

# Spoorproject Goes

## al het verkeer onder het spoor door

In 1865 is de spoorlijn naar Vlissingen aangelegd. Goes werd op de gebruikelijke afstand van '20 minuten gaans' gepasseerd. De Frans den Hollanderlaan vormde de verbinding tussen het station en de stad. De overweg aan de Van Hertumweg verbond Goes met het achterland. Sinds die tijd is er veel veranderd...

Goes is gegroeid en maakte een sprong over het spoor. Het verkeer in de stad is veel drukker geworden en er rijden nu veel meer goederentreinen over het spoor. Deze -geleidelijke- veranderingen maken het vandaag de dag nodig om ook aan andere veranderingen rondom het spoor in Goes te denken. Zo zorgen we er voor dat het spoor en het gebied er om heen goed blijft functioneren. In het spoorproject komen deze veranderingen samen.

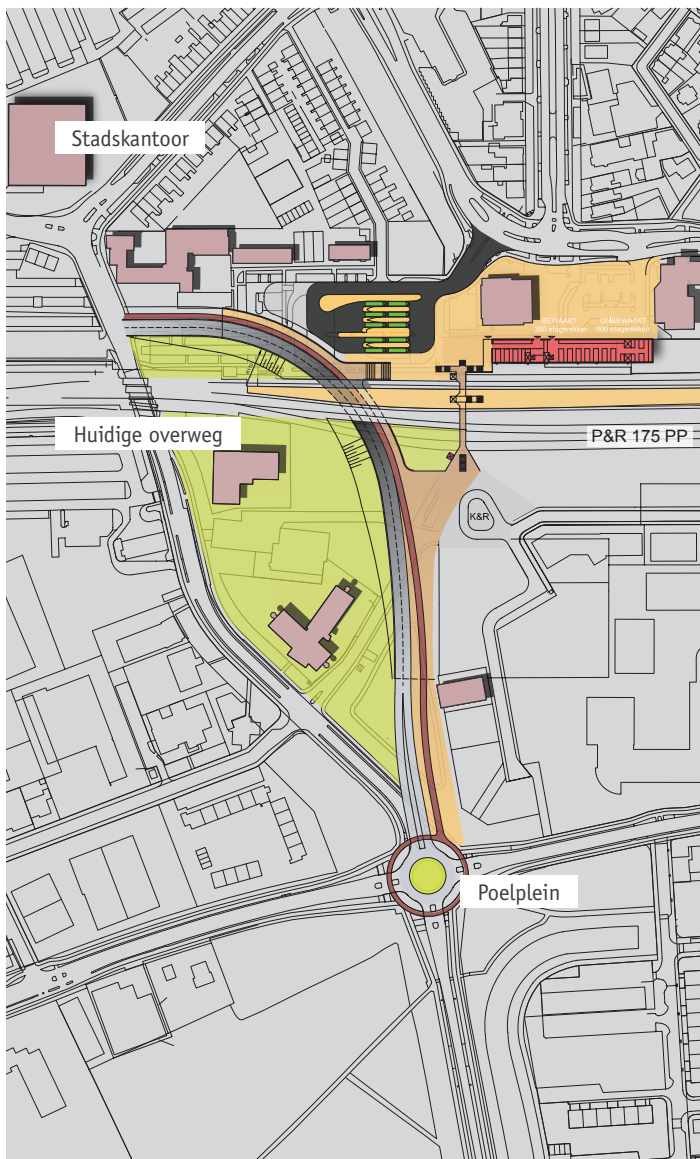
### Tunnel voor al het verkeer

Het spoorproject bestaat uit twee delen. Het oostelijk deel richt zich vooral op maatregelen ter bestrijding van overlast van geluid en trillingen, die wordt veroorzaakt door het treinverkeer. Het westelijk deel bereidt de vervanging voor van de spoorwegovergang aan de Van Hertumweg door een spoortunnel voor al het verkeer. De aanleg hiervan vraagt om bezinning op de toekomst van een veel groter gebied ten noorden en ten zuiden van het spoor. In deze nieuwsbrief leest u over de plannen voor een tunnel onder het spoor door.



# Een plan in twee delen

In 2011 hebben we samen met de NS, ProRail en adviesbureau Movares keken waar de tunnel zou kunnen komen en hoe deze er in grote lijnen uit moet zien. Als het verkeer straks door de tunnel vlot van en naar het centrum rijdt, dan moet het ook daar zonder oponthoud zijn weg kunnen vervolgen. Bij het maken van de spoortunnel moeten we dus ook rekening houden met de ontwikkelingen in de omgeving op de lange termijn. Het college heeft daarom besloten om de planontwikkeling in twee delen op te splitsen. Het eerste deel gaat over het ontwerpen van de spoortunnel en de aansluitingen op de bestaande wegen. Dit levert een concreet plan en ontwerp op. Het tweede deel gaat over het ontwikkelen van een stedenbouwkundig eindbeeld op de lange termijn voor een veel groter gebied rondom het station. Dit levert een denkrichting op voor de lange termijn, maar nog geen vaststaande plannen.



## Bouwstenen van de spoortunnel

De gemeente heeft uitgebreid met ProRail en NS gesproken over de belangrijkste wensen en eisen waaraan de tunnel moet voldoen. De gemeente Goes geeft uiteindelijk de opdracht aan ProRail om de tunnel echt aan te leggen. In het technisch schetsontwerp zijn onder andere de precieze ligging en alle functies van de tunnel verwerkt. Op basis hiervan kan worden bepaald wat de kosten zijn en hoe lang het duurt voor de tunnel klaar is. De voorlopige planning gaat er van uit dat de tunnel tussen 2014 en 2017 wordt aangelegd. De planstudie van ProRail, de bestemmingsplanprocedure en het aanbesteden van het project neemt nog zeker twee jaar in beslag. Daarna volgt het bouwrijp maken, het omleggen van leidingen, verplaatsen van het P+R-terrein en aanpassen van het busstation. Tot slot wordt de tunnel zelf gebouwd en aangesloten op de bestaande infrastructuur. Na 2017 kan het verkeer door de tunnel rijden, wandelen en fietsen.

Deze nieuwsbrief geeft een algemene indruk hoe het technisch ontwerp van spoortunnel tot stand komt. In werkelijkheid wordt er natuurlijk uitgebreid rekening gehouden met veel meer aspecten dan we hier kort kunnen beschrijven zoals:

- stedenbouwkundige structuur
- routes en verbindingen voor voetgangers, fietsers, auto's en lijnbussen
- transfers tussen de verschillende middelen van vervoer
- stationsgebouw en andere gebouwen
- spoorinfrastructuur
- parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen

## Waar ligt de spoortunnel?

Om de beste ligging van de spoortunnel te bepalen hebben we verschillende mogelijkheden bekeken. Op de afbeelding is te zien dat de spoortunnel ten oosten van de Van Hertumweg komt te liggen.

Om te kunnen bepalen wat de juiste locatie is voor deze ongelijkvloerse kruising van het spoor, is een verkeersstudie uitgevoerd. Aan de hand van computersimulaties is gekeken met welke oplossing het autoverkeer in de toekomst zo vlot mogelijk afwikkelt. Ook voor het (brom) fietsverkeer is onderzocht of er voldoende mogelijkheden zijn om zonder te veel oponthoud of omrijdbewegingen het spoor te kunnen passeren. Er is gekeken naar een goede balans tussen de kosten, de technische mogelijkheden, vormgeving, kwaliteit en verkeerskundige gevolgen, maar ook naar de stedenbouwkundige toekomst van het hele gebied. De gekozen oplossing laat het busstation grotendeels in tact, terwijl de onderdoorgang zo dicht mogelijk bij het station ligt. Bovendien kan tijdens de bouw gebruik gemaakt blijven worden van de bestaande overweg, dit bespaart de hoge kosten van het maken van een tijdelijke voorziening voor het verkeer en voorkomt veel verkeershinder en omrijdtijd. Als de spoortunnel in gebruik wordt genomen vervalt de overweg aan de Van Hertumweg.



# Autoverkeer

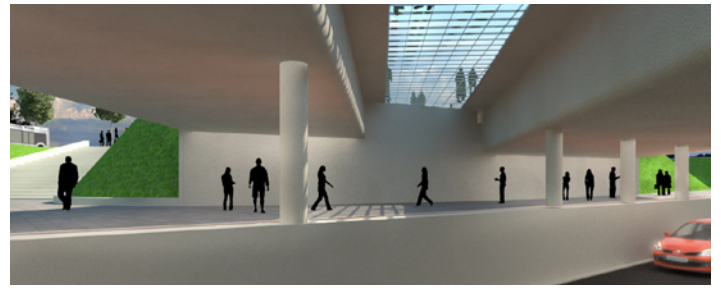
In het gemeentelijk Verkeer- en vervoerplan 2005 omschrijft Goes al de ambitie om op de lange termijn in het stationsgebied een duidelijke T-splitsing te maken voor het autoverkeer. Zo worden nu nog drukke straten rondom de T-splitsing minder druk. De spoortunnel is een belangrijke schakel in de eerste fase van deze oplossing. De uitwerking hangt samen met het stedenbouwkundige eindbeeld. Het gaat niet alleen om een goede afwikkeling van het verkeer, maar ook om een uitstraling die past bij de toekomst van het hele stationsgebied.



# Stedenbouwkundig eindbeeld

De spoortunnel heeft niet alleen gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer. Het biedt ook kansen om de kwaliteit van het hele stationsgebied te verbeteren.

Dit gaat dan wel over de middellange en lange termijn. Dit betekent dus dat er niet dit jaar of volgend jaar al een schop in de grond gaat. Het betekent wel dat we nu alvast nadenken over wat we in de toekomst met het gebied willen. Het is ook geen vastliggend plan, maar een visie die (na vaststelling) op onderdelen wordt uitgewerkt. Het is niet ondenkbaar dat de visie in de loop der jaren wordt aangepast aan de omstandigheden van dat moment. Veel zaken spelen een rol, zoals de plaats van het busstation, goede fietsroutes, gebruik en uitstraling van het station en stationsplein, aansluiting op de westelijke ringbaan, aansluiting met het Marconiplein en parkeren. Met bewoners en bedrijven in het plangebied is gesproken over de plannen. Zij worden in de toekomst betrokken bij de verdere ontwikkeling van de plannen in de stationsomgeving.



# Lopen en fietsen

De nieuwe spoortunnel wordt ruim en licht. Zo wordt het ook voor voetgangers en fietsers een comfortabele verbindingroute tussen het centrum en het zuiden van Goes. Vanuit de spoortunnel is er geen toegang naar het perron. Wel is er in het ontwerp rekening gehouden met deze mogelijkheid in de toekomst. In het plan wordt ook voorgesteld om de huidige perrontunnel een kwaliteitsimpuls te geven.



# Goes groeit

Vanaf 1970 kwamen door de groei van Goes het station en het spoor echt binnen de stadsgrenzen te liggen. Aan de zuidkant van Goes vestigden zich bedrijven en er ontstonden woonwijken. De spoorwegovergangen werden belangrijke verbindingen. Maar het werden ook steeds grotere barrières doordat het toenemende treinverkeer de spoorbomen vaker liet sluiten. In de toekomst zal het centrum zich nog verder uitbreiden. Misschien zelfs tot over het spoor waardoor er rond het station een combinatie van onderwijs, cultuur, kantoren, bedrijvigheid en wonen kan ontstaan. De spoortunnel zorgt er dan voor dat de nieuwe stadsas in het verlengde van de Frans den Hollanderlaan en de Piet Heinstraat geen hindernissen heeft voor het verkeer.

# De tunnel en structuurvisie Goes 2040

De gemeente Goes stelt een structuurvisie op voor de periode tot 2040, die kaders biedt voor de toekomstige (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Ook het Stationsgebied is een van de 'bouwstenen' van de structuurvisie. Over het stationsgebied wordt gezegd:

*"De plannen voor een ongelijkvloerse spookruising bij de Van Her-tumweg zijn ingewikkeld, maar bieden mogelijkheden om ruimtelijke samenhang in het gebied te verbeteren. Veel aspecten spelen een rol, zoals de plaats van het busstation, goede fietsroutes, gebruik en uitstraling van het station en stationsplein, aansluiting op de westelijke ringbaan, aansluiting met het Marconiplein, parkeren etc. Vanwege de ligging, dichtbij het centrum en openbaar vervoer, richten de ontwikkelingsplannen zich op kantoren, onderwijs en maatschappelijke voorzieningen."*

Meer informatie over de structuurvisie op [www.goes.nl](http://www.goes.nl).

## Meer weten?

Op de website [www.goes/spoorproject](http://www.goes/spoorproject) vindt u meer achtergrondinformatie over het totale spoorproject. U kunt zich ook laten inschrijven voor digitale mailings bij nieuws over dit project. Dat kan door een mail met hierin uw naam en (woon)adres te sturen naar [spoorproject@goes.nl](mailto:spoorproject@goes.nl).

# Spoorproject Goes

Het spoorproject is een groot en kostbaar project dat de gemeente niet kan uitvoeren zonder partnerpartijen.



#### Gemeente Goes:

initiatiefnemer en belangenbehartiger inwoners.



#### Provincie Zeeland:

samen met de gemeente initiatiefnemer.



#### ProRail:

beheerder en exploitant van de spoorbaan en verantwoordelijk voor maatregelen om de geluidsoverlast binnen de wettelijke normen te houden.



#### Zeeland Seaports:

initiator van de ontwikkelingen in het Sloegebied en daarmee direct belanghebbende.



#### Ministerie van Infrastructuur en Milieu:

subsidieverlener voor het opheffen van spoorse doorsnijdingen.

## (Brom)fiets- en voetgangers-tunnel bij Ockenburgh

Het plan voor de aanleg van deze tunnel hoorde bij de aanleg van een half verdiepte spoorbak. Als gevolg van de zoektocht naar betaalbare alternatieven voor deze (te) dure spoorbak, is het ontwerp en aanleg van deze tunnel 'geparkeerd'.

#### Februari 2012

UITGAVE gemeente Goes

DESIGN MANAGEMENT Designagain BNO, Middelburg

FOTOGRAFIE gemeente Goes en Movares

