

Spoorproject Goes

NIEUWSBRIEF JANUARI 2011



Lange reis

Door ontwikkelingen in het Sloegebied is het aantal goederentreinen dat door Goes rijdt flink toegenomen en de komende jaren wordt dit nog meer. Hiermee neemt de hinder toe voor mensen die aan het spoor wonen. Ook is er verminderde verkeersdoorstroming omdat de spoorbomen vaker gesloten zullen zijn.

Het spoorproject combineert de economische groei van het Sloegebied met het behoud van het woon- en leefklimaat in Goes. Het spoorproject Goes omvat maatregelen die aan de ene kant de overlast voor omwonenden van het spoor vermindert en aan de andere kant de verkeersveiligheid en doorstroming verbeteren.



Als er steeds meer goederentreinen door Goes rijden, neemt ook de verkeershinder toe.

Al in 2004 is begonnen met de ontwikkeling van plannen. Deze moesten soms bijgesteld worden omdat ze bijvoorbeeld financieel niet haalbaar waren. Begin 2010 heeft de gemeente besloten om door te gaan met de zogenoemde 'spoorbak'. Daarnaast is een begin gemaakt met de plannen voor de tunnel onder de Van Hertumweg, die de spoorwegovergang moet vervangen. Ook wordt onderzocht waar de fietstunnel onder het spoor door het best tot zijn recht komt; aan de Kloetingseweg of aan de Bergweg?

Het is een kostbaar project dat de gemeente niet kan uitvoeren zonder de steun van en in samenwerking met andere partijen. Hoewel vertragingen niet welkom zijn, gebeurt het bij ingewikkelde projecten wel eens, dat nieuwe invalshoeken leiden tot de noodzaak om dingen opnieuw te bekijken en te bedenken of je wel op het juiste spoor zit. Omdat er veel geld mee gemoeid is en omdat het oplossingen moeten

zijn voor de lange termijn is het belangrijk om alle alternatieven goed af te wegen voor er een schop in de grond gaat.

Eind augustus 2010 geeft ProRail aan dat een permanente snelheidsbeperking wellicht tot de mogelijkheden behoort. De gemeente vond dat deze oplossing grondig onderzocht moest worden voordat we verder gaan met de spoorbak. Wat precies het eindstation zal zijn, kan ik op het moment dat deze nieuwsbrief gedrukt wordt niet zeggen. In elk geval kan ik concluderen dat het spoorproject een project in beweging is. Het is een lange reis naar het eindstation, maar we houden ons vast aan het oorspronkelijke doel: met de middelen die we hebben de overlast voor omwonenden beperken en de verkeersveiligheid rondom het spoor verbeteren.

Loes Meeuwisse
Wethouder



Waarom geen geluidschermen zoals in de rest van het land?

De gemeente wil niet alleen de geluidsoverlast beperken, maar ook de overlast van trilling die veroorzaakt wordt door passerende treinen. Daarnaast loopt het spoor dwars door Goes. Als er over grote lengte geluidschermen komen, dan wordt de stad visueel in tweeën verdeeld en dat wil de gemeente niet.

Wilt u op de hoogte blijven?

Tot nu toe hielden wij omwonenden en belanghebbenden op de hoogte door middel van brieven. Omdat het aantal belangstellenden groeit gaan wij in de toekomst de nieuwsbrieven digitaal verspreiden. Zo kunnen we nog meer mensen sneller van informatie voorzien. Wilt u op de hoogte

blijven en als eerste de nieuwsbrieven en uitnodigingen ontvangen? Dan kunt u zich hiervoor eenvoudig aanmelden door een email te sturen naar spoorproject@goes.nl met hierin vermeld uw naam en (woon) adres.



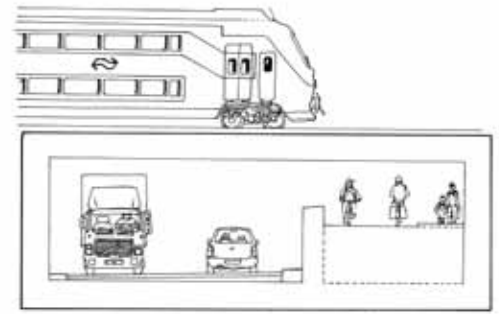


Tunnel Van Hertumweg

Wanneer de spoorbomen bij de overgang aan de Van Hertumweg gesloten zijn, ontstaat er vaak een opstopping van wachtende auto's en fietsen. De bereikbaarheid en verkeersveiligheid zijn hiermee in het geding. Als de spoorbomen steeds vaker dichtgaan omdat er meer treinen passeren wordt dit nog erger. Om de doorstroming en veiligheid te verbeteren wordt de bestaande overweg vervangen door een tunnel.

Bij het kiezen van de exacte plek van de tunnel moeten we rekening houden met verschillende dingen. De tunnel moet in

de eerste plaats een oplossing zijn voor de lange termijn. Er wordt daarom rekening gehouden de toekomstige stedenbouwkundige- en verkeersontwikkeling van Goes. De tunnel moet liggen op een plek waar het mogelijk is een goede aansluiting te maken tussen het centrum en het Stationspark en Poelplein. Tot slot moet rekening gehouden worden met andere partijen die zich in het stationsgebied bevinden. Er wordt nu een begin gemaakt met de planvorming. De belanghebbenden in de omgeving van de tunnel worden hier uiteraard bij betrokken. Nog dit jaar moet er een definitief plan klaar zijn. De uitvoering vindt plaats tussen 2014 en 2017.



Spoorproject in het kort

2004



Eerste onderzoek door gemeente en provincie naar oplossingen waarbij het goederenvervoer Goes met zo min mogelijk hinder passeert en waarbij tegelijkertijd de belangen voor de omgeving worden behartigd. Dit leidde tot een plan voor de aanleg van een half verdiept spoor over een lengte van ca. 1,5 km door Goes en het realiseren van twee ongelijkvloerse kruisingen.

2006



Het ministerie van Verkeer en Waterstaat kent het spoorproject een subsidie toe van € 8,6 miljoen in het kader van de regeling 'Opheffing van spoorse doorsnijdingen'.

2007



Om een keuze te kunnen maken uit verschillende varianten wordt het plan voor het verdiepte spoor onderzocht en doorgerekend. Het plan blijkt niet uitvoerbaar te zijn binnen het beschikbare budget.

2008



Een nieuwe oplossing wordt gevonden waarbij de bestaande sporen komen te liggen in een betonnen bak van 950 meter lang op het maai-veld.

2009



Het ministerie van VROM besluit dat tot de betonnen bak klaar is, goederentreinen in Goes 24 uur per dag maximaal 60 km per uur mogen rijden. Hierdoor wordt de overlast van geluid en trillingen minder.

De tunnel voor fietsers en voetgangers ten oosten van het station wordt losgekoppeld van de betonnen bak, waardoor er ook andere locaties mogelijk zijn.





Een fiets- en voetgangerstunnel

In het spoorproject hoort ook het maken van een fietsvriendelijke en sociaal veilige tunnel voor fietsers en voetgangers ten westen van het station. Er komen hiervoor twee locaties in aanmerking: een tunnel ter hoogte van de Kloetingseweg of een tunnel ter hoogte van de Bergweg. Momenteel wordt onderzocht wat de voor- en nadelen

zijn van de keuze van beide locaties. Hierbij wordt rekening gehouden met onder andere de kosten en met de effecten voor de omgeving. Een definitieve keuze kan pas worden gemaakt als er meer duidelijkheid bestaat over het totale spoorproject en het beschikbare budget voor de verschillende onderdelen.

Kruiswissel

Ter hoogte van de Willem Zelleweg is in het spoor een zogenaamde kruiswissel aanwezig, die wordt gebruikt om treinen van baan te laten wisselen. Dit gaat gepaard met extra geluid en trillingen en is de reden dat Goes aan ProRail gevraagd heeft om deze te verplaatsen naar een plaats waar deze minder overlast veroorzaakt. ProRail onderzoekt de mogelijkheid hiertoe.



2010



In januari besluit de gemeenteraad door te gaan met het plan van de betonnen bak.

Omdat er geen ervaringsdeskundigheid bestaat over de bestrijding van trillingshinder met een betonnen spoorbak wordt besloten om een 'second opinion' uit te laten voeren naar het effect van de bak.

Eind augustus geeft ProRail aan dat een permanente snelheidsbeperking wellicht tot de mogelijkheden behoort. Goes wil de effecten van deze maatregel onderzoeken en stelt de doelstelling van het oorspronkelijke meetplan bij. Het meten van verschil in optredende trillingsniveaus bij verschillende rijnsnelheden van de goederentreinen (80 en 60 km/h) wordt toegevoegd aan de opdracht.

Het meetproces vond plaats tussen 13 oktober en 1 november. Er is gemeten op verschillende locaties langs het traject en in woningen aan het spoor. In de woningen zijn computers geïnstalleerd en meetsensoren die trillingen tijdens het passeren van goederentreinen met

verschillende snelheden registreren. Ook de werkelijk gereden snelheden van de treinen zijn gemeten. Bovendien zijn "valproeven" uitgevoerd waarbij is gemeten hoe de ondergrond op verschillende plaatsen reageert op de klap van een zwaar gewicht op straat.

Er vindt bovendien een onderzoek plaats naar de gevolgen van fietstunnels op de twee voorgestelde locaties voordat de raad hier een besluit over neemt. Er wordt –onder andere door simulatieonderzoek- onderzocht wat de beste plek is voor deze tunnel.

Er wordt begonnen aan de planvorming voor de tunnel die de overgang aan de Van Hertumweg vervangt.

SBR Richtlijnen

In Nederland bestaat geen wettelijke verplichting om trilling langs het spoor te beperken. De gemeente Goes wil graag de trillingsoverlast voor omwonenden beperken en hanteert hiervoor de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR).

En verder...?

Begin 2011 worden de resultaten van de metingen verwacht. Wanneer hieruit blijkt dat de snelheidsbeperking kansen biedt, moet ook moet gekeken worden of nog andere maatregelen nodig zijn zoals bijvoorbeeld verplaatsing van de kruiswissel.

Natuurlijk hopen we dat we kunnen volstaan met een veel eenvoudiger en minder kostbare oplossing dan de geplande spoorbak. Dit hangt af van de onderzoeksresultaten. Ook ProRail, Provincie Zeeland en Zeeland Seaports moeten een standpunt innemen over of en op welke manier we gebruik willen maken van een snelheidsbeperking. Ook het Ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt hierin betrokken. Dit is een proces waarvan de tijdsduur nog niet goed is in te schatten, maar verwacht wordt dat besluitvorming hierover in het tweede kwartaal van 2011 plaatsvindt.

De plannen voor de fietstunnel en de tunnel voor alle soorten verkeer onder de Van Hertumweg worden verder ontwikkeld. De uitvoering staat gepland vanaf 2014.



Wie, wat, waar



Het spoorproject is een groot en kostbaar project dat de gemeente niet kan uitvoeren zonder samenwerking met en de steun van anderen.



Gemeente Goes:

initiatiefnemer en belangenbehartiger inwoners.
Bijdrage aan project: 4 miljoen euro.

overlast binnen de wettelijke normen te houden.
Bijdrage aan project: 5,7 miljoen euro.

Provincie Zeeland:

samen met de gemeente initiatiefnemer.
Bijdrage aan project: 4 miljoen euro.

Zeeland Seaports:

initiator van de ontwikkelingen in het Sloegebied
en daarmee direct belanghebbende.
Bijdrage aan project: 20 miljoen euro.

ProRail



ProRail:

beheerder en exploitant van de spoorbaan en verantwoordelijk voor maatregelen om de geluids-

Ministerie van Verkeer en Waterstaat:

subsidieverlener voor het opheffen van twee spoorse doorsnijdingen.
Bijdrage aan project: 8,6 miljoen euro.



Informatieavond

Een informatieavond vindt plaats zodra er zicht is op de vervolgoers van het project, zodat wij u op dat moment kunnen informeren over wat er gaat gebeuren. Begin 2011 verwachten wij de resultaten van het onderzoek naar de effecten van de snelheidsbeperking. Er wordt ook gekeken welke andere maatregelen nodig zijn bij deze variant en wat hiervan de kosten zijn. Mocht u toch nog vragen hebben over het project, dan kunt u contact opnemen met de projectleider de heer Potter. U kunt bellen naar 0113 – 24 97 56 of mailen naar a.potter@goes.nl.



M.A. de Ruijterlaan 2, 4461 GE Goes
Postbus 2118, 4460 MC Goes
Tel. (0113) 24 96 00
E-mail stadskantoor@goes.nl
www.goes.nl

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend. Wijzigingen voorbehouden.