

Stadspartij

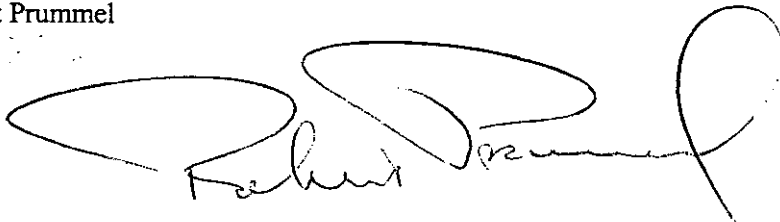
Raadsfractie

Raadsbesluit over een tweede optie voor de aansluiting van het Zerniketerrein op het regionaal openbaar vervoer

De Raad van Groningen besluit dat vanwege de onzekerheden rond de aanleg van een tramlijn door de binnenstad een ontsluiting van het Zerniketerrein met een treinverbinding onderzocht dient te worden als tweede optie.

Het onderzoek dient te geschieden op basis van de bijgevoegde stukken en richt zich op een spoorafakking achter begraafplaats Selwerderhof en een station op het middenterrein van het Zernike-complex.

Robert Prummel

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Robert Prummel', with a large, stylized flourish extending to the right.

Inleiding

De raadsfractie van de Stadspartij stelt de raad voor om een treinverbinding op grotendeels bestaand spoor naar Zernike als volwaardig alternatief voor een tramlijn door de binnenstad en Paddepoel naar Zernike te onderzoeken. Zoals de Staten van Groningen een busalternatief laten onderzoeken is het ook voor ons, met meerdere "no go momenten" in het verschiep verstandig om niet alle eieren in een mand te leggen maar alternatieven achter de hand te houden.

Aangetekend wordt dat het traject onder omstandigheden ook door trams zou kunnen worden gereden, maar dan dreigen, zoals steeds waar tram en trein elkaar ontmoeten op de rails, technische problemen.

Toelichting op het Initiatiefvoorstel "Geen tram maar trein naar Zernike".

Nu er steeds nauwkeuriger gekeken wordt naar een tramtracé door de binnenstad van Groningen, worden de nadelen ook steeds zichtbaarder. Voor een middeleeuwse binnenstad is een grote tram ongeschikt. Het is helemaal niet nodig studenten en medewerkers van de universiteit via de binnenstad van het Hoofdstation naar Zernike te brengen. De Grote Markt is al sinds de invoering van het verkeerscirculatieplan niet langer de draaischijf voor alle verkeer in de stad.

In de huidige regiotramplannen vallen twee enorme bezwaren op. Ze zijn in de eerste plaats zeer kostbaar. Een te groot deel van het geld wordt besteed aan dure voorzieningen in de Groninger binnenstad. Dit gaat ten koste van belangrijke verbindingen met de regio. Ten tweede draagt de stadstram niet bij aan het oplossen van de forenzenproblematiek en de files rond de stad Groningen. Daarnaast blijft het een groot vraagteken wanneer en of het concept van de regiotram uitvoerbaar blijkt. Er zijn immers bestuurlijke problemen. Het is bijna onmogelijk om tram en trein op hetzelfde spoor te laten rijden.

De Stadspartij stelt vandaag schriftelijke vragen aan het College. We willen zwart op wit zien dat Interrail, de beheerder van de rails, accoord gaat met trams op het spoornet. Wanneer dat niet zo is heeft het plan van Wethouder Dekker geen toekomst.

Een treinverbinding naar Zernike is betrekkelijk snel te realiseren. Er blijft meer geld over voor de regioverbindingen, die bezoekers naar de stad Groningen zullen brengen en de Rijksuniversiteit Groningen krijgt een eigen station! Het bestuur van de universiteit is gepolst en voelt wel voor een eigen spoorstation.

Om te voorkomen dat er een tunnelvisie ontstaat bij het Trambureau, Provinciale Staten en de Gemeenteraad komt de Stadspartij met een volwaardig spooralternatief naar Zernike.

Dit alternatief:

- Is goedkoper in aanleg

- Is goedkoper in exploitatie en onderhoud
- Is gemakkelijker te realiseren
- Is sneller aan te leggen
- Is veiliger dan een stadstram
- Tast het huidige buslijnnet niet aan

**Een studie door ingenieurs liet zien dat dit plan 70 miljoen Euro kost.
Dat is 100 miljoen Euro goedkoper dan het opbreken van de binnenstad.**

Het wordt nu de allerhoogste tijd naar serieuze en uitvoerbare spoorweg alternatieven voor de ontsluiting van Zernike te kijken en dit onafhankelijk te laten toetsen. De Stadspartij pleit voor een normale spoorontsluiting van het Zernikecomplex.

Over deze verbinding kan naar keuze een lightrail, een trein, een S-Bahn of een sneltram gaan rijden. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen wat op lange termijn het meest duurzaam is. Er kan voorlopig in ieder geval met de reguliere Arrivatreinen gereden worden.

Fase 1 is betrekkelijk snel en eenvoudig te realiseren. Voorgesteld wordt hier snel mee te beginnen. Buig de spoorlijn naar Delfzijl voor de brug over het Van Starckenborghkanaal dubbelsporig naar links af. De spoorlijn loopt dan achter het Selwerderhof langs naar Zernike. Met de huidige Arriva-treinen kan zo op een eenvoudige wijze de verbinding Europapark-Hoofdstation-Zernike en terug worden gerealiseerd (Lijn S 1).

Fase 2 zou het enkelsporig doortrekken kunnen zijn van de lijn van Zernike langs de Westelijke Ringweg naar de spoorwegovergang Friesetraatweg en daar weer aansluiten op het bestaande spoor. Er is in de buurt van de Pleiadenbrug ruimte voor een halte Paddepoel/Vinkhuizen.

Het plan van de Stadspartij kan gefaseerd uitgevoerd worden.

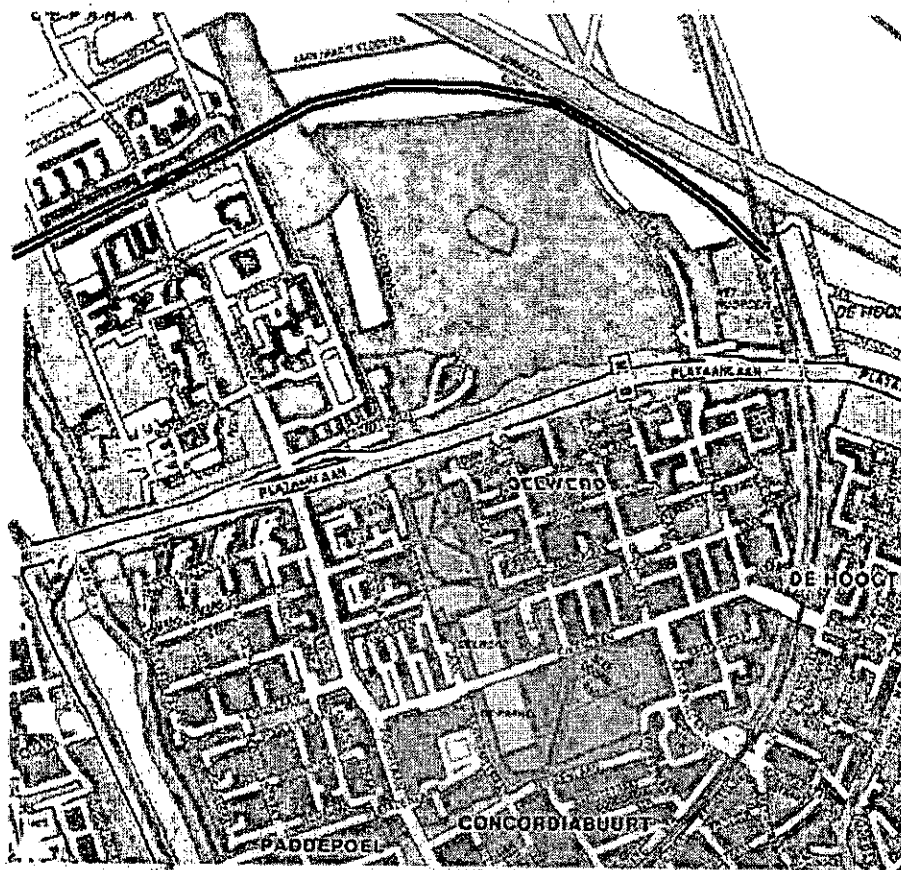
De binnenstad blijft te voet, op de fiets, met citybussen en bussen prima bereikbaar.

De fractie van de Stadspartij,

Robert Prummel
Jacob Bolhuis

Een tracéstudie naar een treinverbinding tussen het Hoofdstation Groningen en Zernike.

Een tracéstudie naar een treinverbinding tussen het Hoofdstation Groningen en Zernike.



Waarom duizenden studenten met een zware tram door een middeleeuwse binnenstad vervoeren wanneer er vlak bij hun bestemming al een spoorlijn ligt?

In de visie van de Stadspartij is de binnenstad niet geschikt om een zware tram aan te leggen op de schaal die het Groningse College voorstelt. Het is peperduur en het heeft ongewenste effecten op de leefbaarheid en veiligheid. De kosten zullen zeker nog oplopen, zoals bij alle grote infrastructuur projecten het geval is. Wie gaat dat betalen? Omdat onder de tramrails alle riolen moeten worden

vervangen zou de hele binnenstad van Groningen moeten worden opgebroken. In het voorliggende tramplan schuilt ook een enorme innerlijke tegenstelling. De winkeliers willen zoveel mogelijk op-en afstapplaatsen. Voor het snelle vervoer van vele duizenden studenten en werknemers naar Zernike heen en terug zijn juist snelle trams met weinig haltes vereist. Dat is niet met elkaar te verenigen.

De door de Stadspartij voorgestelde nieuwe spoorverbinding heeft niet veel dure voorzieningen nodig. Er hoeft niets voor te worden afgebroken. Er hoeft niets voor te worden onteigend. Er zijn geen dure spoorbruggen of tunnels voor nodig. Het kopstation Zernike laat de mogelijkheid open om te zijner tijd aansluiting op het regiotram of spoor net naar Friesland en het noorden en oosten van Groningen te realiseren.

De route



Van rechts naar links ziet u eerst het bestaande emplacement ten zuiden van Groningen. Een spoorverbinding kan niet zonder opstelruimte, waar de treinen worden gerangeerd. Het station Europapark bestaat al en wordt verder uitgebouwd. Daar kan men komende vanuit het oosten of het zuiden van de stad op de trein stappen. Het Academisch Ziekenhuis is vanuit de Euroborg te ontsluiten. De Euroborg wordt een knooppunt van fiets-auto-trein en regiotramverkeer. Vanaf station Europapark zullen treinen met een hoge frequentie reizigers naar Zernike heen en terug brengen. De nieuwe lijn volgt eerst bestaand spoor.

Op het Groninger Hoofdstation komen busverkeer, fietsverkeer, autoverkeer en treinnet bij elkaar. De zuidkant van het hoofdstation zal opnieuw worden ingericht. Er is aansluiting op de busbanen naar de transferia.

Na het Noorderstation komen ter hoogte van het Sportpark Het Noorden wissels. Daar is zoveel ruimte, dat de trein dubbelsporig naar het westen kan afbuigen. Het sportpark zelf blijft intact. Het nieuwe dubbele spoor kan achter het hoogste punt van het Selwerderhof langs worden geleid. Daar is voldoende ruimte. De route kan desgewenst om de ondergrondse resten van Kasteel Selwerd heen worden geleid. De daar gelegen "Huppels" zijn immers een beschermd archeologisch ondergronds rijksmonument onder nummer 45594. Het spoor kruist daarna de hoogspanningsleiding. Daarvoor hoeven geen extra voorzieningen te worden getroffen.

Aan de noordoostelijke kant van het universiteitsterrein is aan de Grouwelerie een klein park aangelegd. Dat zal deels moeten wijken voor de spoorverbinding. Het grote middenterrein van het Zernike complex, aan de Kadijk, is onbebouwd en wordt momenteel gebruikt als parkeerplaats. Het terrein biedt meer dan voldoende ruimte voor een stationsgebouw. Hier is ruimte voor publiekprivate ontwikkeling met winkels en kantoren onder en boven het station. In deze eerste fase gaat de trein via dezelfde route weer terug naar het Noorderstation, het Hoofdstation en naar station Europapark.

In de tweede fase kan gedacht worden aan een enkelsporige verbinding van Zernike langs de westelijk ringweg. Er is ten noorden van de Pleiadenbrug ruimte voor station/halte Paddepoel Vinkhuizen. Het

Station/de halte Paddepoel-Vinkhuizen, ter hoogte van de Siersteen- en Pleiadenlaan verbindt bus-en treinverkeer. De duizenden inwoners van het westen van de stad krijgen een eigen station. De nieuwe lijn volgt vanaf de overweg Friesestraatweg weer bestaand spoor naar het Hoofdstation en station Europapark.

De fractie van de Stadspartij,

Robert Prummel
Jacob Bolhuis

Met medewerking van Drs. ing. Gerard Offerman (voorzitter Stadspartij)