komen aanrijden vanaf het nieuwe opstel-terrein. De treinen van en naar Leeuwarden hebben station Euroborg als begin- en eindpunt, er komen aparte rails waarop zij kunnen keren.

– in de toekomst komt er wellicht een sneltrein naar Bremen; er wordt bekeken of die op den duur in Leeuwarden kan beginnen, de Friezen zien dat wel zitten.

– de trein van/naar Delfzijl zal in de toekomst doorrijden naar Veendam.

Treinen van NS

– de treinen van NS rijden dus over eigen spoor naar het Hoofdstation en terug; er is geen gerangeer meer, zoals nu, maar wel zullen regelmatig lege treinen van NS van en naar het nieuwe opstel-terrein rijden. (De treinen van Arriva rijden hiervoor tussen Euroborg en het nieuwe opstel-terrein, dus niet meer langs woonbebouwing.)

Meer treinen

– er zullen in de toekomst (zie ook de brochure) meer treinen gaan rijden tussen het hoofdstation en Euroborg: van 16 treinen per uur naar – afhankelijk van de tijd van de dag – tussen de 20 tot 30 treinen per uur.

Geluid

– volgens de berekeningen blijft het geluidsniveau over de nieuwe sporen zo'n 1,2 à 10 decibel onder het wettelijk toegestane niveau.

– totdat de wissels weg zijn in 2019 zal het aantal treinen per uur alvast gaan toenemen. Het geluid en vooral de trillingen door de zwaardere dubbeldekstreinen, de dieseltreinen van Arriva en de goederentreinen zal dus verergeren. Het dringende verzoek werd gedaan om de treinen langzamer te laten rijden, waardoor geluid en trillingen kunnen worden beperkt.

Dhr Slijkhuis gaf namens de Gemeente Groningen een toelichting op de plannen met het Herewegviaduct en het Hoofdstation:

Herewegviaduct

– vóór de zomer zal het bestuurlijk duidelijk worden of het Herewegviaduct eerst wordt gerenoveerd (omdat meteen vernieuwen veel verkeersproblemen kan opleveren wanneer dat gelijk gebeurt met het andere werk aan het spoor en met het werk aan de ringweg), of dat er toch meteen vernieuwd wordt. Als er eerst wordt gerenoveerd zal een nieuw viaduct pas omstreeks 2028 nodig zijn.

Hoofdstation

– de nieuwe inrichting van het Hoofdstation met vier nieuwe perrons en een tunnel is in de brochure uitgelegd. Dit is een klus voor Pro Rail.

– binnen de gemeente wordt nog nagedacht over de nieuwe bestemming van het vroeger emplacement. Het is wel de bedoeling dat het een levendig gebied wordt.

– er is een ver uitgewerkt plan om aan de zuidkant van het station een aantal bushaltes voor bussen vanuit het Westen (en eventueel ook vanuit het Zuiden van de stad) te maken; die haltes liggen dan aan de kant van de NS-treinen op het station.

– voor deze bussen komt er dan een tunnel onder de rails door naar het parkeerterrein van de bussen, zodat zij dan van de nieuwe haltes naar de voorkant van het Hoofdstation kunnen doorrijden.

– er wordt nog gekeken of er ook een fietstunnel onder het station door kan komen naar de zuidzijde. Die tunnel zou dan bij het ronde pleintje in het midden van de fietsenstalling voor het Hoofdstation kunnen beginnen. Het voordeel, is dat je daar al zo laag bent dat er geen aparte helling naar de nieuwe fietstunnel hoeft te worden gemaakt.

– het fietspad langs het spoor wordt verlegd wanneer de bustunnel er komt. Kan er dan niet meteen ruimte worden gevonden voor een trottoir langs het fietspad; door de combinatie van fietsers en lopende mensen met koffers ontstaan vaak gevaarlijke situaties.

Bestemmingsplannen

– de veranderingen aan het Hoofdstation passen binnen het bestaande bestemmingsplan.

– voor de veranderingen aan het spoor vanaf het Hoofdstation naar station Euroborg en verder voor het nieuwe opstel-terrein zijn veranderingen in de bestaande bestemmingsplannen nodig. De procedures daarvoor beginnen nog dit jaar.

Opmerkingen, suggesties

– voor 2 juni kunnen opmerkingen en suggesties worden gedaan; dit kan via het mail-adres:

a.vander.meer@provinciegroningen.nl

of via

www.groningenbereikbaar.nl/spoorzone

De suggesties uit de zaal nog eens op een rijtje:

– in de bijeenkomst is voorgesteld om de wissels aan de Verlengde Lodewijkstraat te verplaatsen naar waar nu het viaduct van de ringweg ligt (in de toekomst dus in de buurt van het dak van de ringweg); op die plek hebben zo min mogelijk woningen er last van.

– totdat de wissels weg zijn in 2019 zal het aantal treinen per uur alvast gaan toenemen. Het geluid en vooral de trillingen door de zwaardere dubbeldekstreinen, de dieseltreinen van Arriva en de goederentreinen zal dus verergeren. Het dringende verzoek werd gedaan om de treinen langzamer te laten rijden, waardoor geluid en trillingen kunnen worden beperkt.

– het fietspad langs het spoor zal worden verlegd wanneer de tunnel voor de bussen bij het Hoofdstation er komt. Kan er dan niet meteen ruimte worden gevonden voor een trottoir langs het

fietspad; door de combinatie van fietsers en lopende mensen met koffers ontstaan vaak gevaarlijke situaties.