

Onderwerp Tracébesluit Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden

Steller Gerd Boerema

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 14050

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 6643942

Datum 17-11-2017

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 22 november 2016 hebben wij u voor laatst geïnformeerd over het project Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden (ESGL) en dan in het bijzonder het Ontwerp Tracébesluit ESGL dat van 25 november 2016 tot 11 januari 2017 ter inzage heeft gelegen. Daarnaast hebben wij u in april 2017 nog geïnformeerd over de bedieningstijden van de spoorbrug Noord –Willemskanaal. In deze brief informeren wij u over de binnengekomen zienswijzen en over het Tracébesluit (TB) zoals de minister dat op 16 november 2017 heeft vastgesteld.

Met de komst van de extra sneltreinen tussen Groningen en Leeuwarden kan tegemoet worden gekomen aan de sterk groeiende reizigersvraag. In de periode 2002-2011 is het aantal reizigers met 50% gegroeid waardoor er overvolle treinen in de spits zijn. Naast de extra sneltreinen voorziet het project ook in de realisatie van langere perrons waardoor ook langere treinen kunnen worden ingezet.

Voor de stad heeft het project ESGL een tweetal informatieavonden georganiseerd om het Ontwerp Tracébesluit (OTB) ESGL toe te lichten. Op 8 december 2016 is de omgeving van de onderdoorgang Paterswoldseweg geïnformeerd en op 14 december 2016 Hoogkerk. In totaal zijn 116 zienswijzen bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat binnengekomen.

12 zienswijzen hebben betrekking op het spoortracé dat ligt binnen onze gemeentegrenzen. De volgende onderwerpen komen onder meer in de zienswijzen naar voren:

1. Bedieningstijden spoorbrug Noord-Willemskanaal.
2. Verkeersveiligheid onderdoorgang Paterswoldseweg.
3. Milieueffecten.
4. Gevolgen voor het groen.
5. Station Hoogkerk.

Bedieningstijden spoorbrug Noord-Willemskanaal

Hoewel de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal formeel niet onder het TB ESGL valt, heeft dit project wel invloed op de bedieningstijden van de spoorbrug, maar niet

zodanig als de in de media naar voren gekomen beperking van de bedieningstijden tot 2 x 2 minuten per uur. Door de dienstregeling van de treinen te wijzigen, sommige treinen op een ander perron te laten halteren en een betere afstemming van de brugbediening onderling is het gelukt om een bruto doorvaarttijd van 10 minuten per uur te realiseren. De netto doorvaarttijd blijft ongeveer gelijk aan de huidige situatie, wat voldoende is om al het vaarverkeer te kunnen verwerken.

Verkeersveiligheid onderdoorgang Paterswoldseweg

Een aantal zienswijze-indieners maakt zich zorgen om de verkeerssituatie rondom supermarkt COOP. Het gaat hierbij om zowel bevoorradings- als bestemmingsverkeer. Ondanks de beperkte beschikbare ruimte zijn we van mening dat er sprake is van een verkeersveilige situatie. Het ontwerp is ook samen met omwonenden/belanghebbenden tot stand gekomen en uw raad heeft het ontwerp op 27 juni 2014 vastgesteld. Ook voorafgaand en tijdens de werkzaamheden worden direct belanghebbenden nauw betrokken.

Milieueffecten

De milieueffecten zijn uitgebreid onderzocht, niettemin zijn er vragen gekomen of er ook geluidschermen in het Groninger gedeelte van het project mogelijk zijn. Er zijn geen geluidschermen nodig omdat het geluid overal onder de wettelijke normen blijft. Bovendien wordt de nieuwe spoorbaan gemaakt van geluidsarmere bielzen/rails en raildempers. Hierdoor is op veel plaatsen sprake van een gelijkblijvende situatie of zelfs een geluidsafname.

Gevolgen voor het groen

Het project ESGL heeft gevolgen voor het groen. In Hoogkerk worden 33 bomen gekapt en is het noodzakelijk om 3.242 m² houtopstand te verwijderen. Voor de realisatie van de onderdoorgang Paterswoldseweg is het noodzakelijk om 45 bomen te kappen. Ook is het noodzakelijk om hier struiken te verwijderen. Al het groen dat wordt verwijderd, wordt gecompenseerd. De afgelopen periode is samen met de omwonenden in Hoogkerk het groenplan langs de Industriestraat nader uitgewerkt.

Station Hoogkerk

Zowel op de informatieavond als in de binnengekomen zienswijzen komen vragen naar voren over de mogelijke komst van een station Hoogkerk. In het project ESGL wordt in de spoorconfiguratie rekening gehouden met een station. Dit houdt in dat tussen de Zuiderweg en de Johan van Zwedenlaan ook dubbel spoor komt. Met dit dubbele spoor wordt het spoornetwerk overigens ook robuuster. Een besluit over de realisatie van station Hoogkerk is echter niet nog genomen. Wij zijn op dit moment bezig met de verkenning van de mogelijkheden en zullen u hierover in het voorjaar van 2018 nader informeren..

Vervolg

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 16 november 2017 het Tracébesluit ESGL vastgesteld. Belanghebbenden kunnen hierop beroep in stellen.

De uitvoering van de werkzaamheden voor de Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn in drie hoofdpercelen aanbesteed. Binnen onze gemeente gaat het daarbij om het contract voor de onderdoorgang Paterswoldseweg en het contract voor onder meer de spoorverdubbeling tussen Hoogkerk en Zuidhorn.

Het is verwachting dat de aannemer medio 2018 begint met de bouw van de onderdoorgang Paterswoldseweg. De bouw duurt circa 1 jaar. Na voltooiing van de bouw in 2019 kan de Baileybrug worden verwijderd. Dat moment komt overeen met eerdere informatie die wij u hebben verstrekt. De werkzaamheden aan het spoor tussen Hoogkerk en Zuidhorn gaan zich vermoedelijk tussen eind 2018 en 2020 afspelen. Een exacte planning is nog niet bekend.

Zodra dit bekend is informeren wij u hierover.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

layase

Planologische procedure en planning

Om de extra sneltrein te laten rijden zijn aanpassingen aan het spoor en perrons nodig. Hiervoor moet een planologische procedure worden gevolgd. Dit wordt gedaan met een tracébesluit en Milieueffectrapport. Hierin staat in detail beschreven welke aanpassingen op het traject Groningen- Leeuwarden worden uitgevoerd. We benoemen ook de maatregelen die zijn voorzien op het gebied van onder andere geluid en natuur. U kunt over het ontwerptractébesluit en het milieueffectrapport een zienswijze indienen.

De zienswijzen worden betrokken bij de vaststelling van het tracébesluit. In een nota van beantwoording wordt toegelicht in hoeverre de zienswijzen aanleiding hebben gegeven tot wijziging ten opzichte van het ontwerptractébesluit. Degenen die een zienswijze hebben ingediend krijgen een Nota van Antwoord thuis gestuurd.

De staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu stelt het tracébesluit vast. Hierbij wordt gemotiveerd ingegaan op de zienswijzen. Vervolgens wordt het tracébesluit opnieuw gedurende de beroepstermijn ter inzage gelegd. De terinzagelegging van het tracébesluit wordt aangekondigd in de Staatscourant en de lokale media. Gedurende een termijn van 6 weken na publicatie van het tracébesluit is de mogelijkheid om beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State door diegenen die eerder een zienswijze hebben ingediend. Ook kunnen alle belanghebbenden in beroep tegen wijzigingen in het tracébesluit.

Start bouw

De zienswijzen nemen we, waar mogelijk, mee in het tracébesluit. Wanneer we kunnen starten met de bouw hangt af van een eventuele beroepsprocedure op het tracébesluit en eventuele onteigeningen. De start van de bouw is nu voorzien begin 2018.

Samenwerking

Voor dit project is het ministerie van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag. ProRail voert het project uit in opdracht van de provincies Fryslân en Groningen. De financiering komt voornamelijk uit het Regiospecifiek Pakket: de compensatiegelden voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. Verder draagt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ook bij vanuit het programma Landelijke Verbetering Overwegen. De provincies Fryslân en Groningen investeren ook fors in het project. De totale investering komt op 171 miljoen euro (incl. BTW). Het project wordt uitgevoerd in een hechte samenwerking tussen provincie Groningen, provincie Fryslân en ProRail. De provincies overleggen met de betreffende gemeenten langs het traject voor een zo goed mogelijk inpassing. De plannings van andere projecten in de steden en dorpen langs het traject worden op elkaar afgestemd. Hier wordt ook gekeken naar de beste omleidingen bij wegafsluitingen vanwege spoorwerkzaamheden. Natuurlijk willen we zo weinig mogelijk overlast voor reizigers en omwonenden. Daarom proberen wij het treinverkeer zo min mogelijk stil te leggen en tegelijkertijd zo min mogelijk 's nachts te werken.

Spoorplan Noord-Nederland

De plannen voor Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden staan niet op zichzelf. Sneller, betrouwbaarder en veiliger treinvervoer in het noorden van Nederland is een wens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies Groningen, Fryslân, Drenthe en Overijssel en ProRail. Leeuwarden, Groningen en Zwolle zijn daarbij de belangrijkste knooppunten. Voor dit Spoorplan Noord-Nederland is een nieuw spoornetwerk ontworpen voor meer treinverkeer met kortere reistijden en betere overstapmogelijkheden. Treinreizigers reizen zo comfortabel binnen de regio én naar de Randstad.

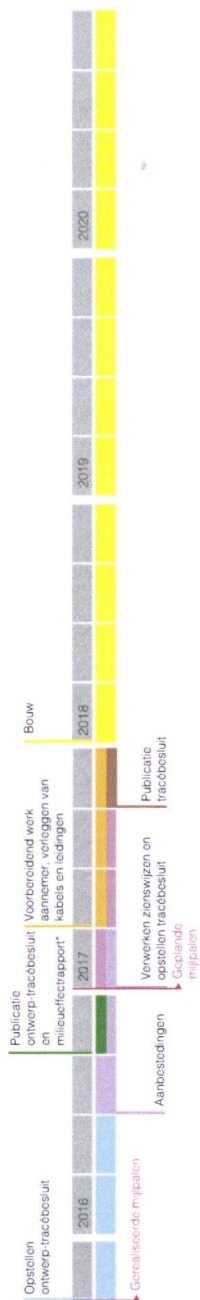
Disclaimer

De informatie in deze folder is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Neemt u bij vragen contact met ons op.

Uitgave

Provincie Fryslân, provincie Groningen en ProRail
November 2016
www.fryslan.nl
www.provincieg groningen.nl
www.prorail.nl

Tijdlijn Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden



* Ligt 6 weken ter inzage. Iedereen kan een zienswijze indienen. Hier is de klassieke planning weergegeven. In deze planning is geen rekening gehouden met beroep- en onteigeningsprocedures. We dagen de aanneemer uit eerder op te leveren. Hoe sneller, hoe beter.



Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden

Het Noorden beter bereikbaar

T 0800 - 776 72 45

prorail.nl/esgl



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

provincie fryslân provincie fryslân



provincie groningen

ProRail

Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden in vogelvlucht

Momenteel rijden er tussen Groningen en Leeuwarden twee stoptreinen en één sneltrain per uur, per richting. De treinen worden goed gebruikt, vooral in de spits. Omdat er steeds meer mensen met de trein reizen, komt er een extra sneltrain bij. Daarmee worden de treinen ontlast en kan iedereen snel en comfortabel reizen. Met elk kwartier een trein vanuit Groningen en Leeuwarden wordt de kwaliteit en het comfort verhoogd en kunnen treinen beter op elkaar aansluiten.

Maatregelen

Een extra trein kan niet zomaar in de dienstregeling ingepast worden. Het spoor, de wegen en de stations worden hierop aangepast. We hebben onderzocht wat de gevolgen zijn voor de veiligheid en het milieu. Daarom plaatsen we op verschillende plekken raildempers en geluidsschermen. We nemen diverse grote en kleine maatregelen om de veiligheid voor wegverkeer op overwegen te waarborgen. Bij kleine maatregelen valt te denken aan het scheiden van autoverkeer, fietsers en voetgangers. De grote maatregelen zijn als volgt:

1. Groter perron op station Leeuwarden

Op station Leeuwarden wordt het bestaande perron bij spoor 5b/8 langer en breder om reizigers meer ruimte te geven. Hierdoor kunnen ook treinen met een lengte van 168 meter halteren. Overweg de Schrans krijgt hierdoor dubbel spoor, de weg wordt hierop aangepast.

2. Station Achter de Hoven wordt opgeheven

Halte Achter de Hoven wordt opgeheven, dus hier kunnen reizigers straks niet meer in- en uitstappen.

3. Onderdoorgang Rijksstraatweg Hurdegaryp

Meer treinen zorgen voor drukker overwegen. Straks rijden er door Hurdegaryp acht treinen per uur in plaats van de zes treinen nu. Om de situatie veiliger te maken bouwen we bij de Rijksstraatweg een onderdoorgang onder het spoor door. Auto's en fietsers hoeven daardoor niet te wachten en krijgen zo een goede aansluiting op de nieuwe rondweg van de Centrale As. Daar komt dan een rotonde.

4. Spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk

Tussen Zuidhorn en Hoogkerk komt er over een lengte van 8 kilometer een spoor bij. Het spoor bij Hoogkerk wordt zodanig gemaakt, dat er later eventueel een halte kan worden bijgebouwd.

5. Onderdoorgang Paterswoldseweg in Groningen

Dankzij de onderdoorgang voor alle verkeer vergroten we de spoorveiligheid en wordt de doorstroming van en naar de stad verbeterd. Bussen gebruiken straks de busbaan naast het spoor over de Paterswoldseweg.

6. Keerspoor Zuidhorn

We maken een extra spoor bij Zuidhorn, ten noorden van perron 2. Dit is nodig om de pendeltreinen die enkel in de spits tussen Zuidhorn en Groningen rijden, te laten stoppen. Hierdoor blijven de twee hoofdsporen vrij voor de stop- en snelreinen. Het nieuwe perron krijgt een trap en hellingbaan naar het toekomstige transferium van Zuidhorn.

7. Trein gaat sneller rijden

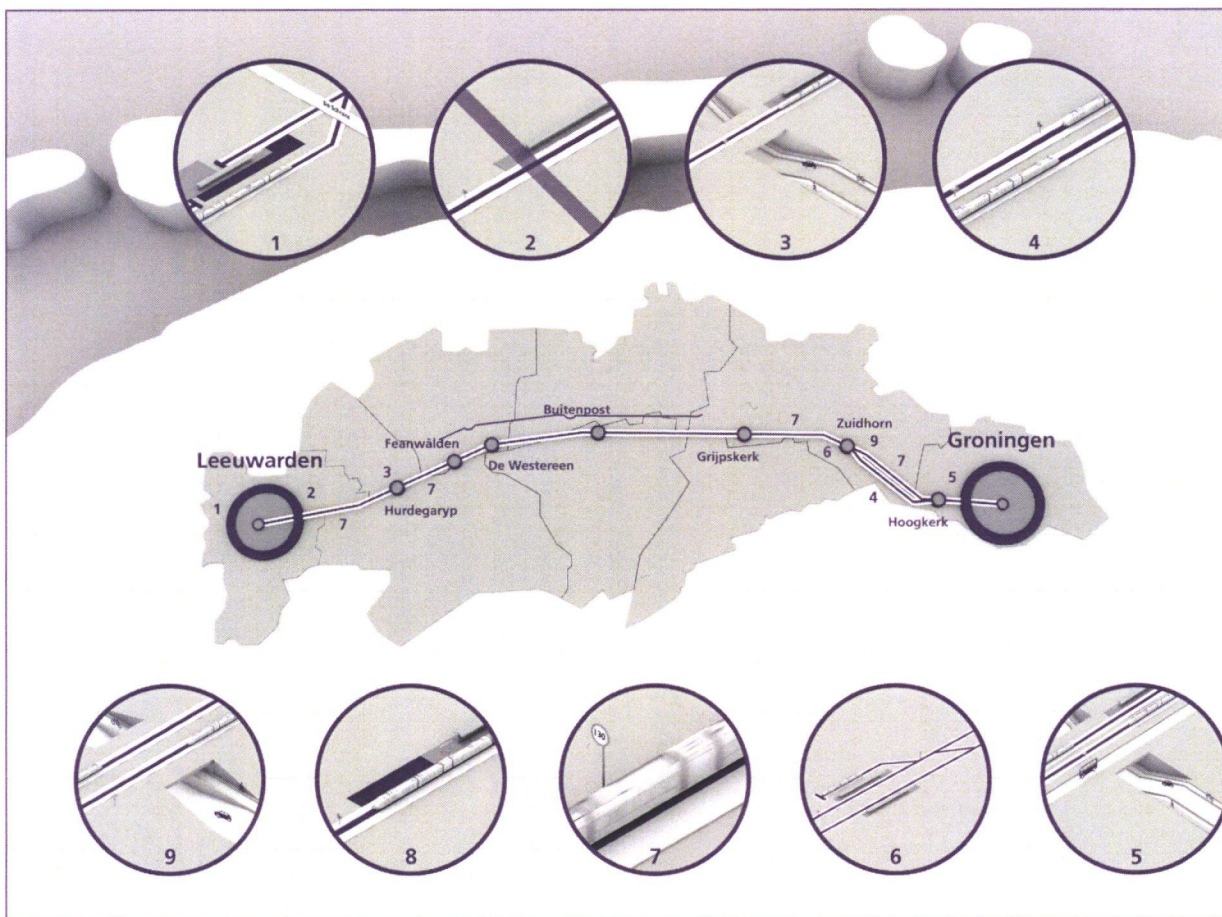
De snelheid tussen Leeuwarden en Feanwâlden gaat omhoog van 100 naar 130 kilometer per uur. Eén kilometer voor Feanwâlden wordt de maximale snelheid 120 kilometer per uur. De snelheid tussen Grijskerk en Hoogkerk gaat omhoog van 100 naar 120 kilometer per uur. Hiervoor worden de seinen verplaatst en het spoor in de bochten schuiner gelegd.

8. Perronverlenging

Alle perrons worden verlengd voor treinen met drie treinstellen (168 meter lang). Met uitzondering van het perron in Zuidhorn voor de pendeltrein. Nu zijn de perrons geschikt voor maximaal twee treinstellen (112 meter lang).

9. Aanpassing bestaande spoorviaducten en -bruggen bij Zuidhorn

De draaibrug over het Hoendiep wordt de brug verstevigd om het dubbelspoor te gebruiken. Het spoorviaduct bij de Fanerweg wordt vervangen. De enkelsporige brug over de Zuidwending wordt vervangen door een dubbelsporige brug.



Twee treinstellen (112 meter)



Drie treinstellen (168 meter)