

GRONINGEN

Beter bereikbaar per spoor



GRONINGEN BETER BEREIKBAAR PER SPOOR

Spoorknoop Groningen

- Meer reizigers, meer treinen
- Makkelijker overstappen, betere aansluitingen
- Aanpassing Hoofdstation
- Vierde spoor naar Groningen Europapark
- Verplaatsen opstel terrein naar Haren
- Moderniseren spoor en geluidsmaatregelen

Met uw mening kunnen wij het plan verder verbeteren!



ProRail



Inleiding

MEER REIZIGERS | AANPASSINGEN NOODZAKELIJK | UW MENING TELT

Groningen staat aan de vooravond van een aantal ingrijpende infrastructuurele projecten. Samen moeten die ervoor zorgen dat de stad in de toekomst bereikbaar blijft en kan blijven groeien en bloeien. En dat stad en regio goed met elkaar verbonden blijven.

Want terwijl de omgeving krimpt, groeit de stad. Het aantal inwoners groeit naar verwachting van bijna 200.000 nu naar ruim 228.000 in 2025. De vervoersstromen van, naar en door de stad nemen toe. Dagelijks zijn er ongeveer 370.000 vervoersbewegingen van en naar de stad Groningen. Per fiets, auto, bus en trein.

Meer reizigers

Ook het treinverkeer in Groningen kan op steeds meer reizigers rekenen. Elke dag stappen op het Hoofdstation ongeveer 35.000 mensen in of uit een trein. Dit aantal groeit naar schatting naar zo'n 45.000 in 2030. Reizen per trein wordt steeds aantrekkelijker door snelle verbindingen en comfortabele treinen en perrons. Dat willen we stimuleren door de dienstregeling verder te verbeteren, de treinen vaker te laten rijden, station Noord en Europark optimaal te gebruiken en te zorgen voor een soepele overstap tussen trein en bus.

PROGRAMMA NOORD-NEDERLAND

De plannen voor Groningen staan niet op zichzelf. Sneller, betrouwbaarder en veiliger treinvervoer in het noorden van Nederland is een ambitie van de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel, en spoorbeheerder ProRail. Met Leeuwarden, Groningen en Zwolle als de belangrijkste knooppunten. Dat is het Spoorplan Noord-Nederland: Noord-Nederland optimaal bereikbaar per spoor.

Voor het Spoorplan is een nieuw spoornetwerk ontworpen, dat ruimte maakt voor meer treinverkeer, met kortere reistijden en betere overstapmogelijkheden. Omdat de treinen soepel en logisch op elkaar aansluiten, reist elke treinreiziger comfortabel binnen de regio én naar de Randstad. Deze aanpak van nu achttien projecten en een gezamenlijke investering van circa 800 miljoen euro, maken van deze ambitie werkelijkheid.

Opgave

Om tegemoet te komen aan de wensen van de treinreizigers en om de uitbreiding van treinverkeer rond Groningen mogelijk te maken, zijn forse ingrepen nodig aan het spoor en het Hoofdstation. Zo moeten er nieuwe sporen en extra perrons worden aangelegd. Reizigers moeten daarbij snel en gemakkelijk kunnen overstappen, wat vraagt om een goede verbinding tussen alle perrons.

Plan

Voor deze opgave hebben wij (de gemeente, de provincie, het Rijk, spoorinfrastructuurbeheerder ProRail en stationseigenaar NS) de handen ineen geslagen. De afgelopen tijd hebben wij onderzocht welke aanpassingen aan het Hoofdstation en de aansluitende sporen nodig zijn. Daarin zijn verschillende varianten onderzocht. Uiteindelijk hebben we samen een 'voorkeursvariant' vastgesteld. Deze variant kan de toename van treinreizigers en treindiensten nu, maar ook in de toekomst goed verwerken en sluit aan bij het netwerk van hoogwaardig busvervoer. Bovendien is besloten het opstel terrein te verplaatsen naar de Rouaanstraat (gemeente Haren), grenzend aan Bedrijventerrein Zuidoost.

Dit plan, genaamd 'Spookknoop Groningen', bestaat uit drie onderdelen:

- A Aanpassing Hoofdstation tot 2030
- B Vierde spoor naar Groningen Europapark
- C Verplaatsen opstel terrein naar Rouaanstraat (Haren)

Om de effecten van het plan voor de omgeving te beperken, voorziet het plan ook in het moderniseren van het spoor en geluidsmaatregelen.

Meedenken

Graag geven wij u als direct betrokkene of geïnteresseerde de gelegenheid met ons mee te denken en te reageren. Op deze manier kunnen we het plan waar mogelijk verbeteren (zie achterin deze uitgave).

Context

HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER HOUDT STAD EN REGIO BEREIKBAAR

Groningen streeft naar een systeem van hoogwaardig openbaar vervoer om de stad en de regio bereikbaar te houden. Onder hoogwaardig verstaan we snel, frequent, comfortabel en betrouwbaar. Dat vergt een forse investering in bus en trein. Het project Spookknop Groningen maakt deel uit van een grootschalige aanpak van de sporen in en om Groningen.

Hoogwaardig openbaar vervoer

Het is onze ambitie om de regio, de stad en economische toplocaties met elkaar te verbinden via hoogwaardig openbaar vervoer. Belangrijke woon- en werkgebieden worden rechtstreeks of met slechts één overstap bereikbaar. Om dit te realiseren worden bus en trein zo veel mogelijk aan elkaar gekoppeld, via bijvoorbeeld stations en P+R-locaties.

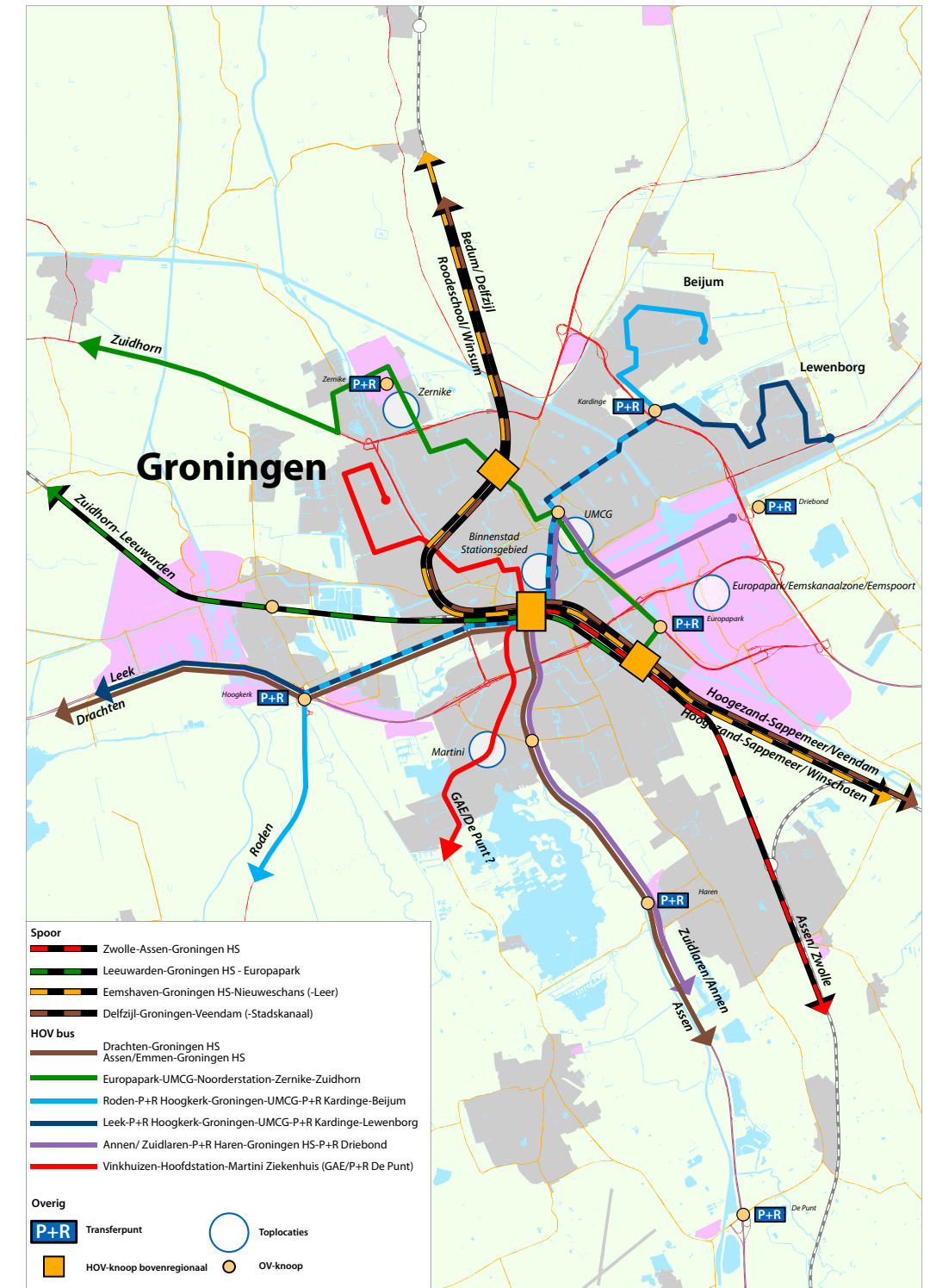
Treinreizigers vanuit het noorden en het oosten kunnen straks zonder overstap zowel het Hoofdstation, station Groningen Europapark als station Groningen Noord bereiken. Reizigers uit het zuiden en westen kunnen rechtstreeks naar station Groningen Europapark en het Hoofdstation. Dit betekent dat alle drie stations nog belangrijker worden als knooppunt en verdeelpunt.

Daarnaast rijden er vanaf eind *) 2016 drie hoogwaardige buslijnen, elk met hun eigen kleur.

- De Blauwe lijn: Leek (P+R)/Roden - P+R Hoogkerk - Hoofdstation Groningen - Grote Markt - UMCG Noord - Kardingse - Beijum/Lewenborg
- De Groene lijn: Station Europapark - P+R Euroborg - UMCG Zuid - Station Noord - P+R Zernike - Zernike - Zuidhorn
- De Parse lijn: Annen/Zuidlaren - P+R De Punt - P+R Haren - Hoofdstation Groningen - Grote Markt - UMCG Noord - P+R Driebond.

*) Deze routes zijn nu nog niet allemaal mogelijk. Hiervoor zijn de aanleg van de Sontbrug, P+R Driebond en busbaan Kolendrift nodig. Tot 2016 rijden de bussen een aangepaste route. Meer informatie: www.qbuzz.nl/q-link

Hoogwaardig openbaar vervoer in en rond de stad Groningen in 2020. Trein en bus vormen een samenhangend netwerk waarmee de reizigers veel bestemmingen snel en met hooguit één keer overstappen kunnen bereiken.





Overzicht aanpak sporen in en om Groningen

Het nieuwe stelsel van hoogwaardig openbaar vervoer vraagt onder meer om een grootschalige aanpak van de sporen in en om Groningen. Het project Spoorknop Groningen is hier een onderdeel van. De kaart hiernaast geeft een overzicht van de projecten binnen deze aanpak.

1. Aanleg onderdoorgang Paterswoldseweg

Vanaf 2017 rijdt op het traject Groningen-Leeuwarden elk uur een extra sneltrein. Gevolg hiervan is dat de spoorwegovergang bij de Paterswoldseweg wordt vervangen door een onderdoorgang. Samen met betrokkenen en omwonenden onderzoeken we hoe we deze onderdoorgang voor het autoverkeer verantwoord kunnen inpassen in de omgeving.

2. Aanleg busbaan Koeriersterweg - Hoofdstation

Er komt een nieuwe busbaan tussen de Koeriersterweg en het Hoofdstation, parallel aan het spoor. Dit is fase 3 van het project 'HOV-as West', dat zorgt voor een snelle busverbinding vanaf P+R Hoogkerk tot aan het Hoofdstation. De aanleg is gepland van oktober 2014 tot november 2015. Omdat de tunnel bij de Paterswoldseweg dan nog niet gereed is, komt er een tijdelijke brug over de Paterswoldseweg, parallel aan het spoor.

3. Aanpassing Hoofdstation tot 2020

Extra treindiensten en de doorkoppeling van treinen naar Station Noord en Station Europapark maken een aanpassing van het Hoofdstation noodzakelijk. Het gaat daarbij in het bijzonder om aanpassingen aan sporen en perrons en een reizigerstunnel. In het monumentale Stationsgebouw worden meer functies voor

reiziger opgenomen, net als vroeger. Zie pagina 12.

4. Ontwikkeling Stationsgebied Zuidzijde

Met het verplaatsen van het huidige opstelsterrein (zie 12) ontstaat ruimte voor ontwikkeling op een belangrijke plek in de stad. De zuidzijde van het stationsgebied biedt de komende jaren kansen voor een integrale en duurzame gebiedsontwikkeling. Gestreefd wordt naar een intensieve mix van stedelijke functies, een waardevolle aanvulling op de binnenstad. Zie pagina 20.

5. Herinrichting Stationsomgeving Noordzijde

De komende jaren worden ingrepen gedaan op het voorplein bij het Hoofdstation, om het gebied aantrekkelijker te maken. Ook wordt gestreefd naar het ontwarren van de verschillende verkeersstromen ter plaatse van de Stationsweg en de Werkmanbrug. Verder moet de looproute tussen de hoofdentree van het station en de Werkmanbrug worden verbeterd.

6. Vervanging Herewegviaduct

Het Herewegviaduct moet op termijn worden vervangen. Het huidige viaduct over het spoor is bijna honderd jaar oud en voldoet niet meer. Momenteel wordt onderzocht hoe het viaduct kan worden

vernieuwd en wanneer dit het beste kan plaatsvinden. Omdat het Herewegviaduct een belangrijke toegang is tot de stad, wordt bij de planning van de bouw rekening gehouden met andere wegwerkzaamheden, zoals de ombouw van de zuidelijke ringweg.

7. Sluiting spoorwegovergang Esperantostraat

Door de uitbreiding van het aantal passerende treinen moet de spoorwegovergang bij de Esperantostraat om veiligheidseisen dicht voor wegverkeer. Deze overgang wordt vervangen door de Helperzoomtunnel (zie 11). Als de aanbesteding van de zuidelijke ringweg het toelaat, komt bij de Esperantostraat een tunnel voor fietsers en voetgangers. De Esperantokruising wordt gesloten zodra de Helperzoomtunnel klaar is. Fietsers en voetgangers kunnen nu al gebruik maken van de onderdoorgang bij station Europapark.

8. Aanleg vierde spoor

Tussen de Esperantostraat en station Groningen Europapark komt een vierde spoor. Dit is nodig voor de extra treinen die op dit traject gaan rijden. Het vierde spoor wordt aangelegd in 2016-2017. Zie pagina 14.

9. Aanpassing station Groningen Europapark

Voor de extra treinen en de doorkoppeling van treinen naar Station Europapark is hier een extra spoor en zijperron nodig. Hiermee is bij de bouw van dit station al rekening gehouden. Zie pagina 14.

10. Aanleg 'keervervoering'

Tussen station Groningen Europapark en de bestaande fietstunnel in het verlengde van de Bloemersmaborg komt een aantal wissels en een 'tussenspoor' waarop de treinen uit Leeuwarden kunnen keren.

11. Aanleg Helperzoomtunnel

Er komt een tunnel onder het spoor tussen de Helperzoom en het Europapark, ter hoogte van de Helper Brink. De nieuwe tunnel is nodig om een autoverbinding te houden tussen Helpman en de wijken aan de andere kant van het spoor: Europapark, De Linie en de Oosterpoort.

De huidige spoorwegovergang tussen de Helperzoom en de Esperantoweg moet over enkele jaren dicht,

vanwege de toename van het aantal passerende treinen. Er komt ook een fietspad in de tunnel. Naar verwachting start de bouw in 2015.

12. Verplaatsen opstelsterrein naar Rouaanstraat (Haren)

Aan de zuidkant van het Hoofdstation blijft door de aanleg van meer sporen en perrons te weinig ruimte over voor het opstelsterrein. Ook zijn er voor de dienstregeling meer treinen nodig dan nu, die allemaal een parkeerplaats nodig hebben. Daarom is gezocht naar een nieuwe plek voor het opstelsterrein. Uit onderzoek kwam 'de Vork' in Haren (Rouaanstraat) als beste plek naar voren. Zie pagina 15.

Aanpassing Hoofdstation 2020 (3), Aanleg vierde spoor (8), Aanpassing station Groningen Europapark (9), Aanleg 'keervervoering' (10) en Verplaatsen opstelsterrein naar Rouaanstraat (12) vormen samen het project Spoorknop Groningen. Hierover worden deze zomer besluiten genomen.

Verder onderzoeken we enkele wensen om de omgeving van het Hoofdstation te verbeteren (zie pagina 20). Nog in 2014 volgt een besluit over de haalbaarheid.

A Zuidentree

Aan de zuidzijde van het Hoofdstation moet op termijn een tweede, volwaardige hoofdentree van het station komen. De entree zal in ontwikkeling meegroeien met het ontwikkeltempo van de stationsomgeving.

B Bustunnel

De geplande ingrepen aan de sporen maken het relatief eenvoudig om tussen het busstation en de zuidzijde van het station een tunnel voor bussen aan te leggen. De treindienst hoeft bij gelijktijdige bouw van sporen en tunnel minder vaak onderbroken. Met de aanleg van de tunnel ontstaat een snelle en betrouwbare busverbinding, hoeven er minder bussen over de Stationsweg en kan een aantal bussen aan de zuidzijde van het station halteren.

C Fietstunnel

Een fietstunnel onder het spoor kan een extra schakel aan het fietsnetwerk toevoegen.

Doelen

MEER TREINEN | MINDER OVERSTAPPEN | BETERE AANSLUITINGEN

Het project **Spoorknoep Groningen** heeft vier belangrijke doelen:

- **Ruimte maken voor extra treinen.**
- **Met minder overstappen naar meer bestemmingen in de stad.**
- **Betere aansluitingen van treinen uit verschillende richtingen.**
- **Betere samenhang met hoogwaardig busvervoer.**

Ruimte maken voor extra treinen

Het Rijk, de noordelijke provincies en de betrokken gemeenten hebben de ambitie om meer treinen te laten rijden van en naar Groningen (zie kader). Het gaat om extra treinen in de richtingen Assen/Zwolle/Randstad, Leeuwarden, Winschoten/Leer, Warffum en Bremen. Dit extra treinverkeer vraagt om meer sporen en perrons op het Hoofdstation.

VANDAAG DE DAG RIJDEN ER IEDER UUR OVERDAG:

twee intercity's	tussen de Randstad en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Zwolle en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Veendam en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Nieuweschans/Leer en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Delfzijl en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Roodeschool en Groningen;
twee stoptreinen	tussen Leeuwarden en Groningen;
één sneltrein	tussen Leeuwarden en Groningen;
en een spitspendel	tussen Zuidhorn en Groningen.

DAAR KOMEN TOT 2020 DE VOLGENDE TREINEN BIJ:

twee spitsstoptreinen	tussen Assen en Groningen;
één sneltrein	tussen Leeuwarden en Groningen;
één sneltrein	van Winschoten/Leer naar Groningen;
een spitspendel	tussen Groningen en Warffum;
en één sneltrein	tussen Groningen en Bremen.

Met minder overstappen naar meer bestemmingen in de stad

Zo veel mogelijk bestemmingen in de stad Groningen met zo weinig mogelijk overstappen bereikbaar maken. Om die ambitie waar te maken, gaan we treindiensten koppelen. De treinen van Winschoten/Leer en Veendam rijden straks door naar Roodeschool en Delfzijl. Hierdoor kunnen reizigers uit het oosten zonder overstap doorrijden naar station Noord. En de treinen van Leeuwarden hebben straks niet meer het Hoofdstation als eindbestemming, maar het station Groningen Europapark. Reizigers vanuit het westen en noorden kunnen rechtstreeks naar station Europapark. Dit vraagt om het doortrekken van sporen op het Hoofdstation.

Betere aansluitingen van treinen uit verschillende richtingen

Wie op het Hoofdstation overstapt op een andere trein, is gebaat bij een goede aansluiting. Vandaag de dag zijn een aantal aansluitingen vrij krap of zelfs onmogelijk. Het is onze ambitie om van het Hoofdstation een 'spoorknoep' te maken. Dit houdt in dat veel treinen uit verschillende richtingen tegelijk op het station aanwezig zijn, zodat reizigers gemakkelijk over kunnen stappen.

Betere samenhang met hoogwaardig busvervoer

Door de treindiensten en het hoogwaardige busnetwerk beter op elkaar af te stemmen, kunnen reizigers snel overstappen. Daardoor neemt de reistijd af.

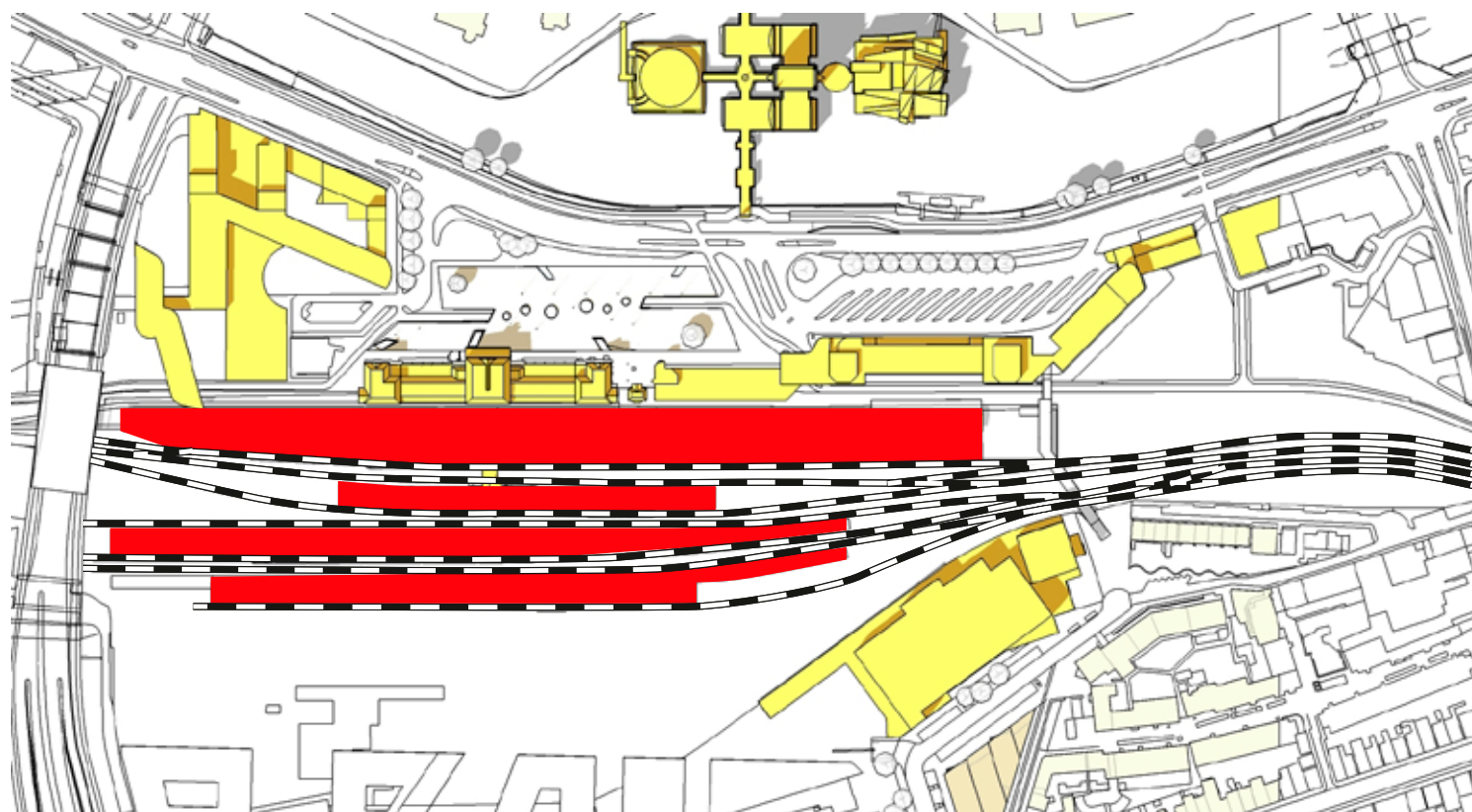
A. Aanpassing Hoofdstation tot 2020

MEER PERRONS | NIEUWE REIZIGERSTUNNEL ONDER HET SPOOR

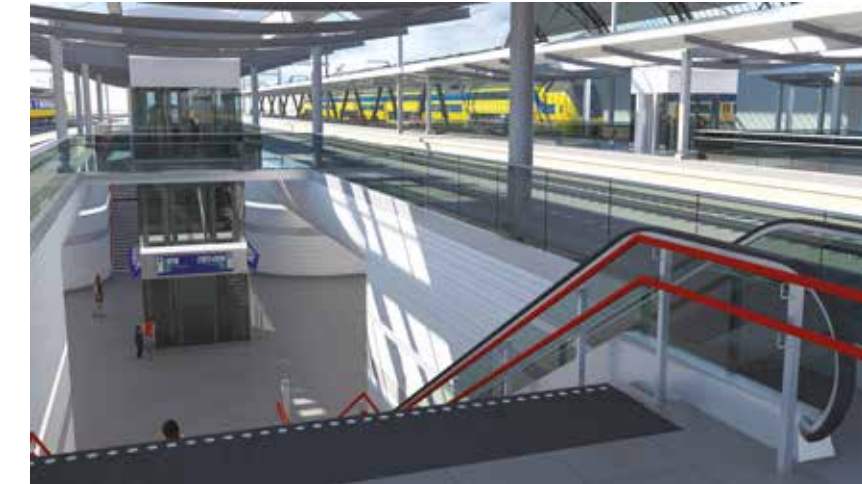
Het Hoofdstation is de trots van elke Groninger. De unieke sfeer en de grandeur van het monumentale stationsgebouw en de ontvangsthal blijven in het plan bewaard. Sterker nog: de stationshal, met de klassieke plafondschildering, krijgt een belangrijkere functie voor de reizigers.

Nieuwe perrons, doorlopende sporen

Het Hoofdstation is altijd een kopstation geweest. Het was altijd het begin- of het eindpunt van een treinreis. Nu is het de bedoeling dat er doorgaande treinen gaan rijden. Dat vraagt om forse ingrepen. Op het Hoofdstation verdwijnen de drie meest noordelijke sporen: spoor 1, 2 en 3. Het huidige spoor 4 wordt in de toekomstige situatie dus het meest noordelijk gelegen spoor. Daarachter komen drie zogenaamde eilandperrons te liggen. Het plein tussen het huidige spoor 4 en het huidige spoor 6 komt te vervallen. Achter het huidige spoor 7 worden twee nieuwe eilandperrons aangelegd. In de nieuwe situatie telt het Hoofdstation vier perronpleinen met zeven sporen waar treinen aankomen en vertrekken. De noordelijke drie sporen zullen gebruikt worden voor de regionale treinen (op dit moment: Arriva). De zuidelijke vier sporen gaan gebruikt worden door de landelijke vervoerder (op dit moment: NS).



Bovenaanzicht van de nieuwe indeling van de perrons en sporen op het Hoofdstation. Bovenaan is het Groninger Museum zichtbaar. Aan de zuidkant van het stationsgebouw komen vier perronpleinen (rood) met zeven sporen (zwart-wit geblokt).



Deze afbeeldingen geven een indruk van hoe de reizigerstunnel op het Hoofdstation eruit kan komen te zien. Dit zijn impressies van de toekomstige reizigerstunnel in Zwolle.

Reizigerstunnel

Aangezien de nieuwe perrons achter de doorlopende sporen komen te liggen (gezien vanaf het hoofdgebouw), is het niet meer mogelijk de perrons gelijkvloers te bereiken, zoals in de huidige situatie. Reizigers kunnen de perrons straks bereiken via een reizigerstunnel die recht achter de hal van het monumentale Hoofdstation komt te liggen. Dit heeft als voordeel dat het oude stationsgebouw weer echt een functie krijgt als station. De treinen gaan allemaal midden boven de tunnel stoppen, waardoor overstappers minder ver hoeven te lopen naar hun aansluitende trein. Op termijn vervalt hiermee ook de reizigersfunctie van de 'blauwe brug' die nu over de sporen loopt.

Ruimte voor plein achter het Hoofdstation

Direct achter het monumentale Hoofdstation ontstaat een ruim plein voor reizigers. Dit plein wordt een aangename plek om te verblijven, met winkels en horeca. Het plein heeft een monumentale sfeer en biedt uitzicht op de treinen. De reiziger vindt hier actuele informatie over het openbaar vervoer, maar kan ook genieten van een kopje koffie met Groninger koek.

B. Vierde spoor naar Groningen Europapark

VIERDE PERRON EUROPAPARK

Het traject tussen het Hoofdstation en station Europapark wordt geheel vier-sporig. De huidige drie sporen zijn namelijk niet toereikend voor de nieuwe dienstregeling. Dit betekent dat er een extra spoor komt vanaf de Esperantokruising tot en met station Europapark.

Vierde perron Groningen Europapark

Het huidige station Europapark wordt uitgebreid met een vierde perronspoor, aan de kant van de Helperzoom. Bij de bouw van het station is hiermee al rekening gehouden. Het extra spoor en de naastliggende perrons moeten nog wel worden aangelegd. In het station worden ook een aansluitende lift en trap ingepast. Het geluidsscherm dat onlangs is geplaatst, staat al op de goede plek. De begroeiing die hier tegenaan geplant is, zal dus grotendeels niet verstoord worden.



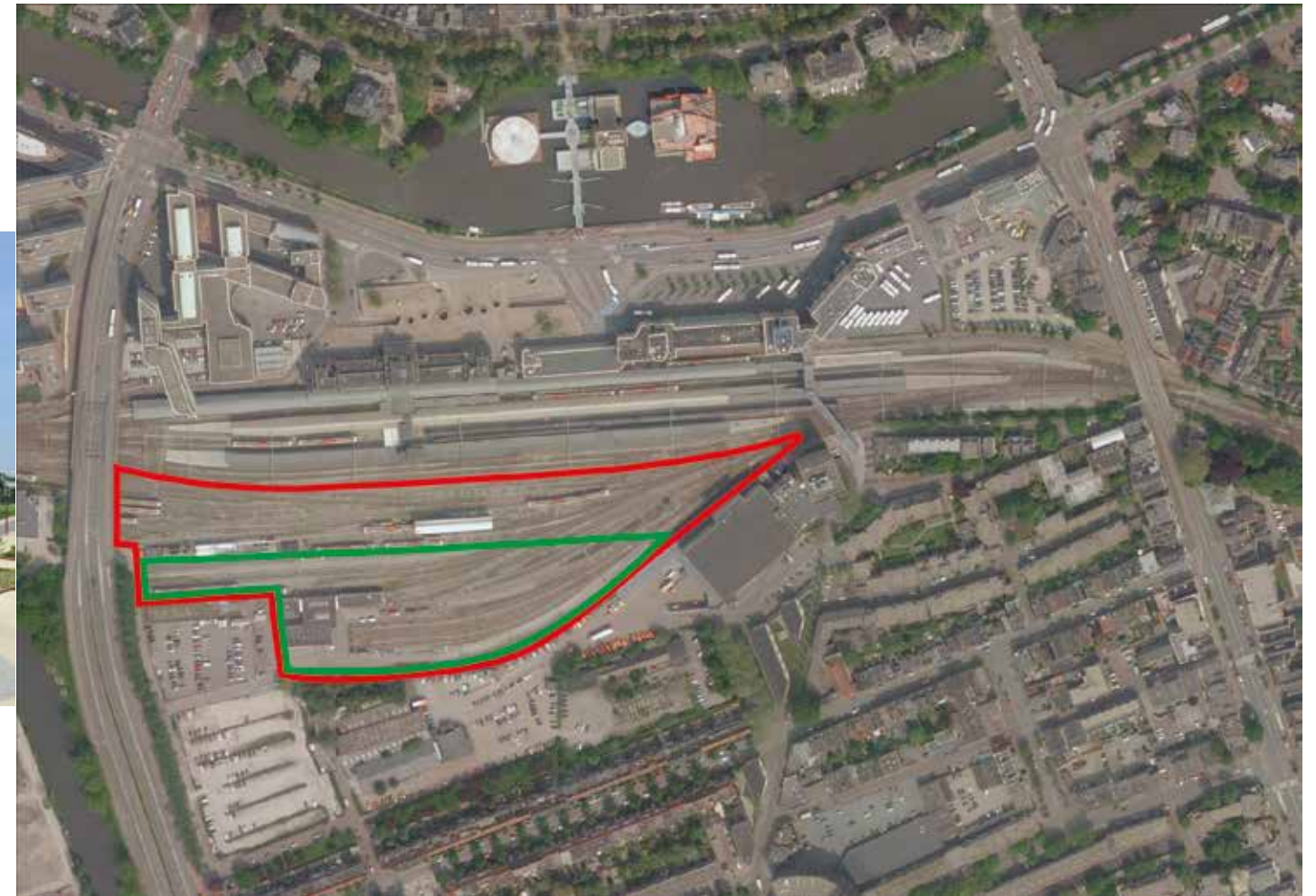
Station Groningen Europapark



C. Verplaatsen opstel terrein naar Rouaanstraat (Haren)

GOED BEREIKBAAR | INPASSEN IN OMGEVING

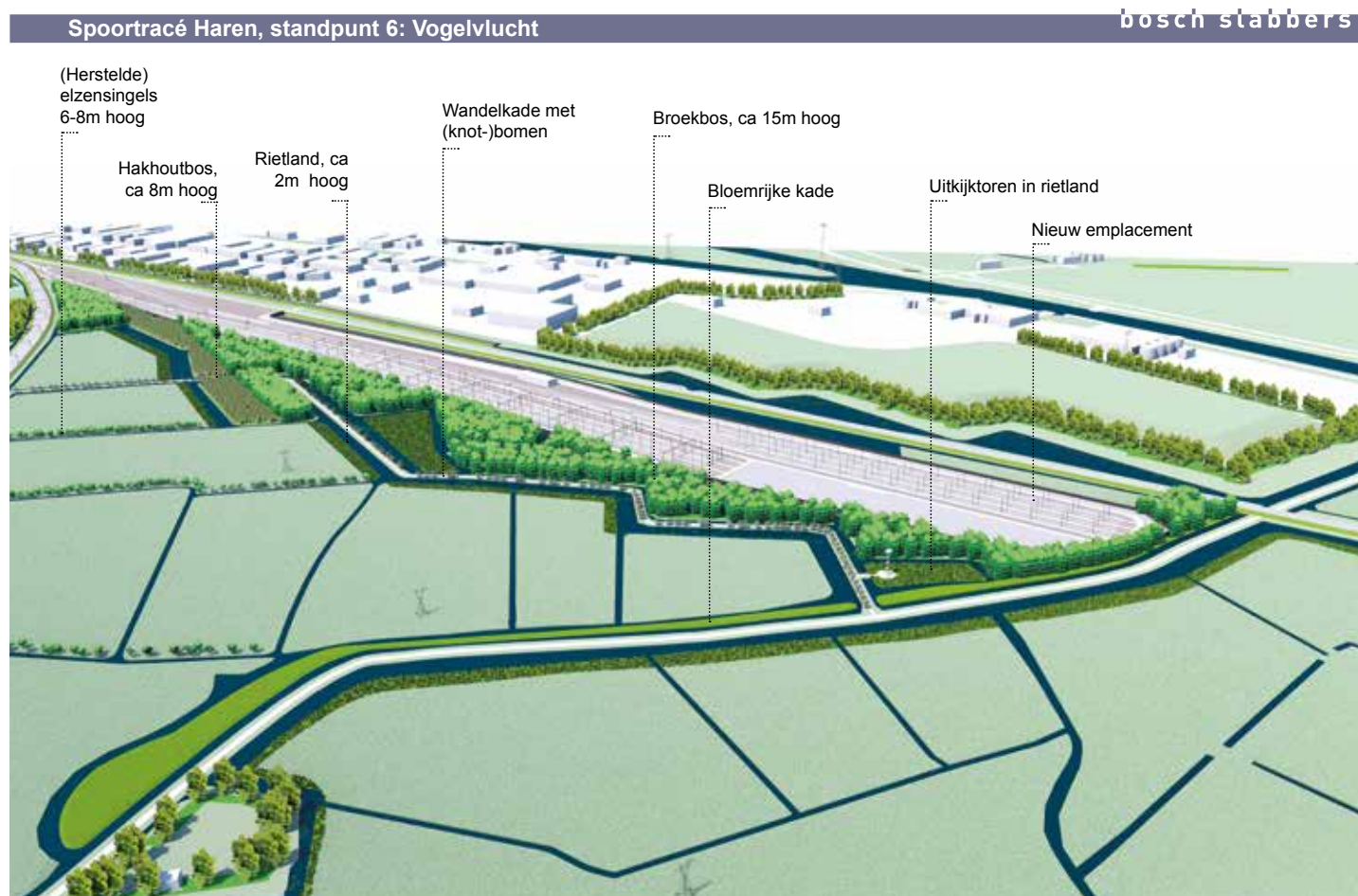
Bij het Hoofdstation blijft door alle ingrepen te weinig ruimte over voor het opstel terrein. Dat is het deel van het station aan de zuidzijde waar de treinen 's nachts en overdag staan wanneer ze niet gebruikt worden voor de dienstregeling. Het plan is om het opstel terrein te verplaatsen naar de Rouaanstraat in de gemeente Haren.



Op deze luchtfoto van het Hoofdstation is het huidige opstel terrein rood omlijnd. Bovenin is het Groninger Museum goed zichtbaar. De weg aan de linkerkant is het Emmaviaduct, rechts loopt de Hereweg. Door de komst van extra sporen en perrons blijft er voor het opstel terrein te weinig ruimte over (het groen omlijnde gebied). Dat is te klein, zeker gezien de toename van het aantal treinen dat van het opstel terrein gebruik moet maken.

Nieuwe locatie

Het nieuwe opstel terrein komt in het gebied in de splitsing van de sporen richting Winchoten en Zwolle, net in de gemeente Haren. Deze locatie geniet de voorkeur, onder andere omdat deze relatief dicht bij het station ligt. Zowel de treinen van de NS als de treinen van Arriva kunnen hier gemakkelijk komen. Het nieuwe opstel terrein komt tegen het huidige Bedrijventerrein Zuidoost aan te liggen. Dat biedt de kans om het nieuwe opstel terrein zo in te passen dat het zicht op het industrieterrein vanuit de omgeving voor het grootste deel wordt beperkt. In samenspraak met de omwonenden wordt de inpassing verder uitgewerkt.



Deze overzichtstekening, gezien vanuit het westen, geeft een beeld van hoe het opstel terrein in Haren kan worden ingepast in de omgeving.

Moderniseren spoor en geluidsmaatregelen

MEER TREINEN | MAATREGELEN TEGEN OVERLAST

Door de uitbreiding van de dienstregeling en de verplaatsing van het opstel terrein neemt de frequentie van treinen tussen het Hoofdstation en station Groningen Europapark toe. In het plan zijn verschillende maatregelen opgenomen om geluidsoverlast te beperken.

Meer treinen

In de spits rijden er straks 15 reizigerstreinen per uur per richting tussen het Hoofdstation en station Europapark/opstel terrein. Het gaat om negen treinen op het regionale net en zes op het landelijke net. Momenteel zijn dit er acht. Buiten de spits zijn het er twee per uur minder. Het spoor wordt daarnaast gebruikt voor overbrengingsritten van lege treinen tussen het opstel terrein Rouaanstraat en het Hoofdstation. Dit zijn er enkele tientallen per dag. Het goederenvervoer zal naar verwachting gelijk blijven aan de huidige situatie (enkele per dag).

Nieuw spoor

Op veel plaatsen (op een groot deel van het Hoofdstation en het traject naar het opstel terrein) leggen we nieuw spoor aan volgens de hedendaagse maatstaven en regelgeving. Onnodig geworden (oude) wissels worden verwijderd.

Minder wissels

Treinen maken meer geluid bij het passeren van wissels. In de nieuwe situatie neemt het aantal wissels voor de treindienst tussen Hoornse Diep en station Europapark met 22 wissels af. Ten zuiden van station Europapark worden extra wissels aangelegd om de treinen uit Leeuwarden te kunnen keren, en om het opstel terrein te kunnen bereiken. Hier komen 10 wissels bij. De meeste wissels liggen op en nabij het Hoofdstation en direct ten zuid-oosten van station Europapark.

	AANTAL WISSELS OP HET HOOFDSPOOR		
	nu	straks	verschil
Hoofdstation	29	14	-15
Tussen Hereweg en station Europapark	11	4	- 7
Ten zuiden van Europapark	13	23	+10

Extra maatregelen op basis van geluidsonderzoek

Bij het opstellen van de plannen is een eerste onderzoek gedaan naar de effecten van het treinverkeer op geluid en trillingen in de omgeving. De komende tijd wordt dit onderzoek verfijnd, uitgaande van de actuele plannen voor de dienstregeling en de daarbij behorende snelheid van treinen. Na deze definitieve onderzoeken gaan we in overleg met de direct betrokkenen om te bepalen of en welke geluidsmaatregelen nodig zijn.

Hinder achterzijde Hoofdstation neemt af

Het huidige opstel terrein ligt aan de zuidkant van het Hoofdstation, dicht tegen de huizen aan. Voor de omwonenden betekent het verplaatsen van het opstel terrein dat de hierbij behorende hinder verdwijnt. Daarbij gaat het onder meer om nachtelijk licht, geluid en rangeerbewegingen. Doordat rangeerbewegingen niet meer nodig zijn, verdwijnen ook het bijbehorende vijfde spoor en de wissels direct ten oosten van het Herewegviaduct.

Nieuwe opstel terrein

Het nieuwe opstel terrein in Haren komt een stuk verder van de huizen te liggen. Het opstel terrein wordt volgens de nieuwste richtlijnen aangelegd wat weinig treinbewegingen op het terrein oplevert. Samen met de bewoners zal het nieuwe opstel terrein netjes in de omgeving worden ingepast.

Uitvoeringsperiode 2016-2020

STATION BLIJFT BEREIKBAAR | BEPERKEN OVERLAST VOOR OMWONENDEN EN REIZIGERS

De uitvoering van de werkzaamheden voor het project Spoorwiel Groningen gaat leiden tot overlast voor omwonenden en reizigers. Om de hinder tijdens de bouw te beperken, gaan we verschillende maatregelen nemen.

Bouwhinder voor omwonenden beperken

De bouwoverlast rond het Hoofdstation zal zich vooral voordoen aan de zuidzijde, de noordzijde en de oostzijde. Aan de westzijde van het station zijn alleen spoorwerkzaamheden in verband met de bouw van de onderdoorgang Paterswoldseweg nodig (zie pagina 8). Hoeveel hinder de werkzaamheden met zich meebrengen, hangt onder andere af van de mogelijkheden om werkzaamheden te combineren of gelijktijdig uit te voeren. We onderzoeken nog of het mogelijk is om materiaal te vervoeren per spoor, water of via de busbaan. Bij het nieuwe opstel terrein in Haren proberen we het materiaal zo veel mogelijk via de Rouaanstraat aan te voeren.

Hinder voor reizigers

Voor reizigers komen er perioden waarin ze wat meer overlast ervaren. Het streven is om de maatregelen die het meeste hinder opleveren te plannen in rustige tijden, dus tijdens en rondom de zomervakanties. Er worden dan extra bussen ingezet om de reizigers naar hun bestemming of de volgende trein te brengen. De ombouw van het station wordt goed afgestemd met andere projecten in de stad via Groningen Bereikbaar.



GRONINGEN BEREIKBAAR

Groningen Bereikbaar. Onder dat motto werken noordelijke overheden en de Groninger werkgevers samen in één bereikbaarheidsorganisatie. Groningen Bereikbaar zorgt voor het in kaart brengen en afstemmen van alle geplande werkzaamheden in en rond de stad Groningen. Verder probeert Groningen Bereikbaar het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Wie al op reis is, krijgt onderweg de beste route aangewezen. Wie nog thuis is, wordt aangemoedigd te kiezen voor alternatieve vormen van vervoer, of voor het aanpassen van zijn reistijd. Tot slot verzorgt Groningen Bereikbaar de gecoördineerde communicatie over alle werkzaamheden. Meer informatie op www.groningenbereikbaar.nl

Hoofdstation blijft functioneren

Het Hoofdstation blijft tijdens de uitvoeringsperiode zo gewoon mogelijk functioneren. Op het station zelf is tijdens de bouw het SITS van toepassing: het Stationsconcept In Tijdelijke Situaties. Doel van het SITS is om de hinder voor bezoekers van het station te beperken, het station bereikbaar en functioneel te houden en tegelijk informatie te bieden over de voortgang van de bouw.

Ambities

STATIONSGBIED: KANSRIJK BINNENSTEDELIJK GEBIED

Meer reizigers, dichte bebouwing met een mix van functies, een verbetering van de openbare ruimte en een goede aansluiting met de omgeving. Dat zijn de ingrediënten om het stationsgebied in Groningen om te vormen naar een dynamisch binnenstedelijk gebied als waardevolle aanvulling op de binnenstad. Een gebied dat functioneert als dé toplocatie van de regio en als schakel tussen de omliggende regio's. Hoe het stationsgebied er precies uit gaat zien, is nog niet bekend. Wel zijn alvast enkele denklijnen bepaald.

Ambitie mix stedelijke functies

In 2011 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie voor het Stationsgebied Groningen vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgesproken om het stationsgebied vorm te geven als moderne 'Cityhub': een gebied met ruimte voor een mix van stedelijke functies. Het station en de stationsomgeving zijn daarbij meer dan een overstaplaats. Het stationsgebied wordt een prettig ontvangst- en verblijfsgebied, een stadsfoyer waarin de kwaliteiten van Stad en ommelanden zichtbaar worden. Ten zuiden van het station is ruimte voor vrijetijdsvoorzieningen, kantoren en woningen. Aan de zijde van het Emmaviaduct moet de zuidelijke stationsomgeving een duidelijk en herkenbaar gezicht krijgen. De zuidkant moet ter hoogte van de Parkweg goed toegankelijk zijn voor alle verkeer. Het huidige busstation zal op termijn worden verplaatst naar de zuidzijde, waardoor ook aan de noordzijde ruimte ontstaat om de verblijfskwaliteit te vergroten.

Verbinding tussen binnenstad en zuidelijke woonwijken

Het is onze ambitie om de reizigerstunnel onder het spoor vorm te geven als een verbinding tussen de binnenstad en de zuidelijke woonwijken. Deze verbinding moet een aantrekkelijke openbare route worden, die 24 uur per dag toegankelijk is. Het spoor vormt dan niet langer een barrière.

Zuidentree

Aan de zuidzijde van het Hoofdstation moet een tweede, volwaardige hoofdentree van het station komen. Deze zuidentree is geen 'achterdeur', maar biedt kansen als nieuwe ontmoetingsplek en vestigingspunt voor reizigersvoorzieningen en horeca. Hoe de entree eruit zal zien en mee kan groeien met de ontwikkeling van de stationsomgeving ten zuiden van de sporen onderzoeken we nog.



Een afbeelding uit de Ontwikkelvisie Stationsgebied (2011). Dit was de eerste stap op weg naar een visie voor de stationsomgeving.

Bustunnel onder het station

De geplande ingrepen aan de sporen maken het relatief eenvoudig om tegelijk een tunnel voor bussen aan te leggen. Daarmee ontstaat een snelle en betrouwbare verbinding. Bussen vanuit en naar het zuiden en westen van de stad sluiten hiermee aan op de bussen vanuit en naar het noorden en oosten van de stad. Dit verbetert de doorstroming voor zowel bus, auto als fiets. Dankzij de bustunnel kunnen de bussen onder andere het drukke kruispunt bij de Emmasingel en de Stationsweg vermijden. We onderzoeken momenteel of dit plan haalbaar is.

Fietstunnel

Groningen staat bekend als echte fietsstad en wordt geroemd om haar fijnmazige fietsnetwerk. Een fietstunnel onder het spoor kan een extra schakel in het fietsnetwerk toevoegen. Deze fietsroute vergroot de mogelijkheden voor fietsers uit het noorden om het gebied ten zuiden van de sporen te bereiken. Ook biedt de fietstunnel kansen om de fietsenstallingen aan noord en zuidzijde efficiënt te gebruiken omdat alle stallingen dan makkelijk bereikbaar zijn uit alle richtingen. Of een fietstunnel haalbaar is, wordt op dit moment onderzocht.

Uitwerking ambities

Onze ambities voor het stationsgebied gaan we in 2014 verder uitwerken in concrete ruimtelijke plannen. Belangrijk in deze plannen zijn de ruimtelijke kwaliteit en de ontsluiting van het gebied voor auto, bus en langzaam verkeer. We toetsen de toekomstplannen ook op financiële haalbaarheid. We bekijken ook of we de plannen in stappen kunnen uitvoeren. Zodra de plannen voldoende zijn uitgewerkt, gaan we hierover actief in dialoog met de omgeving en andere betrokkenen.

Actieve dialoog

MET UW MENING KUNNEN WIJ HET PLAN VERDER VERBETEREN!

Ervaring leert dat omwonenden en gebruikers vaak erg waardevolle ideeën hebben die de plannen beter maken. Daarom organiseert de Stuurgroep Spoorzone Groningen, voordat er een definitief besluit komt over de indeling van de sporen en de perrons, een actieve dialoog.

Concreet betekent dit dat direct omwonenden en belangenvertegenwoordigers van onder meer reizigers de komende maanden uitgenodigd worden om in kleine sessies mee te denken. Geïnteresseerden in stad en regio kunnen in de loop van april een huis-aan-huiskrant in de bus verwachten met nadere informatie over alle maatregelen aan en om het spoor in Groningen.

Informatiemarkten in mei 2014

In de tweede helft van mei volgen voor alle geïnteresseerden twee grote informatiemarkten. Hier is iedereen ruimschoots in de gelegenheid om mee te praten en reacties te geven. Alle reacties worden gebundeld en van een antwoord voorzien. Waar mogelijk worden ze verwerkt in het besluit.

Inspraakperiode nieuwe opstelsterrein

Na de zomer is er een formele inspraakperiode voor het plan voor het nieuwe opstelsterrein aan de Rouaanstraat in Haren. Voorafgaand hieraan organiseren we in de maanden maart en mei in Haren informatiemarkten over het nieuwe opstelsterrein en de inpassing ervan in de omgeving.