Gemeente Emmen
05-04-17

Nota van beantwoording zienswijzen behorende bij bestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid vervat in het GML-bestand "IMRO.114.2014007-B701"
(geanonimiseerd)

Inhoud

1. Zienswijzen, nota van beantwoording en aanpassingen..... 3

2. Beantwoording zienswijzen en gevolgen voor het bestemmingsplan. 25

3. Kopieën van de zienswijzen 53

1. Zienswijzen, nota van beantwoording en aanpassingen

Het ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid vervat in het GML-bestand "NL.IMRO.0114.2014007-B501" heeft vanaf 17 juli 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze termijn had een ieder de gelegenheid voor het indienen van zienswijzen.
Tijdens de terinzagelegging zijn 17 zienswijzen ingediend, waarvan 1 namens 61 bewoners uit de wijk de Rietlanden. Verder zijn in een aantal gevallen de zienswijzen later aangevuld met een 2e of 3e brief.

	Brief-nr.	**Aanvulling**	**Naam**	**Adres**
1	818492	540796		
2	53456		Waterschap Vechtstromen	h.legtenberg@vechtstromen.nl
3	393556	637904		
4	646671	101055		
5	814683 /71307	635641 32400 97912		
6	341381			
7	451567	752669		
8	773691			
9	689548	429875		
10	170282			
11	371354			
12	127523			
13	785091			
14	894371		Wijkvereniging Rietlanden	p/a Kuifmees 39, 7827BP, Emmen.
15		752669	Provincie Drenthe	Postbus 122, 9400 AC Assen
16		808084		
17	505281			

De zienswijzen zijn ontvangen binnen de wettelijke termijn overeenkomstig afdeling 3.4 artikel 3:16 van de Awb en zijn dus ontvankelijk.

Zienswijzen zijn openbaar. Maar op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens (Wpb) worden de namen en adressen van indieners, als het geen bedrijven of instellingen zijn, in vrij toegankelijke digitale documenten geanonimiseerd. Om kennis te nemen van de namen van de indieners van de zienswijzen is aan het raadsbesluit een appendix toegevoegd. In het appendix is een lijst met namen opgenomen waarnaar de nummering van de zienswijze n verwijst. Dit appendix maakt onderdeel uit van het raadsbesluit bij het bestemmingsplan maar zal niet digitaal bekend worden gemaakt. Het appendix wordt geanonimiseerd voor documentversies die openbaar via internet toegankelijk zijn.

De zienswijzen, genummerd van 1 t/m 17, zijn hierna samengevat weergegeven onder A en gekoppeld aan één of meerdere onderwerpen (met vette letters aangegeven) onder B. ***In hoofdstuk 2*** volgt een reactie/ antwoord op de zienswijze per onderwerp (B). De beantwoording van de zienswijzen is in hoofdstuk 2 dus zoveel mogelijk per onderwerp gecombineerd. Daarbij is voor elk onderwerp aangeven op welke zienswijzen (1 t/m 17) deze betrekking heeft. Op deze wijze zijn zienswijzen, of onderdelen daarvan, met een overeenkomend karakter of onderwerp thematisch behandeld.
Tot slot wordt in hoofdstuk 2 onder de beantwoording aangegeven of de zienswijze, of een onderdeel daarvan, wel of niet heeft geleid tot een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan (C).

Samenvatting zienswijzen

1. Zienswijzen: 818492 en 540796

A:

Samenvatting zienswijze 1:

De zienswijze bestaat uit twee brieven. De twee zienswijzen worden op deze plek samengevat weergegeven.

Brief 1: 818492

Indiener geeft aan bezwaar te hebben tegen het ontwerpbestemmingsplan en voert hiervoor diverse redenen aan en doet een suggestie voor een andere oplossing die volgens indiener minder overlast veroorzaakt, veiliger en volgens indiener goedkoper. De aangevoerde redenen waarom indiener tegen het ontwerpplan is hebben te maken met overlast van trillingen, geluidsoverlast, toename privacy verstoring, veiligheid, alternatief.

a) Indiener geeft aan dat op grond van de SBR-B richtlijn de maximale streefwaarde als gevolg van trillingen voor woningen bij zijn woning reeds wordt overschreden. Dat door de aanleg van een tweede spoor de overschrijding met 30% wordt vergroot vindt indiener onaanvaardbaar. **(Trillingen)**
b) Indiener verwijst in de zienswijze naar de voorbereiding van wetgeving door Staatssecretaris Mansvelt ten aanzien van trillinghinder door spooractiviteiten. **(Trillingen)**
c) Indiener is van mening dat de te verwachten toename van het geluid onacceptabel is en vindt het vreemd dat de geluidproductieplafond punten (GPP punten) achter de woning van indiener liggen in plaats van bij de woning, indiener verwijst hierbij naar de brief van omwonenden met datum 10 juli 2015. **(Geluid)**
d) Indiener verwacht aantasting van de privacy doordat het tweede spoor dichter bij de woning van indiener komt te liggen, waardoor de treinen op kortere afstand van de woning passeren met inkijk en overlast tot gevolg. **(Situering, Privacy en woongenot)**
e) Indiener is van mening dat de aanleg van het tweede spoor aan de zijde van de woning in tegenspraak is met de brief van 3 november 1995 verzonden door de gemeente. Volgens indiener wordt in de bedoelde brief, een antwoord op een inspraakreactie tegen het bestemmingsplan Waanderveld, gesteld dat het spoor aan de zijde van het Waanderveld zou worden aangelegd. (**Brief 1995)**
f) Indiener is van mening dat de kans op treinongelukken groter wordt door de aan te leggen wissel, mede gelet op streven om meer goederen verkeer te laten rijden op het spoor en omdat niet kan worden afgesproken dat goederentreinen altijd rechtdoor moeten blijven rijden. **(Veiligheid)**
g) Indiener geeft aan dat aangedragen bewonersalternatief beter is en meerdere voordelen heeft dan het ontwerpbestemmingsplan. Het bewoners alternatief is volgens indiener goedkoper, in en uitstappen kan aan zijde van voorzieningen, er is geen onderdoorgang onder tunnel nodig, de bewonersvariant vindt indiener sociaal veiliger en efficiënter en geeft minder overlast voor bewoners. **(Bewoners alternatief)**
h) Indiener verwijst naar brief van 15 juni 2015 aan de gemeenteraad. Indiener verzoekt tot aanpassen van het bestemmingsplan en te gaan voor aangedragen bewoners alternatief. **(Bewoners alternatief)**

Brief 2: Aanvulling 540796

Indiener geeft aan de reactie van Movares d.d. 10 augustus op aangeboden variant niet te delen en hem aanleiding geven tot het aanvullen van de zienswijze.

i) Indiener is van mening dat bewonersvariant te formeel aan regelgeving is getoetst met name wat betreft de 50 meter afstand. Indiener vraagt zich af waarom nieuwe woningen niet binnen 50 meter bij het spoor mogen worden gebouwd maar waarom wel binnen 50 meter van woningen een spoor mag worden verdubbeld. **(Overig)**
j) Indiener is het op diverse punten niet eens met de beoordeling van de bewoners variant door Movares. De punten van discussie zijn.
   i) de afstand van de perrons en de omliggende voorzieningen, de transferafstand, looproutes en rolstoelvriendelijkheid.
   ii) de aanpassingen aan het stationsgebied, een voorziene herstructurering van de Wilhelmsweg, het aanleggen van een pad voor voetgangers naar het asielzoekerscentrum en de noodzakelijke uitbreiding van de parkeervoorzieningen bij het station.
   iii) de op te leveren kostenbesparing t.o.v. het plan dat als ontwerp ter inzage heeft gelegen.
   iv) het volgens indiener ontbreken van voorzieningen bij het uitstappen bij het ontwerpplan.
   v) de duurzaamheid van de plannen deze zijn gelijkwaardig volgens indiener.
   vi) de beoordeling van het aspect veiligheid.
   vii) de ingrepen aan het voorplein en kunstwerk bij de bewoners variant in de toekomst. **(Bewoners alternatief)**
k) Indiener is van mening dat in richtlijnen voor trillingen, waarin geen onderscheid tussen tijdelijke en permanente bewoning van gebouwen wordt gemaakt, sprake is van verschuiling achter regelgeving. **(Trillingen**)
l) Indiener is het niet eens met de veronderstelling van Movares dat de snelheid lager ligt dan op een vrije baan. (**Overig)**

B:
Beantwoording en gevolgen zienswijze 1 onder de thema's :
Bewoners Alternatief,
Brief 1995,
Geluid,
Privacy en woongenot,
Situering,
Trillingen,
Veiligheid,
Overig

2. Zienswijzen: 53456 Waterschap Vechtstromen

A:

Samenvatting zienswijze 2:

Deze zienswijze is afkomstig van het waterschap.

a. Het waterschap verzoekt om in de toelichting hoofdstuk 3.5 van het plan een koppeling te maken met de structuurvisie Water Emmen. (**Waterparagraaf)**
b. Tevens wordt verzocht om een tekstuele aanpassing van de laatste regel van de waterparagraaf. **(Waterparagraaf)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 2 onder het thema :

Waterparagraaf

3. Zienswijzen: 393556 en 637904

A:

Samenvatting zienswijze 3:

Deze zienswijze bestaat uit twee brieven. De twee zienswijzen worden op deze plek samengevat weergegeven.

Brief 1: 393556

a. Indiener is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan geen rekening houdt met het woongenot van de bewoners, doordat het spoor van ca. 25 tot 30 meter op ca. 19 tot 24 meter van de woning komt te liggen. **(Situering, Privacy en woongenot)**
b. Indiener verwacht een toename van geluid- en trillingsoverlast. (**Geluid en Trillingen)**
c. Indiener verwacht te maken te krijgen met inkijk in het huis en terras en gebrek aan privacy doordat het spoor dichter op de woning komt te liggen. (**Privacy en woongenot)**
d. Indiener is van mening dat voor hem geen sprake is van voorzienbaarheid omdat bij koop woning in 1991 is aangegeven dat er mogelijk ooit een verdubbeling zou komen maar dat deze aan de zijde van het Waanderveld zou plaatsvinden (**Planschade, Brief 1995**)
e. Indiener is van mening geen gehoor bij Provincie en Prorail te hebben gekregen tijdens de voorlichtingsbijeenkomsten. **(Informatiebijeenkomst)**
f. Indiener verzoekt Variant IIIa (bewonersvariant) nogmaals te bekijken, omdat dit beter is voor de bewoners, bereikbaarheid voor mensen met rolstoel verbeterd is en parkeervoorzieningen aansluiten aan het nieuwe perron, niet verder te gaan met voorliggend ontwerpplan. **(Bewoners Alternatief)**

Brief 2: Aanvulling 637904

g. Indiener is van mening dat door het veranderen van de gemeentelijke groenstrook in talud over de hele lengte van de Tortelduif over een breedte van 7 meter de ingreep op woongenot en woonbeleving nog veel heftiger wordt. Indiener verzoekt nogmaals over te gaan op de bewonersvariant (**Bewoners, Alternatief, Situering, Privacy en woongenot)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 3 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Brief 1995,
Geluid,
Informatiebijeenkomst,
Planschade,
Privacy en woongenot,
Situering,
Trillingen.

4. Zienswijzen: 646671 en 101055

A:

Samenvatting zienswijze 4:

Door indiener zijn 2 zienswijzen ingediend. De tweede zienswijze is een aanvulling op de eerste. In deze samenvatting, zijn de brieven samen opgenomen.

Brief 1: 646671

a. Indiener is tegen het ontwerpbestemmingsplan, maar niet tegen het bewoners alternatief. **(Bewoners Alternatief)**
b. Indiener is van mening dat huidig overlast van geluid en trillingen, de maximale overlast is. **(Geluid en Trillingen**)
c. Indiener is van mening dat door uitvoering te geven aan het bestemmingsplan het woongenot en privacy wordt aangetast. (**Privacy en woongenot)**
d. Indiener is van mening dat door verlegging spoor de waarde van de woning zal dalen. **(Planschade)**
e. Indiener verzoekt om aanpassing plan en vraagt om aanleg van alternatief 3 A. **(Bewoners Alternatief)**

Brief 2: Aanvulling 101055

f. Indiener is van mening dat door het veranderen van de gemeentelijke groenstrook in talud langs de Tortelduif over een breedte van 7 meter, de verdubbeling van spoor nog meer impact heeft op het woongenot en woonbeleving. Indiener verzoekt nogmaals over te gaan op de bewonersvariant. **(Privacy en woongenot, Bewoners Alternatief en Situering)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 4 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Geluid,
Planschade,
Privacy en woongenot,
Situering,
Trillingen.

5. Zienswijzen: 814683, 71307, 635641, 32400, 97912

A:

Samenvatting zienswijze 5:

Door indiener zijn 4 zienswijzen ingediend. In deze samenvatting, zijn de brieven samen opgenomen.

Brief 1: 814683, 71307

In de eerste brief geeft indiener aan waarom hij van mening is dat het ontwerpbestemmingsplan onaanvaardbaar is. Tevens wordt in deze brief een voorstel voor een alternatieve wissellocatie aangegeven, welke volgens indiener minder overlast aan omwonenden geeft en goedkoper is.

a. Indiener is van mening dat het ontwerpbestemmingsplan gevolgen heeft op he woongenot van indiener als gevolg van geluidsoverlast, trillingsoverlast en aantasting privacy. **(Privacy en woongenot)**
b. Indiener is van mening dat het gebruik van GPP- normen voor dit deel van het spoor verouderd zijn en daarmee te hoog. **(Geluid)**
c. Indiener is van mening dat de gemeente Emmen haar morele plicht tot actualisering van geluidsplafonds heeft verzaakt. **(Geluid)**
d. Indiener is van mening dat de gehanteerde systematiek van geluidmeting ongeschikt is voor bestaande bebouwing. **(Geluid)**.
e. Indiener is van mening dat in zijn woning de geluidsnorm als gevolg van treinverkeer wordt overschreden. **(Geluid)**
f. Indiener geeft aan de trillingen in de woning ten gevolge van het treinverkeer als zeer hinderlijk te ervaren en gaat er vanuit dat door plaatsing van een wissel en uitvoerig van het plan de trillingen sterk gaan toenemen. **(Trillingen)**
g. Indiener is van mening dat he bewoners alternatief waarbij geen toename van trillingen is op basis van foute aannames is afgewezen door Movares. Volgens indiener geeft Movares aan dat bij de bewonersvariant het gehele station moet worden verplaatst en te duur is, terwijl in een ander onderzoek van Movares ""Variantenstudie alternatieve locatiewissel" variant 3a juist goedkoper is en geen omwonenden zijn en met een kleine ingreep gelijkwaardig is aan het basisvariant. Indiener verwijst hierbij naar de brief van 15 juni 2015. **(Varianten)**
h. Indiener is van mening dat er sprake is van aantasting van de privacy als gevolg van het verleggen van het spoor van ca. 25 meter naar ca. 19 meter afstand. (**Privacy en woongenot)**
i. Indiener is van mening dat oneigenlijk gebruik gemaakt wordt van geluids-referentiesituatie anno 2008 in plaats van de geluids-referentiesituatie die ontstaan is in 2011 ten gevolge van ingebruikneming van station Emmen-Zuid. Volgens indiener had de gemeente een nieuwe geluidsnorm moeten vast stellen, waardoor huidige aanpassing een toename van geluid met zich mee zou brengen**.(Geluid)**
j. Indiener is van mening dat door het stiller worden van het geluid op het spoor de gemeente nieuwe geluidsnormen had moeten laten vaststellen. Omdat dat niet gedaan is kan onterecht gebruik gemaakt wordt van de bestaande GPP referentiepunten en maakt Prorail misbruik van de hoge toegestane geluidswaarden. (**Geluid)**
k. Volgens indiener wordt gemeten met twee maten, bewoners/ burgers mogen binnen 50 meter van een spoor geen woning bouwen maar spoor mag wel uitbreiden richting wonen binnen 50 meter. **(Overig)**
l. Indiener verwacht dat door de wissel de goederen treinen meer lawaai gaan geven. **(Geluid)**

m. Indiener is bang voor ongelukken als gevolg van de wissel. **(Veiligheid)**
n. Indiener geeft aan dat nergens in Nederland op 50 meter afstand van woningen wissels worden aangelegd vanwege de geluidsbelasting van de wissels op de omgeving. **(Overig)**
o. Indiener geeft aan dat volgens de geluidkaart van Nederland (Min. V. Infrastructuur en Milieu) de huidige geluidsbelasting aan de Sierduif en Tortelduif als Slecht wordt beoordeeld. **(Geluid)**
p. Inlassing brieven van 10 juli 2015 (akoestisch onderzoek passeerspoor Emmen- Zuid" en 15 juli 2015 "Varianten studie alternatieve locatie wissel. **(Bewoners Alternatief)**
q. Indiener geeft aan de trillingen in zijn woning als hinderlijk te ervaren. Indiener geeft aan dat dit ook blijkt uit het onderzoek van Pro- rail waarbij en overschrijding van de SBR- B richtlijnen is geconstateerd **(Trillingen)**
r. Indiener verwijst in zijn zienswijze naar een recent onderzoek van het RIVM over trillingonderzoek. Indiener geeft aan dat onderzoek van het RiVM aantoont dat trillingen slecht zijn voor de gezondheid en daarom worden maatregelen getroffen om trillingen te voorkomen **(Trillingen)**
s. Indiener is van mening dat de conclusie van Movares betreffende de maatregelen om trillingen tegen te gaan onjuist is. Movares concludeert dat het station bij verplaatsing van de wissel ook verplaatst moet worden. Terwijl bij de varianten studie werd gesteld dat deze locatie goedkoper was. Hierbij verwijst indiener naar bladzijde 45 van het trillingenonderzoek. (**Trillingen)**
t. Indiener is van mening dat het voorliggende plan onaanvaardbaar is en verzoekt om aanpassing van het plan door het door de bewoners aangedragen alternatief 3A (*Het alternatief bestaat eruit dat het passeerspoor en het 2e perron ten opzichte van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan ongeveer 400 meter verplaatst worden naar het zuiden , richting Nieuw Amsterdam, en het passeerspoor en het perron aan dezelfde zijde komen te liggen als het bestaande perron*) over te nemen omdat deze volgens indiener goed realiseerbaar en goedkoper is en de overlast niet toe neemt. **(Bewoners Alternatief)**
u. Indiener is van mening dat onterecht verwezen wordt naar de uitspraak Sporen in Den Bosch, 201105267/1/R4 van 15 februari 2012. **(Overig)**
v. Indiener is van mening dat het college van B&W van de gemeente Emmen bewoners op 3 november 1995 schriftelijk heeft laten weten dat als er ooit een 2de spoor zou komen dit aan de Waanderveld zijde zou worden gerealiseerd. (zie brief kenmerk 95.22251) **(Brief 1995)**
w. Indiener verwacht aantasting van de privacy doordat de afstand tussen een passerende trein en de betreffende woningen aan de Sierduif en de Tortelduif door de extra spoorlijn afneemt met ca. 6 meter van ca. 25 meter naar ca. 19 meter afstand **(Privacy en woongenot)**
x. Door fouten bij de beoordeling van de alternatieven wordt het door de bewoners aangedragen alternatief afgewezen. Inlassing brieven van 10 juli 2015 (akoestisch onderzoek passeerspoor Emmen- Zuid") **(Bewoners Alternatief)**
y. Indiener is van mening dat het spoor op een andere locatie gemoeten, echter dit gebeurd niet vanwege een onachtzaamheid (DVHN 12 juni 2010). **(Situering)**
z. De beoordeling van dit alternatief door Movares is volgens indiener op essentiële punten niet goed gedaan waardoor bij de beoordeling van de gebruikswaarde van dit alternatief Movares een onjuiste conclusie trekt waardoor het advies van Movares om voor de basisvariant te kiezen herzien moet worden. Indiener verwijst naar de Reactie van omwonenden "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" brief 15 juni 2015. **(Bewoners Alternatief)**

Brief 2: 1e aanvulling 635641

aa. Indiener is van mening dat om het bestemmingsplan en de bewoners variant goed tegen elkaar te kunnen afwegen de raad kennis moet hebben van alle correspondentie. Om die reden wordt de zienswijze aangevuld met het antwoord van Movares op de reactie van de omwonende op onderzoeksresultaten en uitkomsten van het onderzoek van de bewoners variant. De aanvulling betreft de reactie (gedateerd 28 juli 2015) van Movares op brief bewoners variantenstudie (gedateerd 15 juni 2015) en het weerwoord van bewoners (gedateerd 17 augustus 2015) hierop . **(Bewoners Alternatief)**

Brief 3: 2e aanvulling 32400

Deze zienswijze is een tweede aanvulling op de eerste zienswijze. In deze aanvulling geeft indiener aan dat:

bb. de aankondiging van de inloopbijeenkomst d.d. 24 augustus een dag na bijeenkomst (25 aug.) in het weekblad ZuidOosthoeker is gepubliceerd. **(Procedure**)

cc. indiener van mening is dat in het ontwerpbestemmingsplan plattegronden ontbreken en is niet duidelijke welke gronden onttrokken worden aan de groenstrook en toegevoegd aan de bestemming 'spoorwegdoeleinden' (**Bestemmingsplan**)

dd. Indiener geeft aan dat tijdens de inloopbijeenkomst foutieve tekeningen zijn getoond betreffende de afmetingen van gewijzigde m2 ten opzichte van het huidige spoor. Het aantal m2 op de getoonde tekeningen komen niet overeen met het gearceerde gebied. (**Inloopbijeenkomst**)

ee. Indiener verzoek om procedure opnieuw te doen vanwege het te laat is bekendmaken en het ontbreken van plattegronden. **(Procedure, bestemmingsplan**)

ff. Indiener constateert dat de afstand tussen zijn woning en scheidingshek 8 meter zal worden, wat ten koste gaat van privacy, woongenot, en groen. (**Privacy en woongenot, Situering)**

gg. Het verkleinen van de groenstrook bewijst dat aanleg van 2e spoor aan deze zijde nooit was voorzien maar aan zijde van het Waanderveld (**Overig**)

hh. Verzoek om niet door te gaan met voorliggend plan maar over te gaan op variant 3A. **(Bewoners Alternatief)**

ii. Indiener vraagt zich af waarom veel aandacht wordt besteed aan regels en geen/ weinig aandacht is voor de bevolking. **(Overig)**

Brief 4: 97912 (3e aanvulling)

jj. Indiener geeft aan dat de aankondiging van de inloopbijeenkomst is gepubliceerd 1 dag nadat deinloopbijeenkomst had plaatsgevonden. **(Procedure)**

kk. Volgens indiener ontbreken in het ontwerpbestemmingsplan plattegronden. En vermeld het ontwerpbestemmingsplan niet welke gronden worden onttrokken en toegevoegd aan de gronden met als bestemming "spoorwegdoeleinden". En is dit niet gemeld op de informatiebijeenkomsten. (**Bestemmingsplan, Informatiebijeenkomst)**

ll. Indiener is van mening dat de burger relevante informatie wordt onthouden en niet wordt voldaan aan de wettelijke procedures. (**Situering, procedure)**

mm. Indiener verzoekt om in plaats van het ontwerpbestemmingsplan, de bewoners variant vast te stellen. (**Bewoners Alternatief)**

B:
Beantwoording en gevolgen zienswijze 5 onder de thema's :
Bestemmingsplan
Bewoners Alternatief, zienswijzen
Brief 1995,
Geluid
Inloopbijeenkomst
Privacy en woongenot
Procedure
Situering
Trillingen
Varianten
Veiligheid
Overig

6. Zienswijze: 341381

A:

Samenvatting zienswijze 6:

a. Indiener is van mening dat de gekozen optie om het spoor achter de woningen gelegen aan de Tortelduif en Sierduif niet gelukkig is. **(Situering)**
b. Indiener concludeert op basis van de onderzoeken dat de voorgestelde voorkeursvariant voor extra trillingenhinder en geluidsoverlast zorgt. **(Trilling en Geluid)**
c. Indiener is tegen het plan vanwege geluid- en trillingenoverlast en aantasting woongenot. Door verlegging van het spoor wordt de inkijk in de woning groter en zal de waarde van de woning dalen**. (Privacy en woongenot, Planschade)**
d. Indiener verzoekt om aanpassing plan en vraagt om aanleg van alternatief 3 A. **(Bewoners Alternatief)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 6 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Geluid,
Planschade
Privacy en woongenot,
Situering,
Trillingen,

7. Zienswijzen: 451567 en 752669

A:

Samenvatting zienswijze 7:

De zienswijze bestaat uit twee brieven. De twee zienswijzen worden hier samen samengevat weergegeven.

Brief 1: 451567

a. Indiener is van mening dat de voorgenomen aanleg van een 2e perron ter hoogte van station Emmen-Zuid en de aanleg van een passeerstrook op zeer korte afstand achter zijn woning af breuk doet aan het woongenot, doordat trillingen toenemen en de afstand tot het spoor wordt verkleind tot ca 19 meter. (**Situering, Privacy en woongenot, Trillingen)**
b. Indiener verwijst naar de onderzoeken van alternatieve locaties en van de wissel en de passage strook waaronder de bewoners variant. **(Bewoners Alternatief)**
c. Indiener is van mening dat de varianten niet goed met elkaar vergeleken zijn en niet goed beoordeeld. **(Bewoners Alternatief)**

Brief 2:aanvulling 752669

d. Verder is indiener van mening dat de gemeente nalatig is geweest in de communicatie naar de omgeving toe. Duidelijker had moeten worden aangegeven dat door de wijzigingen aan het spoor een deel groen achter de woningen gebruikt gaat worden, waardoor bomen gekapt moeten worden en beplanting weggehaald met gevolgen voor woongenot en privacy. **(Situering, Bestemmingsplan)**
e. Indiener geeft aan de veranderingen in zijn omgeving zat te zijn door negatieve ervaringen uit het verleden, bestemmingsplan Waanderveld, bouwoverlast bij aanleg station en voorzieningen en verlichting fietsenstalling (heien en vrachtwagens) Emmen –Zuid **(Overlast)**
f. Indiener is van mening dat meer aandacht voor de veldspitmuis is dan voor de bewoners. **(Overig)**
g. Indiener verzoekt om uitvoering van variant 3A. **(Bewoners Alternatief)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 7 onder de thema's :

Bestemmingsplan,
Bewoners Alternatief,
Overlast,
Privacy en woongenot,
Situering,
Trillingen.
Overig.

8. Zienswijze: 773691

A:

Samenvatting zienswijze 8:

Indiener geeft aan 3 punten te hebben waarop de zienswijze van toepassing is. Deze punten zijn het trillingenonderzoek. De gang van zaken betreffende de informatiebijeenkomst op 19 januari 2015 en 18 mei 2015 en het termijn en tijdstip van de terinzagelegging vanaf 17 juli 2015.

a. Indiener vraagt zich af waarom voor de eerste bijeenkomst over het trillingenonderzoek alleen de bewoners aan sierduif 15,13,en 11 en Tortelduif 37 tot en met 43A een uitnodiging is verzonden**.(Informatiebijeenkomst)**
b. Indiener vraagt zich af waarom niet voorafgaande aan de tweede informatiebijeenkomst de stukken van het extra trillingenonderzoek zijn verzonden.**(Informatiebijeenkomst)**
c. Indiener is van mening dat de periode van ter inzagelegging voor bewoners niet handig was en de termijn te kort in verband met vakanties. **(Procedure)**
d. Indiener is van mening dat bij vergelijking van basis variant met variant 3A scoort de veiligheid voor het station beter maar niet voor de bewoners. **(Bewoners Alternatief, Veiligheid)**
e. Bij de aanleg van een wissel bij Sierduif 13 wordt geen rekening gehouden met de veiligheid voor omwonenden en geluidsoverlast bij omwonenden (**Veiligheid en Geluid)**
f. Door de verdubbeling wordt afstand tot spoor en percelen woningen kleiner daarmee wordt privacy aangetast. (**Privacy en woongenot**)
g. Bij aankoop van percelen is ooit aangegeven dat mogelijke uitbreiding van 2e spoor aan zijde van het Waanderveld zou komen. (**Brief 1995)**
h. Door Variant 3A zal het azc mogelijk meer trillingenhinder krijgen. (**Trillingen)**
i. Het 2e perron zal leefgebied van spitsmuis vernietigen. Het lot van de veldspitmuis wordt wel aangetrokken maar van de bewoners niet ten aanzien van hinder, waardevermindering uitzicht etc. (**Planschade, Privacy en woongenot , Overig)**
j. Verzoek om voorkeursvariant niet vast te stellen maar te gaan voor Variant 3A. **(Bewoners Alternatief)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 8 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Brief 1995,
Geluid,
Informatiebijeenkomst
Planschade
Privacy en woongenot,
Procedure
Trillingen,
Veiligheid,
Overig.

9. Zienswijzen: 689548 en 429875

A:

Samenvatting zienswijze 9:

De zienswijze bestaat uit twee brieven. De twee zienswijzen worden hier samen samengevat weergegeven.

Brief 1: 689548

a. Indiener is van mening dat realisatie van het plan gevolgen heeft voor het woongenot doordat de afstand tussen spoor en woning wordt verkleind. (**Privacy en woongenot)**
b. Door aanleg spoor komt rails dichter bij de woning met als gevolg extra geluidsoverlast. **(Geluid)**
c. Door aanleg tweede perron met verlichting zal sprake zijn van meer lichtoverlast **(Overlast).**
d. Bestaande trillingen wordt reeds als hinderlijk ervaren, door aanleg spoor is in onderzoeksrapport geconstateerd dat de trillingen toenemen. **(Trillingen)**
e. Daarbij zal sprake zijn van aantasting in de privacy en leefbaarheid, doordat de afstand tussen spoor en woning wordt verkleind (**Privacy en woongenot)**
f. Het alternatief , de wissels op een andere locatie wordt niet verder onderzocht op basis van een foute aanname dat het station verplaatst moet worden, De conclusie komt niet overeen met eerder bevindingen in het rapport over de varianten studie waar 3A goedkoper is als basis variant. **(Bewoners Alternatief)**
g. Indiener verzoekt af te zien van basis variant en alternatief 3A uit te voeren. **(Bewoners Alternatief)**
h. Indiener verwijst in de zienswijze naar de brieven van 10 juli 2015 (akoestisch onderzoek passeerspoor Emmen- Zuid" en 15 juni 2015 "Varianten studie alternatieve locatie wissel). **(Bewoners Alternatief)**

Brief 2: aanvulling 429875

i. Zienswijze betreft aanvulling op eerder ingediende zienswijze , indiener is verbaasd over het gebruik van de groenstrook voor het spoor. Hierdoor komt spoor dichter bij de woning te liggen en het hek op 6 meter vanaf het perceel. Indiener is van mening dat de gemeente bewoners hierover niet voldoende op de hoogte heeft gesteld en daarom de procedure opnieuw moet. Mede omdat tijdens de inloop bijeenkomst van het bestemmingsplan duidelijk werd dat de huidige groenstrook 7 meter dichter bij de woning komt te liggen en bomen moeten worden gekapt. Dit is bij een eerdere bijeenkomst niet verteld. (**Informatiebijeenkomst, Procedure, Situering)**
j. Appellant stoort zich eraan dat in de rapporten getoetst wordt aan de maximaal toegelaten waarden. Er wordt geen rekening gehouden met de omstandigheden. (**Overig)**
k. Indieners verzoeken voorliggend plan niet vast te stellen maar te kiezen voor variant 3A. **(Bewoners Alternatief)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 9 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Inloopbijeenkomst
Overlast
Planschade
Privacy en woongenot,
Trillingen,
Overig.

10. Zienswijze: 170282

A:

Samenvatting zienswijze 10:

a. Indiener is van mening dat realisatie van het plan gevolgen heeft voor het woongenot doordat de afstand tussen spoor en woning wordt verkleind. (**Privacy en woongenot**),
b. Door aanleg spoor komt rails dichter bij de woning met als gevolg extra geluidsoverlast. Indiener dient bezwaar in tegen het bestemmingsplan vanwege toename geluidsoverlast, doordat de wissel dichter bij de woning wordt neergelegd. (**Geluid)**
c. Door aanleg tweede perron met verlichting zal sprake zijn van meer lichtoverlast. **(Overlast)**
d. Bestaande trillingen wordt reeds als hinderlijk ervaren, uit het onderzoeksrapport blijkt dat de trillingen toenemen. Indiener verwacht hierdoor nog meer overlast (**Trillingen)**
e. Indiener verwacht aantasting in de privacy en leefbaarheid, doordat de afstand tussen spoor en woning wordt verkleind. (**(Privacy en woongenot**),
f. Het alternatief, de wissels op een andere locatie wordt niet verder onderzocht op basis van een foute aanname dat het station verplaatst moet worden. De conclusie komt niet overeen met eerder bevindingen in het rapport over de varianten studie waar 3A goedkoper is als basis variant. (**Bewoners Alternatief**),
g. Indiener verzoekt daarom tot heroverweging van alternatief 3A, omdat de nu volgens indiener op foutieve gronden is afgewezen**(Bewoners Alternatief**),
h. Indiener verzoekt af te zien van basis variant en alternatief 3A uit te voeren. Met variant 3A hebben de woningen langs het spoor geen extra trillingenhinder**(Bewoners Alternatief, Trillingen**),
i. Indiener verwijst in de zienswijze naar de brieven van 10 juli 2015 (akoestisch onderzoek passeerspoor Emmen- Zuid" en 15 juni 2015 "Varianten studie alternatieve locatie wissel). **(Bewoners Alternatief)**

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 10 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Overlast
Privacy en woongenot,
Ter inzage legging
Trillingen

11. Zienswijze: 371354

A:

Samenvatting zienswijze 11:

Deze zienswijze is een zienswijze tegen de aanleg van de verdubbeling op voorgestelde wijze. De zienswijze is door 61 huishoudens (omwonenden aan de Sierduif en Tortelduif) ondertekend.

a. In de zienswijze wordt aangegeven dat voor de eerste informatiebijeenkomst te beperkt bewoners zijn uitgenodigd en de informatievoorziening niet voldoende was. (**(Informatiebijeenkomst)**
b. Allen verzoeken voorliggende plan niet vast te stellen maar over te gaan tot vaststelling van Variant 3A (**Bewoners Alternatief**),
c. Indieners zijn van mening dat Variant 3A ten onrechte wordt afgewezen en verzoeken om variant 3A nogmaals te vergelijken met voorliggend plan **(Bewoners Alternatief**),

B:

Beantwoording en gevolgen zienswijze 11 onder de thema's :

Bewoners Alternatief,
Informatiebijeenkomst

12+13 .Zienswijzen: 127523 en 785091
A:
Samenvatting zienswijze 12 en 13:
Zienswijze 12 en 13 zijn twee dezelfde zienswijzen. De zienswijzen worden op deze plaats gezamenlijk samengevat weergegeven.

a. Uitbreiding spoor gebaseerd op een verouderd meerjarenplan. **(Meerjarenplan)**
b. Indieners geven aan reeds veel overlast van bestaand station te ondervinden in de vorm van continue branden van verlichting, geluidsoverlast, stilstaan van treinen achter de woning, met inbreuk op de privacy tot gevolg en trillingen hinder, (**Privacy en woongenot, Trillingen, Overlast).**
c. Indiener is van mening dat gelet op de ontwikkelingen in de Delftlanden het station meer verplaats kan worden richting Nieuw- Amsterdam. (**Situering)**
d. Indiener geeft aan dat hij zich niet serieus genomen voelt en geeft aan vragen te hebben over de beoordeling van de haalbaarheid van de varianten en de dienstregeling. De conclusie van Movares wordt niet gedragen dat variant 3A niet haalbaar voor de dienstregeling. Volgens indiener is de basisvariant duurder en onveiliger dan variant 3A. En heeft variant 3A meerwaarde als OV verbinding of transferium, wat ten goede komt aan de verkeersstromen binnen het centrum van Emmen. (**Bewoners Alternatief)**
e. Indiener is van mening dat het plaatsen vaan camera's geen veiligere situatie tot gevolg heeft en vernielingen niet uitsluit. (**Veiligheid**)
f. Indiener is van mening dat er diverse voorzieningen moeten komen t.b.v. de veiligheid op en rondom het station.
g. Indiener was graag persoonlijk op de hoogte gesteld van de inloopbijeenkomst op 24 augustus. (**Inloopbijeenkomst)**
h. Door gebruik van groenstrook voor het spoor zal groen verdwijnen en zal extra overlast ontstaan van zichtverlies , geluid en aanleg. (**Situering, Overlast**)
i. Indiener vraagt zich af wie uitsluit dat de werkelijke trillingenwaarden niet boven de gestelde aanvaarde trillingennormen komt? **(trillingen)**
j. Indiener verwacht extra hinder, mede omdat in het gemeentelijk verkeer en vervoersplan 2012-2020, naast gewenste toename goederentransport ook een samenwerking met de Dry port en de greencorridor wordt gemeld **(Trillingen)**
k. Indiener is van mening dat door aanleg aanwezige station de waarde en verkoopbaarheid van de woning is gedaald (**Planschade)**
l. Indiener geeft aan dat bij de aanleg van he huidige station overlast beperkende maatregelen zijn beloofd, zoals herstel groen. Volgens indiener is dit niet gebeurd. Pas na lang aandringen is een sloot gegraven (2013) om wateroverlast tegen te gaan, waarbij vrijgekomen grond gebruikt is voor een aarden wal om overlast te voorkomen. Echter deze maatregelen zijn niet voldoende om geluidsoverlast weg te nemen of privacy te waarborgen. (**Overig)**
m. Indiener verzoekt om geluidswerende muur, groot/ hoog genoeg om ook privacy te waarborgen. **(Privacy en woongenot, Geluid)**

B:
Beantwoording en gevolgen zienswijze 12 en 13 onder de thema's :
Bewoners Alternatief,
Geluid,
Inloopbijeenkomst,
Overlast,
Meerjarenplan,
Planschade,
Privacy en woongenot,
Situering,
Trillingen,
Veiligheid,

14. Zienswijzen: 894371 Wijkvereniging Rietlanden
A:
Samenvatting zienswijze 14:

Zienswijze 14 is afkomstig van Wijkvereniging Rietlanden, zij behartigen de belangen voor de wijk.

a. De wijkvereniging geeft aan dat de uitvoering van het plan het woongenot en leefbaarheid van bewoners aantast. (**Privacy en woongenot)**
b. De wijk vereniging is van mening dat de veiligheid in het geding is. **(Veiligheid)**
c. De wijkvereniging onderschrijft zienswijze 5. (**zie zienswijze 5)**
d. Verzoek om voorliggend plan niet vast te stellen maar variant 3A ten uitvoer te brengen **(Bewoners Alternatief)**

B:
Beantwoording en gevolgen zienswijze 14 onder de thema's :
Bewoners Alternatief,
Privacy en woongenot,
Veiligheid,
Beantwoording Zienswijze 5

15) Zienswijzen: 752669 Provincie Drenthe
A:
Samenvatting zienswijze 15:

Gedeputeerde Staten van Drenthe geven aan dat het provinciaal belang op voldoende wijze in het plan is opgenomen. (**Overig)**

B:
Beantwoording en gevolgen zienswijze 15 onder de thema's :
Overig.

16 en 17) Zienswijzen: 808084 en505281
A:
Samenvatting zienswijze 16 en 17:

Zienswijze 16 en 17 zijn twee dezelfde zienswijzen. De zienswijzen worden op deze plaats gezamenlijk samengevat weergegeven.

a. Het plan heeft een negatieve invloed op het woongenot, privacy en waardedaling van de woning, hiervoor stellen indieners de gemeente aansprakelijk. (**Privacy, Woongenot, Planschade**)
b. Indieners zijn van mening dat tijdens de informatiebijeenkomst niet geluisterd is naar de bewoners en dat tijdens de informatiebijeenkomsten niet is vermeld dat de groenstrook langs het spoor over de gehele lengte van de Tortelduif met 7 meter wordt ingekort. (**Informatiebijeenkomst, Situering**)
c. Tijdens de inloopbijeenkomst werd indiener pas duidelijk dat deel van spoor op groenstrook wordt gerealiseerd , indiener vraagt zich af waarom dit niet eerder is getoond. (**Inloopbijeenkomst)**
d. Indiener is van mening dat de vragen ten aanzien van geluid en trillingenhinder niet voldoende zijn beantwoord ten aanzien van de overschrijding van de normen. **(Geluid en Trillingen**)
e. Volgens rapport RIVM hebben aanwonenden aan het spoor ernstig hinder van trillingen die door de treinen worden veroorzaakt. (**Trillingen)**
f. Indieners geven aan dat gedeputeerde Brink heeft aangegeven nogmaals naar het alternatief te kijken om tot een juist oordeel te komen en Variant 3A over te nemen. (**Bewoners Alternatief**)

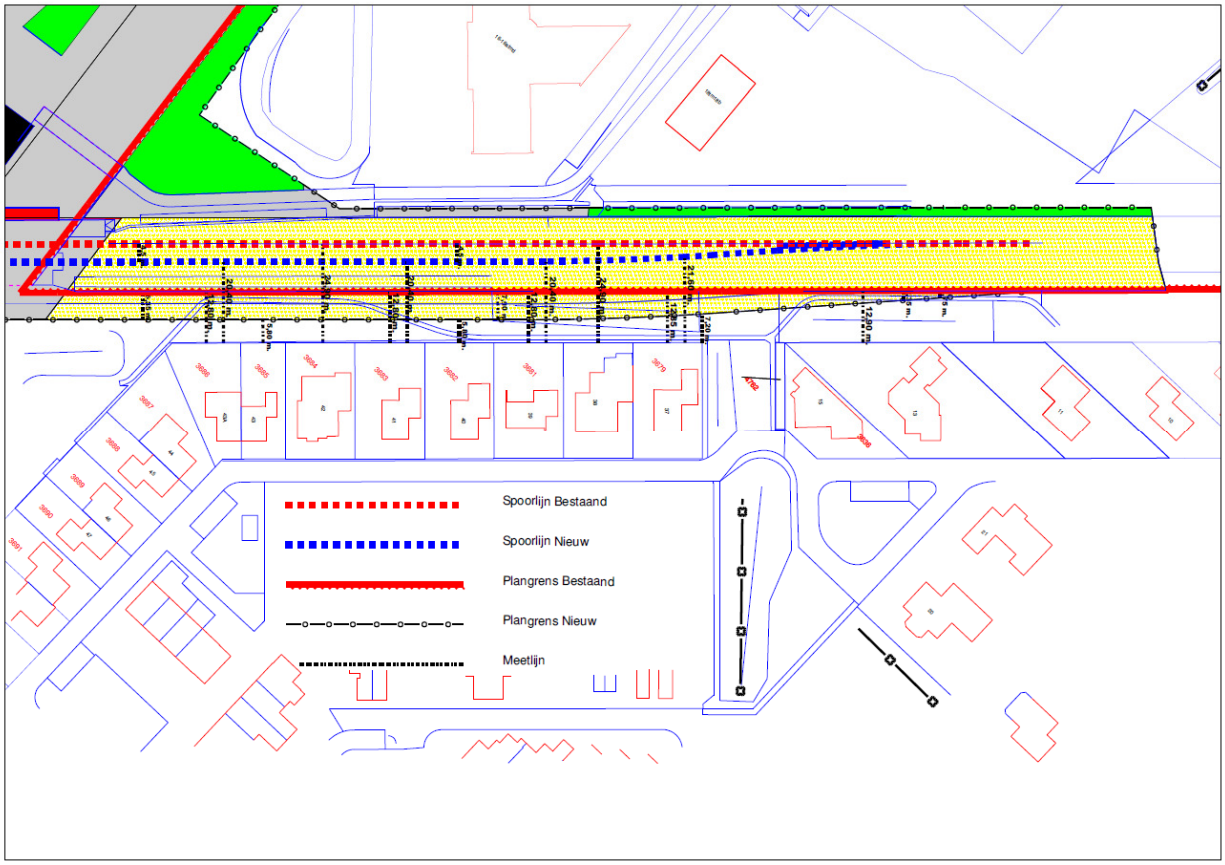
B:
Beantwoording en gevolgen zienswijzen 16 en 17 onder de thema's :
Bewoners Alternatief,
Geluid
Informatiebijeenkomst
Inloopbijeenkomst
Planschade
Privacy en woongenot,
Situering
Trillingen

2. Beantwoording zienswijzen en gevolgen voor het bestemmingsplan.

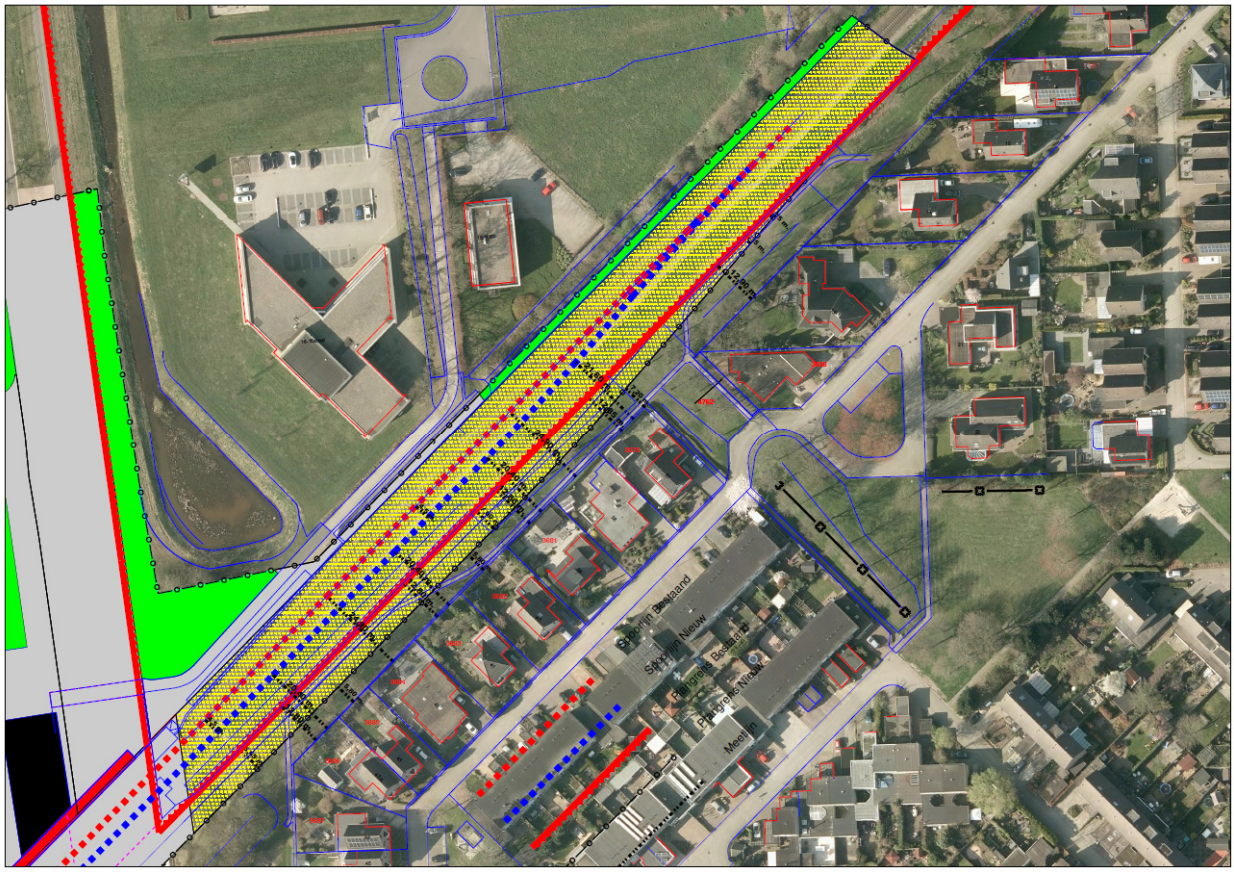
B. Bestemmingsplan

Beantwoording zienswijze: 5

Een bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen, de toelichting, de regels en de verbeelding. De toelichting vormt de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan. In de toelichting wordt ingegaan op het doel van het bestemmingsplan, het relevante beleid, een beschrijving van het plangebied / de planontwikkeling, de relevante omgevingsaspecten. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende gedeelte van een bestemmingsplan.
Alle gronden binnen het plangebied hebben een bestemming en / of aanduiding gekregen op de verbeelding. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt in hoofdstuk 4.2 een uitleggeven over de ontwikkeling en de werkzaamheden die nodig zijn voor de ontwikkeling en met figuur 4.3 verduidelijkt.
Blijkbaar was figuur 4.3 in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan niet voldoende duidelijk over welke gronden bij de ontwikkeling worden betrokken. Om die reden wordt de toelichting visueel met het hierna volgende afbeeldingen aangevuld.



Afbeelding1 : Planbegrenzing met topografische ondergrond: oude en nieuwe situatie. De verandering van het bestemmingsplan ten opzichte van de huidige situatie zit in de breedte van het spoortalud en de spoorsloot, een onderhouds-/inspectie pad en het hekwerk.



Afbeelding 2: Planbegrenzing met ondergrond luchtfoto: oude en nieuwe situatie. De verandering van het bestemmingsplan ten opzichte van de huidige situatie zit in de breedte van het spoortalud en de spoorsloot, een onderhouds-/inspectiepad en het hekwerk.

Tevens zal de toelichting tekstueel worden aangevuld met een uitleg van de afbeeldingen.

Overigens, vanaf het begin van de ontwikkeling is duidelijk geweest dat voor de realisatie van het tweede perron en de verdubbeling van het spoor extra gronden nodig zijn. Hierdoor is kan de verdubbeling niet direct worden uitgevoerd en is het voeren van een ruimtelijke procedure nodig. Afbeelding 1 verduidelijkt dit nog eens.
De zwarte lijn doorbroken met stip is de nieuwe plangrens en de rode doorgetrokken lijn de oud plangrens. Uit de afbeelding valt te lezen dat tussen Tortelduif 44 en Tortelduif 37 de plangrens ca. 7 meter verplaatst in het nu nog openbaar groen en tussen Sierduif 15 en Sierduif 11 deze afstand snel afneemt van ca. 5 meter tot de bestaande plangrens.
Omdat ten behoeve van het talud, spoorsloot onderhouds- en inspectiepad gronden nodig zijn die nu als groen bestemd zijn en begroeid zijn met bomen en struiken is in het bestemmingsplan in de specifieke gebruiksbepalingen als voorwaarde opgenomen dat binnen twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan uitvoering wordt gegeven aan de aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing van het spoortalud/ spoorsloot / spoorberm ter hoogte van de Tortelduif 37 tot en met 44 en Sierduif 10 tot en met 15 te Emmen met groene (hoog)opgaande beplantingselementen en/ of green wall.
Hierdoor wordt een nieuwe groene afscheiding gecreëerd tussen woon-en

spooromgeving, om de privacy van aanwonenden te waarborgen. Deze inpassing van het groen zal in overleg samen met de aanwonenden langs het spoor plaats vinden.

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijze 5 betreffende het onderdeel Bestemmingsplan geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting in hoofdstuk 4.2 door het toevoegen van verduidelijkende afbeeldingen 4.2a en 4.2b en een tekstuele toelichting op deze afbeeldingen.

B. Bewoners Alternatief zie ook Varianten

Beantwoording zienswijzen: 1, 3, 4, 5 6 ,7, 8, 9 10, 11, 12,13, 14, 16 en 17

Het college van de gemeente Emmen heeft kennis genomen van de brief van 10 juli 2015, geschreven door omwonenden in de nabijheid van het station Emmen Zuid. Gelet op de inhoud van de brief en de zienswijzen van omwonenden in nabijheid van het station is aanvrager van het initiatief (provincie Drenthe) gevraagd om door een onafhankelijk bureau de door de bewoners aangedragen variant ten opzichte van de voorkeursvariant te laten onderzoeken.
De second opinion van de beoordeling van de bewonersvariant is uitgezet bij InVra Plus, een civiel technisch adviesbureau. Tevens is aan het bureau om een inhoudelijke beoordeling gevraagd van de reactie van Movares (d.d. 28 juli 2015) op de brief van de bewoners van 10 juli.
Het adviesbureau heeft de voorkeursvariant zoals opgenomen in het bestemmingsplan vergeleken met de bewonersvariant. De second opinion wordt als bijlage bij het vast te stellen bestemmingsplan gevoegd.
Uit de second opinion blijkt dat de "Voorkeursvariant" (zoals opgenomen in het bestemmingsplan) vervoerskundig hoog scoort, maar niet wat betreft draagvlak bij de direct omwonenden. De "Bewonersvariant" scoort hoog qua draagvlak bij de direct omwonenden maar vervoerkundig scoort deze variant laag. Bij de keuze tussen "Voorkeursvariant" en "Bewonersvariant" levert de "Voorkeursvariant" duidelijk voordelen op ten opzichte van de "Bewonersvariant". Voornaamste redenen om te kiezen voor de voorkeursvariant boven de bewonersvariant zijn:

i. de te gespreide ligging van de bewonersvariant, met daarbij behorende loopafstanden, waardoor overstappen wordt bemoeilijkt aan aanpassen dienstregeling (bel) bus nodig is.
ii. de gevolgen voor de overweg aan de Wilhelmsweg. Deze overweg zal eerder en langer gesloten zijn voor het wegverkeer bij de bewonersvariant.
iii. gebrek aan toekomstvastheid (een verder uitbreiding van het dubbel spoor zal leiden tot desinvesteringen).
iv. qua aanlegkosten scoren de bewonersvariant en de voorkeursvariant gelijk echter de bewonersvariant is duurder vanwege de extra dienstregelingsuren die nodig zijn.
v. de bewonersvariant heeft een lagere groeiverwachting aan treinreiziger, dit heeft gevolgen voor de exploitatie het verschil kan op lopen tot 330.000 euro per jaar, hierdoor is de verdubbeling niet rendabel genoeg , waardoor verdubbeling niet door kan gaan.
vi. de voorkeursvariant is toekomst vast en biedt meer perspectief met het oog op verdere verdubbeling.
vii. sociale veiligheid, bij de bewonersvariant is geenzicht op het andere perron.
viii. de bewonersvariant is vervoerkundig minder robuust en minder betrouwbaar qua exploitatie. Dit omdat de trein in de richting Emmen pas kan vertrekken nadat de trein uit de richting Emmen gehalteerd heeft èn is vertrokken naar het dubbelspoor. In de Voorkeursvariant kan de trein in de richting Emmen vertrekken meteen nadat de trein uit de richting Emmen aangekomen is spoor 2. In de bewonersvariant kan de mogelijke rijtijdwinst niet geheel worden gerealiseerd met als gevolg hogere exploitatiekosten door een lagere vervoergroei en dus lagere opbrengsten dan bij de voorkeursvariant.

Naast de variantenbeoordeling heeft het adviesbureau ook de reactie van Movares op de brief van de bewoners beoordeeld. Ten aanzien van deze reactie/ memo van Movares dd. 28 juli 2015, als reactie op de bewonersbrief oordeelt InVra plus dat deze objectief en volledig is.

Overleg gedeputeerde
Als gevolg van de reacties van omwonenden tijdens de 2e inloopbijeenkomst en de zienswijzen is gedeputeerde Brink donderdag 4 februari 2016 bij aanwonenden op bezoek geweest. Tijdens dit bezoek heeft de buurt laten weten niet te kunnen in stemmen met de second opinion en om die reden zelf bij InvraPlus geweest (opsteller second opinion). Als gevolg van dat bezoek hebben de bewoners nog een alternatief voor het station en perron opgesteld waardoor het gehele station zuidelijker komt te liggen. Tijdens de bijeenkomst van 4 februari heeft de gedeputeerde besloten om deze variant ook verder uit te laten zoeken en de uitkomst van dat onderzoek met de bewoner te delen. Dinsdag 25 oktober 2016 heeft opnieuw een gesprek met bewoners plaatsgevonden. In dit overleg is door de gedeputeerde aangegeven dat gelet op de uitkomsten van dit laatste onderzoek met het project wordt verder gegaan op de wijze zoals dat ook als ontwerp ter inzage heeft gelegen. Dit omdat de bewonersvariant slechter scoort dan het basisvariant op de onderdelen railverkeerstechniek en transfer; De overwegveiligheid minder veilig is; De bouwkosten hoger zijn en het ontwerp minder duurzaam is. Het bestaande perron en station moeten gesloopt worden er moeten twee nieuwe perrons, een extra onderdoorgang nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd kost extra materialen. Tevens heeft de variant meer ruimtebeslag.

	Basisvariant	Alternatief ontwerp
Railverkeerstechniek	o	-
Transfer	o	--
Overwegveiligheid	o	-
Bouwkosten	o	--
Duurzaamheid	o	--
Ruimtebeslag	o	--
Trillingen	o	+
Geluid	o	o
Kabels en Leidingen derden	o	++
Vergunningen en planologie	o	o

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen 1, 3, 4, 5 6 ,7, 8, 9 10, 11, 12,13, 14, 16 en 17 betreffende het onderdeel Bewoners alternatief hebben tot gevolg gehad dat een second opinion is uitgevoerd, waarbij de voorkeursvariant en de bewonersvariant zijn vergeleken.
Deze second opinion wordt als bijlage bij het vastgestelde bestemmingsplan gevoegd.
Tevens is de reactie van Movares op de bewonersvariant onafhankelijk beoordeeld.
De beoordeling van de varianten heeft niet geleid tot nieuwe inzichten en verder geen

aanpassingen aan het bestemmingsplan anders dan het toevoegen van de second opinion tot gevolg in bijlage 19.
Daarnaast is ook een alternatief van bewoners voor het station en perron onderzocht. Dit onderzoek is ook als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan, bijlage 20. Ook dit onderzoek heeft niet geleid tot aanpassingen van het spoorontwerp.

Gelet op de second opinion en de beoordeling van de varianten door een onafhankelijke deskundige gaan wij door met het voorkeursvariant van de spoorverbinding zoals als ontwerp ter inzage heeft gelegen

B. Brief 1995,
Beantwoording zienswijzen: 1,3, 5, 8 en14
De bedoelde brief uit november 1995 was een beantwoording van een inspraak reactie op het bestemmingsplan Waanderveld. In het de brief is het volgende aangegeven:
"bij de berekening is uitgegaan van een toekomstige verdubbeling van de spoorlijn, die - zoals het er nu uitziet- aan de zijde van het bedrijvenpark zal worden gerealiseerd."

In deze brief wordt geen definitieve uitspraak gedaan over aan welke kant een mogelijk tweede spoor wordt aangelegd.

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen: 1,3, 5, 8 en 14 betreffende het onderdeel Brief 1995 geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Geluid
Beantwoording zienswijzen: 1,3, 4, 5 , 6, 8, 9 10, 12, 13 14 16 en 17

Geluidproductieplafonds
Spoorgeluid moet wettelijk voldoen aan het geluidproductieplafond. Een geluidproductieplafond is een norm voor geluidproductie afkomstig van een rijksweg of spoorweg. De norm moet door de beheerder worden nageleefd. Een toename van geluid is mogelijk zolang aan de vastgestelde geluidsnormen(GPP's) kan worden voldaan.
Het geluidregister met Geluidproductieplafonds (GPP's) is gebaseerd op een rekenmodel. Het betreft een virtueel model waarin geluidsplafonds zijn berekend (niet gemeten). In dit virtuele model zijn de woningen niet opgenomen en hebben daarom ook geen invloed op de uitkomsten. Hierdoor kan het geluid zich als het ware bewegen in een vrij veld waardoor de waarden op referentiepunten (allen op 50 meter afstand van he spoor) in heel Nederland vergelijkbaar zijn. Tevens wordt op deze afstand een gemiddelde representatieve geluidbelasting verwacht.
De (hoogte-)ligging van de (spoor)baan en van het maaiveld zijn wel meegenomen in het model. De 50 meter afstand die wordt gehanteerd bij het geluidproductieplafond is geen norm, maar een uitgangspunt van het model. De 'norm' is het bestaande geluidproductieplafond.
De geluidproductieplafonds hebben een signaalfunctie om gemaakte afspraken over geluid afkomstig van de infrastructuur te monitoren op gekozen referentiepunten. De GPP's zijn gebaseerd op het gemiddelde van de realisatiecijfers van 2006, 2007 en 2008. Doel van de wetgeving is dat bijvoorbeeld ProRail als beheerder wijzigingen aan het spoor kan doorvoeren mits de GPP's niet overschreden worden. Dit voorkomt onderzoek op woningniveau en vermindert de administratieve last zonder dat omwonenden daarmee benadeeld worden. Als blijkt dat in de toekomstige situatie op de GPP-referentiepunten de geluidbelasting afneemt ten opzichte van de referentiesituatie dan kan worden aangenomen dat op woningniveau in de toekomstige situatie evenmin overschrijdingen zullen zijn. Daarmee kan onderzoek op woningniveau achterwege blijven. Dit is gedetailleerd vastgelegd in de wet Milieubeheer.
Op dit spoorvak is sprake van een relatief grote afnamen ten opzichte van het GPP-niveau hierdoor (minimaal 4 dB) kan worden geconcludeerd dat op woningniveau het geluid ook sterk afneemt. Dit geldt ook voor de woningen die dichter dan 50 meter bij het spoor staan.

Wijzigingen GPP
De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het vaststellen van en het toezicht op de naleving van de GPP's op de referentiepunten. Rijkswaterstaat en ProRail zijn als beheerders van de (spoor)wegen verantwoordelijk voor de naleving van de geluidproductieplafonds. Het aanpassen van GPP's is een bevoegdheid van de Minister, geen plicht of bevoegdheid van de gemeente. Een verzoek tot wijziging kan door gemeenten worden aangevraagd vanaf 2018. Zie artikel 11.48 Wet milieubeheer. Hiertoe kan worden overgegaan als een wijziging van de GPP's passend is binnen de gemeentelijke beleidskaders.

Vastgestelde GPP
Op 1 juli 2012 zijn door een wetswijziging van de Wet milieubeheer de geluidproductieplafonds (GPP's) voor de hoofdspoorwegen en ook voor rijkswegen van kracht geworden. In de nieuwe situatie mag het geluidsniveau het vastgestelde GPP niet overschrijden. Uit het geluidregister zoals door het ministerie van Infrastructuur en Milieu is vastgesteld kan gelezen worden dat:

- Ter hoogte van Tortelduif 40 en 41 op 1 juli 2012 is geconstateerd dat de

heersende geluidswaarde bij eerste vaststelling 59.2 dB was. Voor deze locatie is het GPP, na correctie op 24 juni 2014, vastgesteld op 60.7 dB .

- Ter hoogte van Tortelduif 45 (in het groen) is op 1 juli 2012 geconstateerd dat de heersende waarde bij eerste vaststelling was 58.2 dB was. Het GPP, na correctie op 24 juni 2014, is vastgesteld op: 59.7 dB
- Ter hoogte van Sierduif 13- en 15 op 1 juli 2012 geconstateerd dat de heersende waarde bij eerste vaststelling was 59.6 dB. Het GPP, na correctie op 24 juni 2014, is vastgesteld op 61.1 dB.
- Ter hoogte van Sierduif 9 op 1 juli 2012 geconstateerd dat de heersende waarde bij eerste vaststelling was 61.3 dB. Het GPP, na correctie op 24 juni 2014, is vastgesteld op: 62.8 dB.
- Ter hoogte van Sierduif 5 op 1 juli 2012 geconstateerd dat de heersende waarde bij eerste vaststelling was 60.7 dB. Het GPP, na correctie op 24 juni 2014, is vastgesteld op: 62.2 dB.

Toename spitstreinen (Zienswijze 1, 5)
Door de toename van de treinen in de spits en de aanleg van de wissel neemt de geluidsproductie toe. Echter, uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat, na uitvoering van het project Emmen-Zuid, geen overschrijdingen van de GPP's zullen optreden. Mede door de lagere snelheid van de stoppende reizigerstreinen, de inzet van stiller materieel en de afschermende werking van de perrons aan beide zijden van het spoor. De te verwachten geluidstoename valt binnen de waarden van het vastgestelde Geluidsproductieplafond en is daarmee aanvaardbaar.

(zienswijze 5) Op het moment van vaststelling en gebruik name van het station Emmen Zuid werd het systeem van de GPP's nog niet gehanteerd. Dit systeem is pas na gebruik name ingevoerd, sinds 2014 zijn voor de Tortelduif en Sierduif waarden vastgesteld. ProRail toetst bij iedere wijziging van de spoorweg of deze gewenste wijziging past binnen de plafonds. De toetsing vindt plaats door een akoestisch onderzoek uit te voeren. Uit dit akoestisch onderzoek moet blijken of de plafonds worden overschreden.

Geluidskaarten:(Zienswijze 5)
De geluidskaarten op: http://www.rivm.nl/ Onderwerpen/G/ Geluidbelasting/ Geluidbelasting_per_postcodegebied" geven een indruk maar kunnen niet worden gebruikt voor toetsing van de geluidkwaliteit en zijn indicatief voor 2011. Deze indicatie kan niet gebruikt worden in het kader van normtoetsing en er kunnen geen rechten aan worden ontleend. Tevens geven zij geen beeld op woningniveau.
Bovendien betreft de geluidkaart de geluidbelasting van de weg in 2011, voor de bouw van de verdiepte wegligging van de Nieuw-Amsterdamsestraat en met gebruikmaking van verouderd treinmaterieel.

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen: 1,3, 4, 5 , 6, 8, 9 10, 12, 13 14 16 en 17 betreffende het onderdeel Geluid geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Informatiebijenkomst
Beantwoording zienswijzen: 3, 8, 9, 11, 16 en 17

(Zienswijzen 8, 11) Voor de eerste informatiebijeenkomst op 19 januari 2015 zijn de aanwonenden wonende in de voor deze ontwikkeling maatgevende woningen uitgenodigd.
Tijdens deze avond is het voornemen van de provincie om het spoor ter hoogte van het station Emmen Zuid te verdubbelen om de bereikbaarheid van Emmen per spoor te verbeteren uitgelegd. Tevens is uitleg gegeven over de uitgevoerde onderzoeken en is toestemming gevraagd voor het doen van trillingenonderzoek bij de aanwonenden in huis.

De tweede bijeenkomst heeft plaatsgevonden op 18 mei 2015 tijdens deze avond heeft een terugkoppeling van de informatieavond d.d. 19 januari 2015 plaatsgevonden en zijn de uitkomsten van de trillingenonderzoek bij aanwonenden aan de Tortelduif en Sierduif gedeeld. Tevens heeft een terugkoppeling van het onderzoek na alternatieve locaties voor wissel en perron van de uitbreiding van Emmen Zuid plaatsgehad en een uitleg over het wijzigen van het bestemmingsplan.
Tijdens de bijeenkomsten waren kaartmaterialen aanwezig die ons inzien duidelijk de begrenzing van het gebied weergaven en het ruimtebeslag van de ontwikkeling toonde.
Na de gehouden presentaties was gelegenheid om aan aparte tafels vragen te kunnen stellen over trillingen, bestemmingsplan en alternatieven.

(zienswijze 8) De stukken tav trillingen en de alternatieven die in de tweede bijeenkomst zijn toegelicht zijn na de tweede bijeenkomst aan geïnteresseerden verzonden. Deze zijn gelet op de ingewikkelde materie eerst toegelicht in de tweede bijeenkomst waarna een ieder thuis rustig de stukken kon bekijken.
Tijdens de beide informatiebijeenkomsten is geprobeerd om de ontwikkeling zo duidelijk mogelijk uit te leggen en het proces zo goed mogelijk te beschrijven en alle vragen te beantwoorden. Dat u zich tijdens deze bijeenkomsten niet voldoende geïnformeerd vindt en niet gehoord is spijtig om te horen.
Temeer omdat de uitkomst van de tweede bijeenkomst was dat nader onderzoek van de mogelijkheden van de door omwonende opgestelde bewonersvariant zou worden uitgezocht.

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen: 3, 8, 9, 11, 16 en 17 betreffende het onderdeel Informatiebijeenkomst geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Inloopbijeenkomst
Beantwoording zienswijzen 5, 12,13 16,17
Op 24 augustus 2015 is een inloopbijeenkomst gehouden ten behoeve van het bestemmingsplan. Tijdens deze bijeenkomst kon een ieder zich laten informeren over het ontwerpbestemmingsplan. Diverse geïnteresseerden hebben tijdens deze bijeenkomst het bestemmingsplan bekeken.
Vanwege het feit dat deze bijeenkomst het bestemmingsplan betrof heeft, zoals gebruikelijk, een publicatie in IN Emmen gestaan, zodat alle belangstellenden (meer dan alleen de aanwonenden) kennis konden nemen van de informatiebijeenkomst.

(Zienswijze 5)
Naast het bestemmingsplan konden tijdens de inloopbijeenkomst ook andere informatieve kaarten worden ingezien.
Helaas was op 1 van die kaarten de opstelsom van het aantal m2 niet goed gegaan. Met als gevolg dat de kaart wel de juiste weergave van het plangebied aangaf en de benodigde gronden maar niet de juiste oppervlakte maten. Op uw verzoek heeft u per post een kaart ontvangen met dezelfde weergave en de juiste maatvoering.

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen: 5, 12,13 16, en 17
betreffende het onderdeel Inloopbijeenkomst geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Meerjarenplan
Beantwoording zienswijzen12 en 13

Ter vervanging van het station Bargeres is in het masterplan Delftlanden het station opgenomen op de huidige locatie. Dit onder meer vanwege de bereikbaarheid en de aanwezige parkeergelegenheid en de realisatie van de wijk Delftlanden. Dat de wijk Delftlanden niet zo snel tot ontwikkeling is gekomen dan verwacht en zoals het er nu naar uitziet zich beperkt tot Delftlanden fase 1, doet niets af aan de ligging en het ontwerp van het station. De randvoorwaarden van een station op deze locatie zijn hetzelfde gebleven.
Hierdoor kan niet zomaar met het station geschoven worden. Daarbij is het verschuiven van het station zonde van de investering op deze plek.
De provincie Drenthe is samen met de provincie Overijssel opdrachtgever van de treinconcessie Vechtdallijnen (Zwolle – Emmen en Almelo – Mariënberg). Vanaf de decentralisatie van deze treindiensten zijn de provincies bezig om deze treindienst te verbeteren met als doel om meer reizigers in de trein te krijgen en de exploitatie rendabeler te maken. Vanaf de start van de concessie Vechtdallijnen rijden er in de spits extra treinen tussen Zwolle en Coevorden. Vanwege beperkingen in de infrastructuur was dit niet mogelijk tussen Coevorden en Emmen. Dit is echter wel een grote wens van de provincie Drenthe en de gemeente Emmen. Daarom is opdracht gegeven aan ProRail om onderzoek te doen naar de (on)mogelijkheden voor het doortrekken van de spitstreinen Zwolle – Coevorden naar Emmen en het optimaliseren van de huidige dienstregeling.
Uit deze capaciteitsanalyse blijkt de aanleg van een passeermogelijkheid bij station Emmen Zuid noodzakelijk is voor de gewenste uitbreiding en dat deze passeermogelijkheid leidt tot een reistijdverkorting van Zwolle – Emmen van 4 minuten. Een bijkomend voordeel van deze versnelling is de betere aansluiting tussen trein en bus op station Emmen

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen: 12 en 13 betreffende het onderdeel Meerjarenplan geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Overlast
Beantwoording zienswijzen 7, 9,10,12,13

(Zienswijzen 9, 10) Net als het bestaande perron zal het nieuwe perron verlicht moeten worden. Gelet op de situering van de woningen en de afstand van het uiterste puntje van het nieuwe perron ten opzichte van de dichtstbijzijnde achtergevel van een woning (ca 43m) wordt deze overlast ten aanzien van licht aanvaardbaar geacht. Uw woning staat op ca 66 en ca 183 meter afstand van het perron daarmee is het mogelijk overlast nog kleiner.

(Zienswijzen 12, 13) Het spijt ons te horen dat u ondanks de getroffen maatregelen om overlast te voorkomen nog steeds overlast onder vind van het bestaande perron en station. Uw klacht ten aanzien van verlichting en geluid van de omroepinstallatie hebben we bij ProRail neergelegd. Aangegeven is dat t.a.v. het geluid uit de omroepinstallaties en lichtafstemming deze volgens de inrichtiningsrichtlijnen van ProRail zijn gerealiseerd en deze niet per station anders ingeregeld kunnen worden.

(Zienswijzen 7, 12, 3) Realisatie van de verdubbeling en de aanleg van het perron zal overlast met zich meebrengen.
Bouwoverlast en overlast als gevolg van het rooien van bomen maakt echter geen deel uit van de planologische procedure en zal ook afgelopen zijn zodra het perron gereed is en het spoor verdubbeld.
Het groen dat verwijderd wordt moet conform het bestemmingsplan weer worden aangelegd. In het bestemmingsplan zijn hiervoor specifieke gebruiksbepalingen als voorwaarde opgenomen. Hierin is aangegeven dat binnen twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan uitvoering wordt gegeven aan de aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing van het spoortalud/ spoorsloot / spoorberm ter hoogte van de Tortelduif 37 tot en met 44 en Sierduif 10 tot en met 15 te Emmen met groene (hoog)opgaande beplantingselementen en of green wall. Hiermee wordt nieuw afschermend groen gecreëerd tussen woon-en spooromgeving, om de privacy van aanwonenden te waarborgen. Het voornemen is om deze groene inpassing samen met de aanwonenden langs het spoor te doen.

C. Gevolg voor bestemmingsplan:
Zienswijzen: 7, 9,10 12 en 13 betreffende het onderdeel Overlast geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

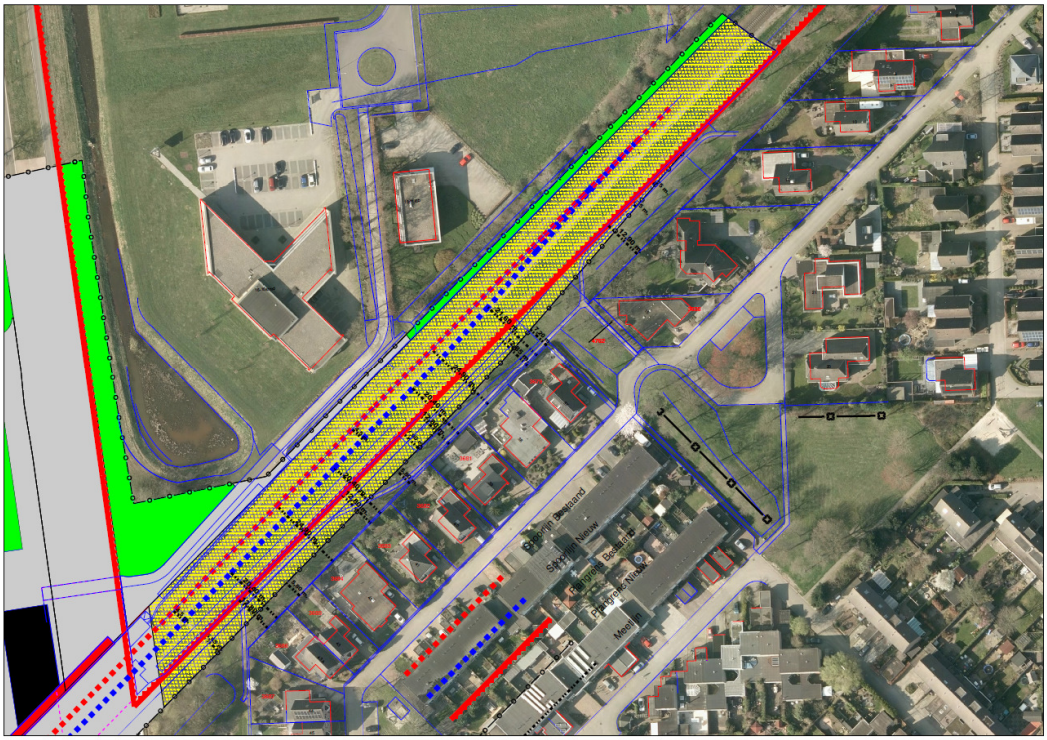
B. Planschade
Beantwoording zienswijzen: 3, 4, 6, 8 12, 13,16,17

Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient altijd een goede belangenafweging plaats te vinden, zowel van het individuele als het maatschappelijke belang. Deze afwegingen vinden onder anderen plaats op basis van de gedane onderzoeken. Gekeken wordt bijvoorbeeld welke mogelijkheden en onmogelijkheden aanwezig zijn ten aanzien van de uitvoering van een gewenst plan. In dit geval is geoordeeld dat met de uitvoering van het plan meer mensen baat hebben van de verdubbeling dan overlast Geconcludeerd kan worden dat enig nadelig effect, door de realisatie van de verdubbeling, op de waarde van vastgoed in de omgeving niet bij voorbaat is uit te sluiten maar dat de invloed van genoemde factoren voor de bestaande waarde beperkt en aanvaardbaar is.
Voorzover toch sprake is van waardedaling kan, na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan, een beroep op een tegemoetkoming in schade (planschade) worden gedaan in overeenstemming met de procedure van art 6.1 Wro en de gemeentelijke procedureverordening tegemoetkoming in schade. Onderzocht wordt dan of er waardevermindering is en in hoeverre de waardevermindering voor vergoeding in aanmerking komt.

C. Gevolg voor bestemmingsplan
Zienswijzen: 3, 4, 6, 8 12, 13,16,17 betreffende het onderdeel Planschade geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan

B. Privacy en woongenot
Beantwoording zienswijzen: 1,3, 4, 5 6, 7 8 9 10, 12, 13 14, 16, 17

Aantasting van (het gevoel van) privacy of woongenot is helaas niet altijd te voorkomen. De afstand van de tweede spoorrails tot de erfgrens van de woningen, met adres Tortelduif 37 tot en met 43a, is gemiddeld ca. 20 meter. Waarna de tuinen van de woningen met een gemiddelde diepte van ca 10. meter volgen.
Na Tortelduif 37 richting Sierduif 13 en 15 wordt de afstand van de erfgrens van de woningen tot het tweede spoor en de wissel steeds groter. Hierdoor staan de woningen gemiddeld ca 28 of meer van het tweede spoor. Dit is niet onaanvaardbaar of anders dan in op menig andere locaties langs het spoor in Emmen.
Ter voorkoning van inkijk in uw tuinen is in het bestemmingsplan de verplichting tot het aanplanten van nieuwe beplanting of het plaatsen van een green wall opgenomen. Gelet op de afstand van het spoor ten opzichte van de woningen en de verplichting om afschermend groen of een green wall te plaatsen zijn wij van mening dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.



Afbeelding 2: Planbegrenzing met ondergrond luchtfoto: oude en nieuwe situatie. De verandering van het bestemmingsplan ten opzichte van de huidige situatie zit in de breedte van het spoortalud en de spoorsloot, een onderhouds-/inspectie pad en het hekwerk.

C. Gevolg voor bestemmingsplan
Zienswijzen: 1,3, 4, 5 6, 7 8 9 10, 12, 13 14, 16, 17 betreffende het onderdeel Privacy en woongenot geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Procedure,
Beantwoording zienswijzen: 5,8,9

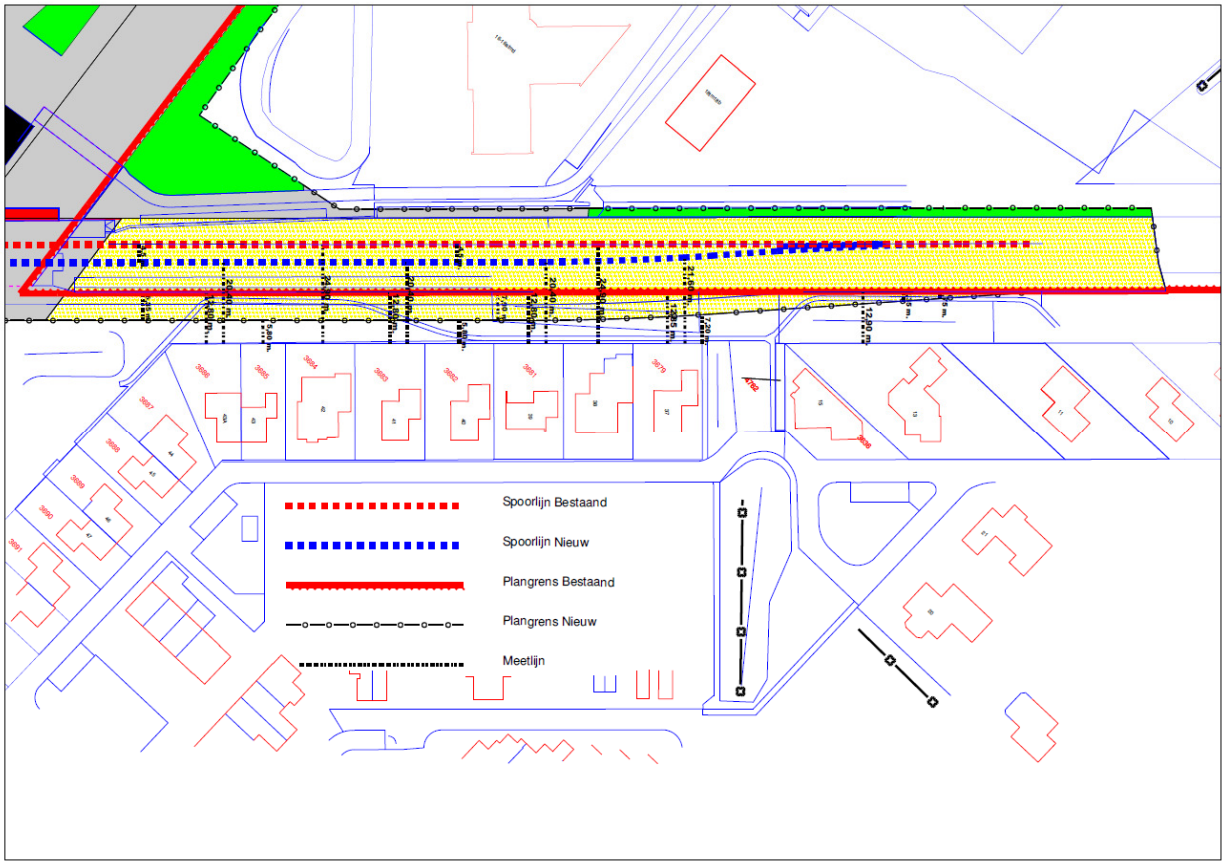
Het bestemmingsplan heeft in de zomer ter inzage gelegen. Deels binnen en deels buiten de "grote" zomervakantie hierdoor was het voor een ieder mogelijk om het plan in te zien en te reageren. De Wet ruimtelijke ordening noch de Algemene wet bestuursrecht verzet zich niet tegen het ter inzage leggen van het ontwerpwijzigingsplan in een vakantieperiode.
Alle officiële gemeentelijke publicaties worden gepubliceerd op de website van de gemeente en in het huis aan huid blad Emmen.nu. N.a.v. de zienswijze is nogmaals gecontroleerd of de publicatie geplaatst is geweest. Hieruit blijkt dat op 20 augustus 2015 de aankondiging van de bijeenkomst in Emmen.nu heeft gestaan.
Ook de publicatie van het bestemmingsplan heeft op voorgeschreven wijze plaatsgevonden en ter inzage gelegen. Er is geen reden om de ter inzage legging op nieuw te doen.

C. Gevolg voor bestemmingsplan
Zienswijzen: 5,8 en 9 betreffende het onderdeel Procedure geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Situering

Beantwoording zienswijzen 1,3, 4, 5, 6, 7, 9 12,13, 16,17

De aanleg van het station Emmen-Zuid heeft medio 2010 bewust op deze locatie plaatsgevonden. De keuze voor de onderhavige locatie heeft vooral betrekking op de bereikbaarheid en toegankelijkheid, van het gebied door de centrale ligging van de locatie. Daarnaast had en heeft de locatie toekomstperspectief voor groei. In eerste aanleg had het station als doel het realiseren van een station voor enkelsporige haltering in combinatie met een ongelijkvloerse kruising tussen de Nieuw-Amsterdamsestraat en het spoor, waarbij rekening gehouden is met een toekomstige spoorverdubbeling, in combinatie met een dubbelsporige haltering. Daarnaast is al rekening gehouden met een mogelijke aanleg van een park & ride bij het station, om uit te groeien naar een transferium met optimale transfermogelijkheden tussen bus, fiets en trein.
(Zienswijze 5) De aanname dat het station Emmen Zuid door onachtzaamheid op de huidige locatie is komen te liggen delen wij dan ook niet.
Het gevolg van de spoorverdubbeling is dat een deel van het spoorrails vanaf Sierduif 13 , langs de Tortelduif tot en met het station ca. 4,5 meter dichter op de woningen komt te liggen, figuur 1.



Afbeelding 1: Planbegrenzing: oude en nieuwe situatie. De verandering van het bestemmingsplan ten opzichte van de huidige situatie zit in de breedte van het spoortalud en de spoorsloot, een onderhouds- en inspectiepad en het hekwerk.

Het realiseren van een tweede spoor is al volgens het onderliggende bestemmingsplan Emmen, bedrijvenpark Waanderveld en Buitengebied mogelijk. Alleen het perron en voorplein, talud, de spoorsloot en het inspectiepad zijn niet binnen deze bestemmingsplannen te realiseren.

(Zienswijze 7) Hierdoor is vanaf het begin van de ontwikkeling is duidelijk geweest dat voor de realisatie van het tweede perron en de verdubbeling van het spoor extra gronden nodig zijn. daardoor kan de verdubbeling niet direct worden uitgevoerd en is het voeren van een ruimtelijke procedure nodig.

Volgens de ontwerpvoorschriften is, voor de aanleg van dit stuk spoorrails, de afstand tussen hart bestaand (midden rood geblokte lijn) op hart nieuw (midden blauw geblokte lijn) 4,5 meter. Hierdoor is ruimte nodig is voor het verbreden van het talud, het verleggen van de spoorsloot/greppel, een onderhouds-/ inspectiepad en het hekwerk. Hierdoor komt de spoorsloot op ca. 8 meter van de kavelgrenzen van de woningen te liggen en het spoortalud ligt op circa 14 meter van de kavelgrens. Door het verbrede talud en bijbehorende andere voorzieningen (sloot , onderhoudspad, hekwerk) kan niet binnen het geldende bestemmingsplan gebleven worden. Figuur 1 geeft de planbegrenzing van de oude en nieuwe situatie weer.
(zienswijze 7) Het door u geconstateerde aanwezige hek is om veiligheidsredenen geplaatst om wandelaars op het spoor te voorkomen en heeft geen verband met dit project.

Door de verbreding van het talud moet de bestemming van een stuk openbaar groen van de woonwijk Rietlanden gewijzigd worden in de bestemming spoorwegdoeleinden. De benodigde de gronden worden hiervoor aangekocht. Zodat het talud ten behoeve van het spoor gerealiseerd kan worden.
Gelet op de reacties van de bewoners, met verzoeken op groene inpassing van het spoor, tijdens de tweede informatiebijeenkomst zijn in het bestemmingsplan specifieke gebruiksbepalingen opgenomen met als voorwaarde dat binnen twee jaar na het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan uitvoering wordt gegeven aan de aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing van de spoortalud/ spoorsloot / spoorberm ter hoogte van de Tortelduif 37 tot en met 44 en Sierduif 10 tot en met 15 te Emmen met een groene (hoog)opgaande beplantingselementen en of green wall. Hierdoor wordt een nieuwe groene afscherming gecreëerd tussen woon-en spooromgeving. Het voornemen is om deze groene inpassing samen met de aanwonenden langs het spoor te doen.

Gelet op de mogelijkheden van het bestemmingsplan Waanderveld om een tweede spoor aan te leggen en de aanleg van het station Emmen-Zuid waarbij al met de tunnelbak rekening is gehouden met een verdubbeling vinden we de aanleg van het perron en tweede spoor zoals weergegeven in het ontwerpbestemmingsplan aanvaardbaar.

C. Gevolg voor bestemmingsplan
Zienswijzen: 1,3, 4, 5, 6, 7, 9 12,13, 16,17 betreffende het onderdeel Situering geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Trillingen
Beantwoording zienswijzen 1,3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10,12, 13, 14, 16 en 17

Wissel
Door de aanleg van de spoorverdubbeling moet een wissel worden aangelegd. Het kan niet anders dan dat de personentreinen en het goederenvervoer de wissel passeren. In de nieuwe voorgenomen situatie, zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, kunnen goederentreinen de woningen gelegen aan het spoor op een kleiner afstand passeren. Echter, de goederentreinen zullen naar verwachting alleen in hoogst uitzonderlijke situaties dichter langs de bestaande woningen rijden. De goederentrein moet dan namelijk van het rechte spoor afwijken en zich verplaatsen naar de rails dichter gelegen op de woningen.
Om de effecten van de wissel ten aanzien van trillingen te weten, is de nieuwe situatie berekend en een trillingenonderzoek uitgevoerd.

Onderzoek
Bij trillingenonderzoek wordt gekeken naar de veranderingen die een infrastructurele wijziging met zich meebrengt. De genoemde streefwaarden gelden daarmee voor de toekomstige, gewijzigde situatie en niet voor de huidige situatie.
De metingen zijn verricht volgens de SBR richtlijn en zijn daarmee representatief. In beleid (Beleidsregel Trillingshinder Spoor, voor Tracébesluiten) en de SBR richtlijn, wordt geen onderscheid gemaakt tussen tijdelijk en permanent wonen. Op die manier worden alle woonobjecten en bewoners op dezelfde wijze beschermd.

In het trillingenonderzoek is met metingen in woningen waar trillingen niet uitgesloten kunnen worden vastgesteld wat de huidige trillingsniveau is. Hierop is de situatie voor andere woningen berekend. In de bestaande situatie is bij drie woningen sprake van overschrijding van de trilling streefwaarden voor nieuwe situaties. Uit de gedane berekeningen blijkt dat de bestaande trillingen vooral afkomstig zijn van de goederentreinen. De reizigerstreinen hebben niet tot nauwelijks effect.
Uit de gevoerde onderzoeken blijkt verder dat door het voorliggend ontwerpbestemmingsplan op vier locaties langs het spoor een toename van de trillingen te verwachten is ten opzichte van de huidige situatie, vanwege nabijheid van de nieuwe wissel.
De te verwachten toename van de trillingen geldt voor de percelen met adres Sierduif 11,13 en 15 en Tortelduif 37. De trillingensterkte neemt met maximaal 15 procent toe in het onderzoeksgebied. Voor de genoemde woningen gelden in de nieuwe situatie een Vmax (maximale trillingensterkte) tussen de 0.27 en 0.47. Bij een dergelijke trillingensterkte is sprake van merkbare trillingen welke als matig hinderlijk kan worden ervaren.
Echter, in de bestaande situatie is voor genoemde woningen al sprake is van een Vmax tussen de 0.26 en 0,43 deze is reeds voelbaar. Door deze bestaande aanwezige trillingen is de toename van 15% in de nieuwe situatie zo beperkt dat deze als niet voelbaar wordt aangemerkt. Om die reden wordt ten aanzien van het leefmilieu een toename van de bestaande trillingen met 15 % aanvaardbaar gevonden.

Regelgeving
De staatssecretaris van het ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzoekt momenteel of er wetgeving moet komen en op welke manier dit vormgegeven zou kunnen worden. Op korte termijn is deze wetgeving nog niet te verwachten, als deze er al komt. Voor Tracébesluiten op basis van de Tracéwet is wel een beleidsregel "Beleidsregel Trillingshinder Spoor" (BTS) van kracht, maar deze is opgesteld voor toepassing in Tracéwet situaties. Wel is hier de afweging van de doelmatigheid van

eventuele maatregelen te nemen tegen trillinghinder op basis van het trillingenonderzoek mede op gebaseerd.

Maatregelen
Uit het trillingenonderzoek voor Emmen Zuid blijkt dat eventuele maatregelen ter plaatse niet effectief zijn en niet doelmatig. Alleen maatregelen aan de woning zijn doelmatig voor 3 woningen maar geven tijdelijk ernstige overlast aan de bewoners. Voor de doelmatigheid is in dit rapport gekeken naar de Beleidsregel trillingenhinder spoor (Bts) die door de Staatsecretaris in het leven is geroepen ten behoeve van Tracébesluiten (niet voor bestemmingsplannen). Maatregelen kunnen daarbij alleen toegepast worden indien zij doelmatig zijn. De werking moet daarvoor opwegen tegen de kosten.

Voor de locaties met overschrijdingen is op basis van expert judgement aangegeven welke maatregelen voldoende mitigerend vermogen hebben, wat het ruimtebeslag van deze maatregelen is en wat de kosten hiervan zijn. Deze kosten worden gegeven met een bandbreedte. Alleen die maatregelen worden in overweging genomen waarbij de kosten per woning lager zijn dan het richtbedrag van maximaal € 47.000 per woning. Dit bedrag wordt doorgaans gehanteerd als richtbedrag in doelmatigheidsafwegingen bij trillingenonderzoeken. Met de maatregelenafweging is gekeken naar het belang van de bewoners en de haalbaarheid en effectiviteit van maatregelen.
(zienswijze 10) Volgens het rapport is in dit specifieke geval sprake van een toename van 5% op de bovenste verdieping (p33), terwijl de woning slechts 1 bouwlaag heeft. Bovendien is de toename minder dan 30%, waarvoor algemeen aangenomen wordt dat deze toename niet voelbaar is

De onderzochte maatregelen die in het trillingenrapport genoemd worden hebben geen relatie met de varianten in de variantenstudie. De genoemde maatregelen zijn dus ook geen uitgewerkte varianten zoals in de variantenstudie.
Los daarvan klopt het wel dat met het verplaatsen van de wissel naar de andere zijde van de Nieuw- Amsterdamsestraat (de maatregel zoals in het trillingenrapport genoemd), ook het perron en de stationvoorzieningen moeten worden verplaatst, wat zeer hoge kosten met zich meebrengt.
In de variantenstudie wordt daarnaast bij variant 3A aangegeven: 'Eventuele extra vastgoedkosten (bijv. aankopen van grond) is in deze berekening niet meegenomen. Het herinrichten van het stationsgebied is niet opgenomen in de kostenraming, omdat deze kosten op dit moment niet in te schatten zijn. De verwachting is dat met deze aanpassingen het verschil in kosten tussen deze variant en de basisvariant een stuk kleiner zal worden.'

(Zienswijze 9) Volgens het trillingenonderzoek, tabel 3.1, ligt de dichtstbijzijnde woning in de toekomst op 23 meter van het spoor. Uw woning ligt verder weg. De hoogte van het spoor sluit daarnaast aan bij de hoogte van het huidige spoor.

RiVM (zienswijze 5, 9) Wij hebben kennis genomen van het RIVM rapport "Wonen langs het spoor", het rapport geeft aan dat overlast of hinder van het spoor meerdere oorzaken, gevolgen en oplossingen heeft. Echter, een echte handreiking waar wij ruimtelijke ontwikkelingen aan kunnen meten is er nog niet. Om die reden is voor de ontwikkeling van voorliggend plan trillingen onderzoek uitgevoerd. Zodat voor een ieder de trillingen gevolgen van de aanleg van een stuk tweede spoor in beeld wordt gebracht en met direct omwonenden gedeeld.

Het onderzoek overlast van de RiVM is gebaseerd op een enquête. Het gaat dus over de beleving van trillingen op hoog (trillingen)belaste locaties (waar Emmen niet onder valt) en doet geen uitspraak of er meer of er daadwerkelijk meer trillingen zijn.

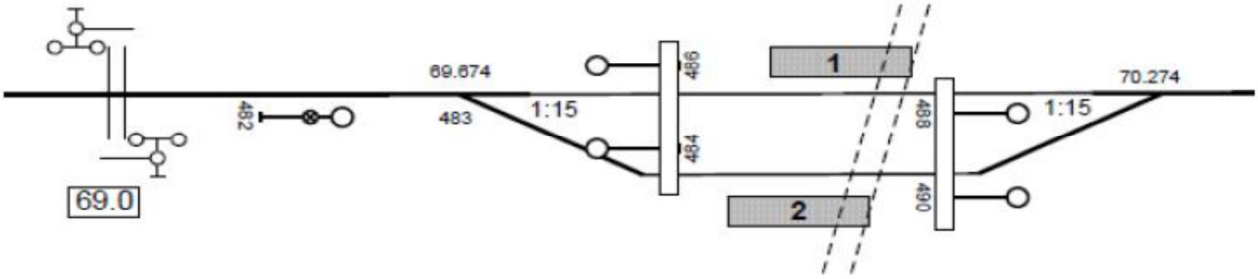
Toekomst
Hoeveel goederentreinen in de toekomst gebruik gaan maken van het spoor is niet aan te geven. Als een goederenvervoerder (meer) gebruik wil maken van het spoor dan kan deze daarvoor (ook vandaag al) een aanvraag doen bij ProRail. ProRail kijkt dan of er voldoende capaciteit (ruimte op het spoor) is en zal in principe toestemming verlenen. Extra goederentreinen zijn daarmee afhankelijk van de vraag in de markt en de ruimte op het spoor en niet van een beleidsdoel van de gemeente Emmen.

C. Gevolg voor bestemmingsplan
Zienswijzen: 1,3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10,12, 13, 14, 16 en 17betreffende het onderdeel Trillingen geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Varianten zie ook Bewonersalternatief
Beantwoording zienswijzen 5, ,8 12, 13

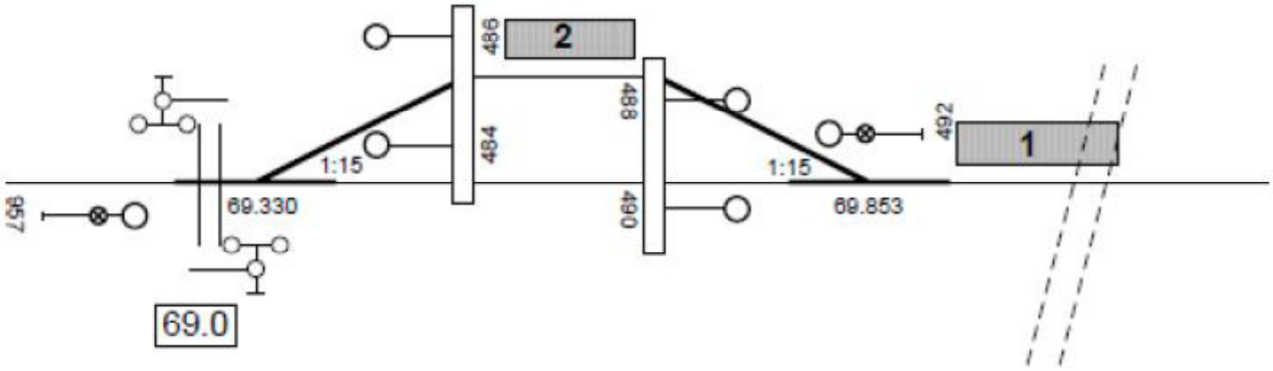
In de 'Variantenstudie alternatieve locatie wissel' is helder uiteengezet welke criteria zijn meegenomen in de beoordeling. De second opinion van InVraplus bevestigt de conclusie uit deze studie. Uitgangspunt voor de vergelijking van de varianten is de basisvariant (zoals dat als ontwerp ter inzage heeft gelegen). Ten opzichte van de basisvariant zijn de verschillende subvarianten kwalitatief beoordeeld op 7 criteria. Een beoordeelde variant kan beter, gelijkwaardige of slechter scoren dan de basisvariant.

In de basisvariant komen beide perrons tegenover elkaar te liggen. De onderdoorgang wordt daarbij gebruikt om vanaf het voorplein het nieuwe perronspoor 2 te bereiken sporen. Het wissel rechts komt dicht bij een aantal
bestaande woningen te liggen. Treinen staan langs een perron terwijl ze elkaar kruisen. Zodoende kan de tijd om te wachten op de aankomst van de trein uit de andere richting effectief worden gebruikt om reizigers te laten in- en uitstappen.



Afbeelding 1: Basisvariant

De bewonersvariant kenmerkt zich door twee perrons, min of meer in het verlengde van elkaar, aan de noordzijde van het spoor. Spoor 2 komt ter hoogte van het AZC te liggen. Beide wissels komen ruim 400 meter verder richting Nieuw Amsterdam te liggen. Spoor 1 is bestemd voor treinen in de richting Zwolle, spoor 2 voor treinen in
de richting Emmen. Een trein die halteert op spoor 2 kan pas vertrekken nadat een trein vanaf spoor 1 vertrokken is. Het station is uitgestrekt, met een grote loopafstand tussen bus en trein, maar ook tussen spoor 2 en bijv. het P+R-terrein en de fietsenstallingen. De variant kent het voordeel dat de onderdoorgang Nieuw Amsterdamsestraat niet gebruikt hoeft te worden door reizigers.



Afbeelding 2: Bewonersvariant

Bewonersvariant versus basisvariant.
De variant van de bewoners is in eerste instantie door Prorail bekeken en als niet functioneel en te duur beoordeeld. De bewoners waren het niet eens met deze reactie en hebben dat in de zienswijzen laten blijken. Om die reden is de variant van de bewoners, naar aanleiding van de zienswijzen, aan een onafhankelijk bureau InVraplus voorgelegd. Dit bureau komt eveneens met de conclusie dat bij keuze tussen "Basisvariant" en "Bewonersvariant" de "Basisvariant" duidelijk voordelen oplevert ten op opzichte van de "Bewonersvariant".

Uit het onderzoek van InVra Plus blijkt dat de "Basisvariant" vervoerkundig hoog scoort, maar niet wat betreft draagvlak bij de direct omwonenden. De "Bewonersvariant" scoort hoog qua draagvlak bij de direct omwonenden maar vervoerkundig scoort deze variant laag. Bij de keuze tussen "Basisvariant" en "Bewonersvariant" levert de "Basisvariant" duidelijk voordelen op ten opzichte van de "Bewonersvariant".
Voornaamste redenen om te kiezen voor de basisvariant boven de bewonersvariant zijn:

1. de te gespreide ligging van de bewonersvariant, met daarbij behorende loopafstanden, waardoor overstappen wordt bemoeilijkt aan aanpassen dienstregeling (bel) bus nodig is;
2. de gevolgen voor de overweg aan de Wilhelmsweg. Deze overweg zal eerder en langer gesloten zijn voor het wegverkeer bij de bewonersvariant;
3. gebrek aan toekomstvastheid (een verder uitbreiding van het dubbel spoor zal leiden tot desinvesteringen) ;
4. qua aanlegkosten scoren de bewonersvariant en de basisvariant gelijk echter de bewonersvariant is duurder vanwege de extra dienstregelingsuren die nodig zijn;
5. de bewonersvariant heeft een lagere groeiverwachting aan treinreiziger, dit heeft gevolgen voor de exploitatie het verschil kan op lopen tot 330.000 euro per jaar, hierdoor is de verdubbeling niet rendabel genoeg , waardoor verdubbeling niet door kan gaan.
6. de basisvariant is toekomst vast en biedt meer perspectief met het oog op verdere verdubbeling;
7. sociale veiligheid, bij de bewonersvariant is geenzicht op het andere perron. Juist het zicht op de perrons vergroot het gevoel van veiligheid en heeft daarom de voorkeur. Daarnaast zullen de perrons verlicht worden en worden eventueel camera's geplaatst.
8. de bewonersvariant is vervoerkundig minder robuust en minder betrouwbaar qua exploitatie. Dit omdat de trein in de richting Emmen pas kan vertrekken nadat de trein uit de richting Emmen gehalteerd heeft èn is vertrokken naar het dubbelspoor. In de Basisvariant kan de trein in de richting Emmen vertrekken meteen nadat de trein uit de richting Emmen aangekomen is spoor 2. In de bewonersvariant kan de mogelijke rijtijdwinst niet geheel worden gerealiseerd met als gevolg hogere exploitatiekosten door een lagere vervoergroei en dus lagere opbrengsten dan bij de basisvariant.

Naar aanleiding van dat bezoek van de bewoners bij InvraPlus hebben de bewoners een nieuw alternatief voor het station en perron opgesteld waardoor het gehele station zuidelijker komt te liggen. Tijdens de bijeenkomst van 4 februari heeft de gedeputeerde besloten om deze variant ook verder uit te laten zoeken en te vergelijken met de basisvariant. De uitkomsten van dit laatste onderzoek hebben niet geen gewijzigde inzichten tot gevolg.

Dit omdat de bewonersvariant slechter scoort dan het basisvariant op de onderdelen railverkeerstechniek en transfer; De overwegveiligheid minder veilig is; De bouwkosten

hoger zijn en het ontwerp minder duurzaam is. Het bestaande perron en station moeten gesloopt worden er moeten twee nieuwe perrons, een extra onderdoorgang nieuwe voorzieningen worden gerealiseerd kost extra materialen. Tevens heeft de variant meer ruimtebeslag.

Overzicht 1 geeft schema's de voor- en nadelen van de varianten weer.

	Basisvariant	Bewonersvarianten	
		perrons achter elkaar	Gehele station naar zuiden verplaatsen
Transfer	0	--	-
Gebruikswaarde	0	--	--
Overweg	0	-	-
Kosten	0	0	--
Duurzaamheid	0	-	--
Veiligheid	0	-	0
Voorschriften	0	0	0
Hinder omgeving	0	+	+

Overzicht basisvariant ten opzichte van bewonersvarianten.

Op basis van de gedane onderzoeken, van ProRail en een second opinion van InvraPlus, heeft de provincie Drenthe besloten om te kiezen voor de basisvariant. Deze variant is het beste compromis tussen exploitatieve wensen (extra treinen van en naar Emmen) en de overlast voor omwonenden, binnen het beschikbare budget. De varianten welke door de aangrenzende bewoners aan de Sierduif en Tortelduif zijn aangedragen bieden op enkele vlakken voordelen (vooral qua hinder), maar hebben op financiële en exploitatieve vlakken weer nadelen.

Zie voor de volledige onderbouwing van deze varianten de eerder genoemde rapportage.

Wissel ten op zichte van woningen (zienswijze 5 , 8)
In variant 3A is er een kleine mogelijkheid dat een trein niet op tijd remt en daarmee doorrijdt op het spoor waar de andere trein staat (en deze raakt). Daarom scoort deze variant kwalitatief lager op veiligheid. Als het gaat om externe veiligheid is er geen sprake van een toename van het plaatsgebonden risico. Ook is het toepassen van een wissel geen bedreiging voor de veiligheid van de leefomgeving. Deze techniek wordt dan ook overal in Nederland toegepast. De treinen die door de wissel naar het andere spoor rijden, zullen bovendien met een lage snelheid optrekken, waardoor de kans en impact van een eventuele ontsporing minimaal is. Als gevolg van de komst van de wissel zal het groepsrisico marginaal toenemen, omdat de kans op ontsporing marginaal groter wordt. Ontsporingen worden doorgaans veroorzaakt door de volgende gebeurtenissen:

i. Te hoge snelheid passerende trein
ii. Falen wissel
iii. Falen treinmaterieel

Ad1: Het passeren van de wissel door een trein met een te hoge snelheid is niet mogelijk, omdat alle seinen worden voorzien van ATB-vv (treinbeïnvloeding). Dit

betekent dat wanneer een trein een te hoge snelheid heeft deze automatisch wordt afgeremd tot de ter plaatse geldende snelheid.
Ad2: Er worden standaard wissels toegepast die zich in den lande hebben bewezen. Door onderhoud van de PCA (proces contract aannemer) is de kans op falen van een wissel minimaal.
Ad3: Treinen die in Nederland rijden worden regelmatig gekeurd en onderhouden. De kans op het ontsporen van een trein door falen van materieel is derhalve minimaal.

Zowel in de variantenstudie van Movares als de second opinion van InVraplus wordt aangegeven dat de basisvariant beter scoort dan variant 3A. Gelet op de gelijke beoordeling van het voorliggende plan door Movares en onafhankelijk deskundige gaan wij door met het voorkeursvariant van de spoorverbinding zoals als ontwerp ter inzage heeft gelegen.

C. Gevolg voor bestemmingsplan
Zienswijzen: 5, 12, 13 betreffende het onderdeel Varianten geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Veiligheid

Beantwoording zienswijzen : 1, 5, 8, 12, 13 en 14

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is een onderzoek naar de fysieke veiligheid uitgevoerd. Bij de beoordeling van externe veiligheid aspecten als gevolg van de aanleg van een tweede spoor ter hoogte van station Emmen Zuid is gebruik gemaakt van de toegelaten transportaantallen voor gevaarlijke stoffen uit het Basisnet Spoor 2011. Volgens het Basisnet spoor 2011 is op dit traject het vervoersaandeel in het risicoplafond 500 ketelwagenequivalenten zeer brandbare vloeistoffen C3 (basisnettabellen Spoor, traject 370010, deel 19). Uit bijlage 4 van de circulaire blijkt dat de spoorlijn ter hoogte van het plangebied een plaatsgebonden risico heeft dat lager is dan 10-6 . De afstand van de 10-6 contour voor het plaatsgebonden risico bedraagt 0 meter. Echter dit is voor een vrijebaan zonder wissels. De aanname dat de kans op ongevallen toeneemt met de komst van een wissel klopt. Met een toeslag door de toekomstige aanwezigheid van 1:15 wissels zal de kans op ongevallen toenemen, echter niet zodanig dat bij het toekomstig vervoer (2020) een PR 10 -6 risicocontour aanwezig is buiten de spoorbaan. De pr- contour blijft daarom 0 meter. Hiermee levert het plaatsgebonden risico voor de uitvoering van dit plan geen belemmeringen op. Uit de berekening van het groepsrisico blijkt dat zowel in de bestaande situatie als de nieuw situatie met wissel het groepsrisico zodanig laag is dat hiervoor geen verantwoording voor hoeft te worden afgelegd.
De uitkomst van het onderzoek is dat dat de aanleg van het wissel op de huidige locatie niet leidt tot een substantiële toename van het groepsrisico. Daarmee vormt de fysieke veiligheid geen belemmering voor het plan en wordt daarom als ruimtelijk aanvaardbaar beoordeeld.

C. Gevolg voor bestemmingsplan

Zienswijzen*: 1, 5, 8, 12, 13 en 14* betreffende het onderdeel Veiligheid geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

B. Waterparagraaf
Beantwoording zienswijze: **2**
Het verzoek om de laatste regel van paragraaf 3.5 aan te passen wordt overgenomen. In de waterparagraaf van het vast te stellen bestemmingsplan zal een verwijzing naar de vastgestelde structuurvisie water worden opgenomen. Ook de voorgestelde tekstuele wijziging wordt meegenomen.

C. Gevolg voor het bestemmingsplan
Zienswijze 2 betreffende het onderdeel *Waterparagraaf* heeft tot gevolg dat de toelichting van het bestemmingsplan als volgt wordt aangepast:
a. In de toelichting van het bestemmingsplan is de tekst over het lokaal bestuursakkoord paragraaf 3.52 vervangen voor de volgende tekst"
" In samenwerking met de waterschappen Vechtstromen en Hunze en AA's heeft de gemeenten de Structuurvisie 'Emmen, Water' opgesteld. Het doel van deze structuurvisie met bijbehorend uitvoeringsprogramma is dat naar de toekomst toe ruimte beschikbaar blijft en ingericht kan worden voor water, om:
- knelpunten en wateroverlast binnen het bebouwd gebied van de gemeente Emmen op te lossen.
- het afwentelprobleem naar lagergelegen gemeenten op te lossen.
- bij nieuwe plannen 'snipperblauw' te voorkomen.
- juridische afspraken te kunnen maken met initiatiefnemers van projecten die hun wateropgaven buiten het eigen plangebied maar binnen de kaders van de structuurvisie willen oplossen

Alle maatregelen en projecten op het gebied van de stedelijke wateropgave zijn gericht op het bieden van voldoende bescherming tegen wateroverlast de komende decennia. Waar water de ruimte krijgt, worden kosten gemaakt en kan financiële schade ontstaan voor mensen, bedrijven en instellingen. De gemeente betaalt maatregelen die nodig zijn voor riolering en grondwater in het stedelijk gebied. De waterschappen staan aan de lat voor de bestaande wateropgave oppervlaktewater. Nieuwe opgaven oppervlaktewater worden door de kostenveroorzaker (de initiatiefnemer van een plan waarbij het verhard oppervlak toeneemt) betaald: hij is verplicht de toename van verhard oppervlak te compenseren in waterberging.

b. De laatste regel van paragraaf 3.5.7 wordt als volgt aangepast:
" Voor voorliggende ontwikkeling bij station Emmen- Zuid is het niet nodig en ongewenst om compenserende waterberging aan te leggen"

B. Overig

Beantwoording zienswijzen: **1, 5 ,7, 9, en 15**

Zienswijze 1, 5: Afstandsnorm

Er is geen generieke afstandsnorm voor het bouwen langs het spoor, behalve de begrenzing van de hoofdspoorweg (11 meter uit hart buitenste spoor). Dat GPP referentiepunten op 50 meter zijn gelegd, betekent niet dat zij een afstandsnorm vertegenwoordigen, het zijn representatieve punten, waarvoor een geluidnorm (plafond) geldt.
De bescherming ten behoeve van nieuwbouw is o.a. geregeld in het bouwbesluit (voor bouwvergunningen) en de Wet milieubeheer en Wet en Besluit geluidhinder (voor bestemmingsplannen waarin woningen mogelijk gemaakt worden).

Zienswijze 1: Snelheid

De snelheidsprofielen zijn meegenomen in het trillingenonderzoek. Een optrekkende trein is ter hoogte van de wissel nog niet op volle snelheid en de snelheid is daarmee niet gelijk aan de doorgaande baan.

Zienswijze 5: Wissels

Op meerdere locaties in Nederland liggen wissels en worden wissels aangelegd op een kortere afstand dan 50 meter van woningen. Er is ook geen beleid of ontwerpvoorschrift dat deze zienswijze ondersteunt.

Zienswijze 5: Jurisprudentie

U bent van mening dat onterecht wordt verwezen naar de uitspraak Sporen in Den Bosch 201105267/1/R4 van 15 februari 2012. Hoewel de projecten niet vergelijkbaar zijn is in het kader van het plan in Den Bosch ten aanzien van de trilling problematiek een basis gelegd voor het doen van onderzoek hierdoor is in dit project de trilling beschouwd op basis van de SBR- Richtlijn.

Zienswijze 5, 7, 8: Regelgeving

In de ruimtelijke procedure wordt naar ruimtelijke gevolgen van mens en dier gekeken. Hierbij wordt alle van toepassing zijnde regelgeving betrokken. Hiermee wordt zowel de burger als de aanwezige Flora en fauna beschermd, zij het door andere wetgeving. Door de verdubbeling wordt op een aantal plaatsen het leefgebied van de veldspitmuis mogelijk verstoord of vernietigd. Ter compensatie van het vernietigen van het leefgebied wordt speciaal voor de veldspitmuis een terrein aangelegd als mitigerende maatregel.

Zienswijze 9: Wijze van onderzoeken

Voor heel Nederland wordt dezelfde systematiek gebruikt. Op die manier wordt er voor iedereen een gelijke bescherming nagestreefd. Bovenwettelijke maatregelen leiden bovendien tot extra kosten.

Zienswijze 15: Provinciaal belang voldoende opgenomen

De reactie van Gedeputeerde Staten van Drenthe nemen wij voor kennisname aan.

C. Gevolg voor bestemmingsplan

Zienswijzen*: 1, 5,7, 9 en 15* betreffende het onderdeel Overig geven geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

3. Kopieën van de zienswijzen anoniem

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: woensdag 29 juli 2015 14:33
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Groen

Ingezonden op woensdag, 29 juli, 2015 - 14:33 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

Achternaam: p[redacted]
Voorvoegel(s):
Voorletter(s): [redacted]
Aanhef: Heer
Adres: s[redacted]
Postcode: 7827 NH
Woonplaats: emmen
Telefoonnummer:
E-mailadres: [redacted]
Mijn zienswijze over: ontwerpbestemmingsplan Emmen Delftlanden station Emmen-Zuid Inhoud zienswijze: zie de bijlage.gaarne bericht indien die niet goed is overgekomen Bijlage 1:
https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/tekst_ingezonden_zienswijze_ontwerp_bestemmingsplan_emmen.doc
Bijlage 2:

Tekst ingezonden zienswijze ontwerp bestemmingsplan Emmen-Delftlanden, station Emmen zuid.

Emmen, 29-7-2015.

Geacht college,

Hierbij wil ik mijn zienswijze kenbaar maken met betrekking tot het bovengenoemde ontwerp bestemmingsplan.

Het plan voorziet in het aanleggen van een passeerstrook voor treinen ter hoogte van het station Emmen-Zuid. Zoals het plan er nu uitziet zal daartoe een dubbel spoor en een wissel geplaatst worden achter mijn woning.

In het hierna volgende licht ik toe waarom dit plan in de huidige vorm voor mij onaanvaardbaar is. Ik doe ook een suggestie voor een andere oplossing die geen overlast veroorzaakt , veiliger is en , wellicht voor u minstens even belangrijk, aanzienlijk goedkoper is.

1. Trillingsoverlast. Op verzoek van Movares en Prorail heb ik mijn woning gedurende tien dagen beschikbaar gesteld voor het doen van trillingsmetingen. De resultaten van dat onderzoek zijn vastgelegd in een rapport van Movares dd 29-5-2015, versie 5.0 dat in uw bezit is. Uit dat onderzoek blijkt (pagina 17) dat de maximale streefwaarde op grond van de SBR B richtlijn al in de bestaande situatie overschreden wordt. Movares berekent dat de te verwachten trillingshinder na aanleg van de wissel zal toenemen, maar met minder dan 30%, en dat zou dan niet voelbaar zijn! Ik vind het onaanvaardbaar dat een trillingshinder die nu al de streefwaarde overschrijdt nog eens extra zal toenemen door het plaatsen van de wissel. Als er een goederentrein aankomt merken wij dat als eerste door het klapperen van de deuren op de bovenverdieping. Iets later komt daar dan de geluidsoverlast bij. Ik moge er ook op wijzen dat Staatssecretaris Mansvelt op dit moment wetgeving voorbereidt die mijn standpunt dat de trillingshinder door spooractiviteiten voor mij onaanvaardbaar is, nog verder ondersteunt.

2. Geluidsoverlast. Om de te verwachten toename van de al bestaande geluidsoverlast te meten heeft Movares een Akoestisch rapport opgemaakt, Akoestisch onderzoek Passeerspoor Emmen-Zuid, versie 2.0 dd 22 mei 2015. Dit rapport gaat uit van GPP referentiepunten die gek genoeg ten opzichte van het spoor achter onze woningen liggen, dus aan de straatzijde. Geen wonder dat het geluid dan gedempt wordt want mijn woning vangt de geluidsoverlast op die dan aan de straatzijde allicht

minder is. Dat is onacceptabel. Ik verwijs naar de brief van de omwonenden dd 10 juli 2015 , onder meer aan u gericht. De argumenten die daar in genoemd worden beschouw ik als hier ingevoegd.

3. Toename privacyverstoring. Ooit, bij brief van 3 november 1995, uw kenmerk [redacted], is ons door uw college meegedeeld dat als er ooit een tweede spoor zou worden aangelegd achter onze woningen dat dat dan aan de Waanderveldzijde zou gebeuren. Door onachtzaamheid bij de aanleg van station Emmen-Zuid wordt er nu gekozen voor een tweede spoor aan de kant van mijn huis. Dat betekent dat de treinen nog weer dichter bij mijn tuin en huis langs rijden, en , als die treinen stoppen bij het station , met een betrekkelijk lage snelheid. Dat biedt de treinpassagiers alle gelegenheid mijn tuin, mijn huis, en de bewoners, te bewonderen. Ik ervaar dat als overlast, die door de voorziene spoorverbreding aan de zijde van mijn woning alleen maar verergert.

4. Een wissel verhoogt de kans op een ongeluk. Elk ongeluk is rampzalig, maar zo dicht bij woningen kan dat extra rampzalig zijn, zeker als goederentreinen met gevaarlijke stoffen daar langs rijden. Er wordt gesteld dat ook hier zogenaamde streefwaarden niet overschreden worden. Dat gaat dan wel uit van de huidige situatie. Uw college streeft er naar het aantal goederentreinen dat mijn woning passeert uit te breiden. Dat maakt de situatie alleen maar ernstiger. De stelling dat goederentreinen altijd rechtdoor rijden en niet gebruik zullen maken van het passeerspoor kan niet waargemaakt worden en ook niet bij Prorail afgedwongen worden.

5. Er is een alternatief, beter en goedkoper, en veiliger. Ik verwijs naar de brief die de omwonenden op 15 juni naar u hebben verzonden, en beschouw die als hier ingevoegd. Ons alternatief voorziet in een tweede perron aan de zijde van het huidige parkeerterrein bij het station. Voordelen:

- het is ook volgens Movares veel goedkoper. Het gaat hier om miljoenen euro's!
- reizigers stappen uit aan de zijde waar nu al alle voorzieningen zijn, zoals onder meer het parkeerterrein en de bushalte.
- reizigers hoeven niet gebruik te maken van de tunnel onder het spoor langs de Nieuw-Amsterdamse straat., voor iedereen een omweg en voor rolstoelgebruikers en rollatorgebruikers vrijwel ondoenlijk. Movares stelt dat een aan te brengen lift daarvoor voldoende soelaas biedt. Die zal naar mijn verwachting vanwege het gebrek aan sociale controle doorgaans kapot zijn.

- Het gebruik moeten maken van de tunnel levert trouwens precies de zelfde sociaal onveilige situatie op die eerder bij het inmiddels afgebroken station Bargeres speelde voor reizigers die vanaf het perron naar de Rietlanden moesten via de tunnel langs de Hondsrugweg. Ook hier mitigeert Movares die nadelen door te wijzen op videocamera's die voor voldoende veiligheid zouden zorgen. Dat getuigt niet van veel realiteitszin.
- Er zijn nog meer efficiencyvoordelen/ synergievoordelen te behalen door een sowieso noodzakelijk uitbreiding van het parkeerterrein bij het station te laten samenvallen met een reeds voorziene verbreding van de Wilhelmsweg en de aanleg van een trottoir tussen het Asielzoekerscentrum en het station.

En als belangrijkste voordeel natuurlijk: Er is in dit alternatief geen sprake van overlast, voor niemand! Ik ontkom niet aan de indruk dat Movares alle voordelen van dit alternatief mitigeert en technische aanpassingen, bv met betrekking tot seinpalen, die door dit alternatief nodig zouden zijn, heel zwaar aanzet, en daardoor, bijna koste wat kost, wil vasthouden aan het oorspronkelijke plan. Is men bang voor gezichtsverlies? Heeft men oogkleppen op? Of schrijft men op wat de opdrachtgever het liefste hoort? Ik weet het niet. Van uw college verwacht ik een objectieve benadering die recht doet aan de zorgen van uw burgers.

Wat mij betreft: ik maak graag en veel gebruik van het spoor, en ben blij met elke verbetering.
Ik hoop van harte dat deze zienswijze zal leiden tot een aanpassing die goedkoper is, veiliger is voor de reizigers, en vooral, geen extra overlast veroorzaakt.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 14 augustus 2015 22:32
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: aanvulling van zienswijze , uw zaaknummer 69177-2014
Bijlagen: aanvulling van mijn zienswijze, uw zaaknummer 69177-2014.doc

Categorieën: Categorie Oranje

Emmen, 14 augustus 2015.

Geacht college,

Op 29 juli 2015 heb ik een zienswijze ingediend met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan Emmen-Delftlanden, station Emmen-Zuid.

Op 3 augustus ontving ik van u een ontvangstbevestiging, waarbij mijn brief zaaknummer 69177-2014 kreeg.

Op 10 augustus 2015 stuurde Movares aan u ([redacted] en aan de bewoners een reactie waarbij zij stellen in te gaan op de argumenten die de bewoners bij brief van 15 juni 2015 hebben aangedragen voor een alternatieve locatie van de wissel.

Die reactie van Movares is voor mij aanleiding voor een aanvulling van mijn zienswijze, die ik u hierbij als bijlage toezend.

Gaarne ontvang ik een ontvangstbevestiging.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Aan het college van B&W van de gemeente Emmen
Raadhuisplein 1
7811 AP Emmen.

Betreft: aanvulling zienswijze , uw zaaknummer 69177-2014.

Emmen, 14 augustus 2015

Geacht college,

Op 29 juli 2015 heb ik een zienswijze ingediend met betrekking tot het ontwerp bestemmingsplan Emmen-Delftlanden, station Emmen-Zuid.

Op 3 augustus ontving ik van u een ontvangstbevestiging, waarbij mijn brief zaaknummer 69177-2014 kreeg.

Op 10 augustus 2015 stuurde Movares aan u ([redacted] en aan de bewoners een reactie waarbij zij stellen in te gaan op de argumenten die de bewoners bij brief van 15 juni 2015 hebben aangedragen voor een alternatieve locatie van de wissel.

Die reactie van Movares is voor mij aanleiding voor een aanvulling van mijn zienswijze, waarbij ik opmerk dat Movares uitsluitend ingaat op het door de bewoners aangedragen alternatief. De argumenten waarom de voorziene aanpassing van het bestemmingsplan sowieso onaanvaardbaar is blijven onverkort staan.

1. Movares toetst onze argumenten aan de regelgeving. Dat acht ik een zeer formele benadering die geen recht doet aan de problematiek. Zo wordt al onder het hoofd Inleiding opgemerkt dat de norm van 50 meter niet geldt voor spooruitbreidingen bij bestaande bebouwing. En daarmee wordt onze argumentatie kennelijk als afgedaan beschouwd. Maar die norm van 50 meter is toch niet voor niets ingesteld. Je mag toch op zijn minst verwachten dat met die norm rekening gehouden wordt, en dat daar alleen nog van wordt afgeweken als het echt niet anders kan. Maar het kan wel degelijk anders, zoals wij hebben laten zien.

2. De reactie op de afstand van de perrons en de omliggende voorzieningen is moeilijk te doorgronden. Ik lees die reactie zo dat de afstand in de door ons aangedragen variant, als die al groter is, dat slechts in zeer geringe mate is.

3. Transferafstand. Movares erkent in haar reactie een aantal missers in hun argumentatie. Maar meent niettemin dat alle varianten ten gevolge hebben dat de dimensionering van het station onlogisch wordt, niet acceptabel zijn en dat dan aanpassingen nodig zijn aan het stationsgebied. Dat standpunt wordt op geen enkele wijze nader onderbouwd. Wij geven juist aan waarom de in het basisontwerp gekozen looproute van het nieuwe perron naar de stationsvoorzieningen onlogisch is en niet acceptabel. Niet alleen vanwege de afstand, maar ook uit een oogpunt van sociale veiligheid en rolstoelgebruikersvriendelijkheid. Dat er voor rolstoelgebruikers geen harde norm is, is kennelijk voldoende om het basisontwerp geschikt te achten. Ik moge er ook op wijzen dat de door Movares ingetekende rode looproute op een volstrekt

onlogisch punt eindigt. Van waar de rode pijl eindigt moet nog een behoorlijke afstand worden afgelegd naar de parkeervoorzieningen en de bushalte. Ook hier wordt een te gunstig beeld geschetst om maar koste wat kost vast te kunnen houden aan het basisontwerp. Het verwijzen naar Basisstation , OBA en TSI's die wij niet kennen is ook niet erg overtuigend.

4. Voor Movares is kennelijk erg belangrijk dat er in het basisontwerp geen aanpassingen nodig zijn aan het stationsgebied. Wij geven aan dat die aanpassingen sowieso nodig zijn in verband met de voorziene herstructurering van de Wilhelmsweg, het aanleggen van een voetgangerspad naar het asielzoekerscentrum en de noodzakelijke uitbreiding van de parkeervoorzieningen bij het station. Ook is kennelijk totaal niet van belang dat ons ontwerp een aanzienlijke kostenbesparing (miljoenen euro's!) oplevert, die nog veel groter kan worden door de zojuist genoemde aanpassingen in één plan onder te brengen en uit te voeren.

5. Movares stelt dat verreweg de meeste reizigers in Emmen-Zuid op de trein richting Zwolle stappen. Dat is ongetwijfeld juist. Maar even waar is dat verreweg de meeste van die reizigers na afloop van hun reis ook weer uitstappen op Emmen-zuid. In ons voorstel is er ook voor die reizigers een volwaardige ontsluiting met ketenvoorzieningen, die in het basisontwerp juist ontbreekt.

6. Duurzaamheid. Zonder enige argumentatie stelt Movares dat sprake is van gelijkwaardige varianten. Het niet hoeven aanbrengen van een overigens nooit vandalismebestendige lift, het niet hoeven plaatsen van camera's (die de sociale onveiligheid van de onderdoorgang overigens niet kunnen opheffen) komt de duurzaamheid van ons alternatief toch alleen maar ten goede?

7. Veiligheid. Het is niet uitgesloten, maar de kans is zeer gering, dat een trein doorschiet. Nee, geen enkel risico is helemaal uit te sluiten. Maar dat maakt ons alternatief toch niet minder passend?

8. Toekomstwaarde. Movares stelt dat bij onze variant het realiseren van toekomstige dubbelsporigheid niet mogelijk is zonder ingrijpende wijzigingen aan het voorplein of het huidige kunstwerk. Ik vind dat onbegrijpelijk, en niet onderbouwd. Als dat waar is dan zijn die ingrijpende wijzigingen toch ook nodig in het door Movares gepropageerde basisontwerp?

9. Richtlijnen voor trillingen maken geen onderscheid tussen tijdelijke en permanente bewoning. Dit is nou typisch weer zo'n verschuiling achter regelgeving. Het moge toch duidelijk zijn dat de overlast voor wie jarenlang elke dag last heeft van de trillingen van een andere orde is dan de overlast voor wie hoogst tijdelijk in een asielzoekerscentrum verblijft?

10. Movares acht de veronderstelling incorrect dat de snelheid lager ligt dan op een vrije baan. Ik meen dat als een wissel gepasseerd wordt direct na het stoppen bij een perron de snelheid nog zeer gering is. In het basisontwerp ligt die wissel op aanzienlijke afstand van het perron. En dus is de snelheid van de zeer snel optrekkende trein dan ook al aanzienlijk, en dus de geluidsoverlast en de trillingsoverlast ook aanzienlijk groter.

Alles overziende voel ik mij bevestigd in mijn vermoeden dat Movares koste wat kost wil vasthouden aan het oorspronkelijke plan. Niet van belang is kennelijk de kosten besparing van ons alternatief, de betere bereikbaarheid, de grotere sociale veiligheid en de vermijding van overlast.
Ik mag hopen dat uw college meer begrip toont voor mijn zorgen.

Ik verzoek u deze brief aan te merken als een aanvulling van mijn eerder ingediende zienswijze.

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

[redacted] 2

Van: [redacted]

[redacted] FW: Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid

Wil je deze ook inboeken?

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 24 juli 2015 13:56
Aan: [redacted]
CC: G[redacted]
Onderwerp: RE: Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid

Geachte mevrouw [redacted]

Hierbij ontvangt u de reactie van waterschap Vechtstromen op het ontwerpbestemmingsplan Delftlanden station Emmen-zuid.

In de waterparagraaf 3.5 wordt verwezen naar het beleidskader. Ik zou graag zien dat hier ook de koppeling gemaakt wordt met de "ontwerp structuurvisie Water Emmen". Deze is kaderstellend voor aan te leggen waterberging voor nieuwe ontwikkelingen. De opmerking in de laatste regel van deze paragraaf is generaliserend en te kort door de bocht. Hier staat dat dat het beter is om bij nieuwe ontwikkelingen niet te kiezen voor de aanleg van nieuwe waterpartijen. Voor het plan station Emmen-zuid kan ik me hier in vinden. Het is beter om hier te vermelden dat het niet wenselijk en niet nodig is om voor dit plan compenserende waterberging aan te leggen.

Met vriendelijke groet,
[redacted]

[redacted]

betekent dit dat bij nieuwe ontwikkelingen er op moet worden gelet dat:

- alleen water wordt aangelegd op plaatsen waar dit op natuurlijke wijze kan.
- water verbonden is met de rest van het watersysteem,
- er voldoende oeverbegroeiing is;
- afstromend regenwater schoon is en blijft;
- lozingen vanuit de riolering worden voorkomen.

Daarbij is het belangrijk dat telkens bij een nieuw initiatief wordt onderzocht of er mogelijkheden zijn om ruimte voor water te realiseren binnen het stedelijke gebied of dat buiten het plangebied betere oplossingen zijn. Zodat de totale afwenteling langzamerhand kleiner wordt en de kwaliteit van het oppervlaktewater verbeterd. Bij nieuwe ontwikkelingen is het beter om niet te kiezen voor de aanleg van nieuwe waterpartijen.

Hoofdstuk 4 Beschrijving ontwikkeling

[redacted]

Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid

Geachte heer en mevrouw,

Met deze brief delen wij u mee dat het ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid met ingang van 17 juli 2015 gedurende 6 weken ter inzage ligt. Het bestemmingsplan is te vinden op http://www.ruimtelijkeplannen.nl /web-roo/?planidn=NL.IMRO.0114.2014007-B501

Het ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid vervat in het GML-bestand "NL.IMRO.0114.2014007-B501" is digitaal via www.emmen.nl/bestemmingsplannen of via www.ruimtelijkeplannen.nl.

Een afschrift van de publicatie is bijgevoegd.

[redacted]

WATERSCHAP
vechtstromen

T: 088 2203333
www.vechtstromen.nl

De informatie in dit e-mail bericht (inclusief informatie in bijlagen) is uitsluitend bestemd voor het gebruik door de geadresseerde.Indien u deze e-mail per ongeluk ontvangt, verzoeken wij u vriendelijk contact op te nemen met de opsteller daarvan, het bericht te vernietigen en de inhoud daarvan niet te gebruiken of aan derden te openbaren.

De informatie in dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) Verstrekking aan en gebruik door anderen is niet toegestaan. Als u niet de bedoelde ontvanger bent, wilt u dan dit bericht en ieder aangehecht databestand verwijderen en de gemeente Emmen hiervan via e-mail op de hoogte stellen.

3 aanvulling

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: zaterdag 29 augustus 2015 23:20
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Groen

Ingezonden op zaterdag, 29 augustus, 2015 - 23:19 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

[redacted]
Telefoonnummer:
[redacted]
Mijn zienswijze over: bestemmingsplanwijziging i.v.m. spoorverdubbeling Emmen Zuid Inhoud zienswijze:
Geachte raadsleden,
Nu ik kennis genomen heb van de bestemmingsplanwijziging wil ik toch nog een aanvulling doen op de door mij ingediende zienswijze. Door de gemeentelijke groenstrook over de hele lengte van de Tortelduif over een breedte van 7 meter te veranderen in een talud, wordt de ingreep op woongenot en woonbeleving nog veel heftiger. De menselijke maat is zoek. Technocratische benaderingen leiden tot dramatische gevolgen voor de bewoners. Reden temeer om te kiezen voor het bewonersalternatief 3A. Dit alternatief levert voor het treinverkeer vergelijkbare voordelen op en beperkt de nadelige gevolgen voor de bewoners van Sier- en Tortelduif. Ik wens u veel wijsheid toe bij de besluitvorming en ik hoop dat onze belangen daarbij worden meegewogen.
hartelijke groet,
Dik Woltjes

-----Oorspronkelijk bericht-----
From: Gemeente Emmen
[redacted]

Hartelijk dank voor het invullen van het formulier. Hieronder ziet u de ingevulde gegevens.

Met vriendeljike groet,
Gemeente Emmen

Ingezonden op dinsdag, 28 juli, 2015 - 21:07 Ingezonden door:

[redacted]

[redacted] (passeerspoor emmen-zuid) Inhoud zienswijze:
Aan: de gemeenteraad van Emmen
28 juli 2015
Zienswijze zaak 69177-2014

Geachte raadsleden,
Ten behoeve van de plannen voor een passeerspoor bij het station Emmen-Zuid ligt nu een bestemmingsplanwijziging voor. Daarmee wordt de mogelijkheid gecreëerd om het spoor achter de Sierduif en de Tortelduif te verdubbelen, met het doel om meer treinen tussen Emmen en Zwolle te laten rijden.
Op voorhand wil ik u laten weten, dat ik voorstander ben van een zo goed en efficiënt mogelijk openbaar vervoer. In die zin ben ik dus ook voorstander van het idee achter dit plan. De wijze waarop de provincie en Prorail dit plan willen realiseren stuit bij mij op heftig verzet.
Het plan houdt in geen enkel opzicht rekening met het woongenot van de bewoners. Het spoor bevindt zich nu op zo'n 25 tot 30 meter van onze huizen. Na de verdubbeling is die afstand afgenomen tot 19 à 24 meter. Ieder weldenkend mens begrijpt dat dit ingrijpende gevolgen zal hebben voor ons.
Ik
heb het dan over toename van geluid en trilling. Deskundigen leggen ons dan uit dat deze toename niet zal leiden tot een overschrijding van de normen, maar de toename en de overlast daarvan blijft. En wat die metingen betreft: trillingstoename van 30 % wordt beschouwd als zijnde binnen de norm! En geluid meten we op 50 m afstand van het spoor omdat de norm dat voorschrijft!
Als de trein op 6 meter dichterbij het huis passeert, krijgen wij te maken met inkijk in het huis en gebrek aan privacy op het terras. Vergezocht? Nee, gewoon waar en alleen mensen die er niet mee te maken krijgen wuiven dit weg als zijnde "onzin".
Een tegenvraag zou kunnen zijn: had ik dit alles niet kunnen voorzien? Het antwoord is simpel: Neen! Toen ik in 1991 aan de Tortelduif kwam wonen waren er op gemeentelijk niveau wel al gedachten over "ooit" een verdubbeling, maar deze was gepland aan de NOORDZIJDE. En dit was voor mij een acceptabele optie. Groot was de schrik toen bij de realisatie van het nieuwe station bleek, dat een eventuele verdubbeling aan de bewonerskant was gepland.
Bij een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten m.b.t. de verdubbeling hebben wij als buurtbewoners intensief geprobeerd om onze bezwaren kenbaar te maken, maar bij Provincie en Prorail vonden en vinden wij nauwelijks gehoor. Alles wordt met een technocratisch "handje" weggewuifd.
Onze belangrijkste bijdrage heeft wellicht bestaan uit het aandragen van een alternatief voor de huidige plannen. Kort samengevat komt dat er op neer dat wij voorstellen om de de verdubbeling te realiseren ten westen van het huidige station. Dit alternatief werd in eerste instantie door Prorail en de Provincie als acceptabel beschouwd. Maar in een latere fase heeft Prorail dit weer afgewezen waarbij het argument tijdsverlies zou zijn. Overigens meen ik begrepen te hebben dat de Provincie aan Prorail verzocht heeft om er toch nog eens naar te kijken! Wat levert ons alternatief op:
-de bezwaren van de bewoners Sierduif en Tortelduif worden grotendeels ondervangen -het alternatief heeft geen of nauwelijks nadelig effect op de dienstregeling -de bereikbaarheid voor mensen met een beperking is optimaal - uitbreiding van de parkeervoorzieningen sluiten direct aan op het nieuwe perron.
Op grond van bovenstaande wil ik u dringend verzoeken geen medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging die een spoorverdubbeling ter hoogte van Sierduif en Tortelduif, mogelijk maakt en actie te ondernemen gericht op realisering van de verdubbeling aan de westzijde van het station Emmen-zuid, in de stukken bekend onder alternatief III A.

[redacted]

Bijlage 1:
Bijlage 2:

03.

[redacted]

Van: Noreply
Verzonden: dinsdag 28 juli 2015 21:07
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Ingezonden op dinsdag, 28 juli, 2015 - 21:07 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

[redacted]

Mijn zienswijze over: zaak 69177-2014 (passeerspoor emmen-zuid) Inhoud zienswijze:
Aan: de gemeenteraad van Emmen
28 juli 2015
Zienswijze zaak 69177-2014

Geachte raadsleden,
Ten behoeve van de plannen voor een passeerspoor bij het station Emmen-Zuid ligt nu een bestemmingsplanwijziging voor. Daarmee wordt de mogelijkheid gecreëerd om het spoor achter de Sierduif en de Tortelduif te verdubbelen, met het doel om meer treinen tussen Emmen en Zwolle te laten rijden.
Op voorhand wil ik u laten weten, dat ik voorstander ben van een zo goed en efficiënt mogelijk openbaar vervoer. In die zin ben ik dus ook voorstander van het idee achter dit plan. De wijze waarop de provincie en Prorail dit plan willen realiseren stuit bij mij op heftig verzet.
Het plan houdt in geen enkel opzicht rekening met het woongenot van de bewoners. Het spoor bevindt zich nu op zo'n 25 tot 30 meter van onze huizen. Na de verdubbeling is die afstand afgenomen tot 19 à 24 meter. Ieder weldenkend mens begrijpt dat dit ingrijpende gevolgen zal hebben voor ons. Ik heb het dan over toename van geluid en trilling. Deskundigen leggen ons dan uit dat deze toename niet zal leiden tot een overschrijding van de normen, maar de toename en de overlast daarvan blijft. En wat die metingen betreft:
trillingstoename van 30 % wordt beschouwd als zijnde binnen de norm! En geluid meten we op 50 m afstand van het spoor omdat de norm dat voorschrijft!
Als de trein op 6 meter dichterbij het huis passeert, krijgen wij te maken met inkijk in het huis en gebrek aan privacy op het terras. Vergezocht? Nee, gewoon waar en alleen mensen die er niet mee te maken krijgen wuiven dit weg als zijnde "onzin".
Een tegenvraag zou kunnen zijn: had ik dit alles niet kunnen voorzien? Het antwoord is simpel: Neen! Toen ik in 1991 aan de [redacted] kwam wonen waren er op gemeentelijk niveau wel al gedachten over "ooit" een verdubbeling, maar deze was gepland aan de NOORDZIJDE. En dit was voor mij een acceptabele optie. Groot was de schrik toen bij de realisatie van het nieuwe station bleek, dat een eventuele verdubbeling aan de bewonerskant was gepland.
Bij een tweetal voorlichtingsbijeenkomsten m.b.t. de verdubbeling hebben wij als buurtbewoners intensief geprobeerd om onze bezwaren kenbaar te maken, maar bij Provincie en Prorail vonden en vinden wij nauwelijks gehoor. Alles wordt met een technocratisch "handje" weggewuifd.
Onze belangrijkste bijdrage heeft wellicht bestaan uit het aandragen van een alternatief voor de huidige plannen. Kort samengevat komt dat er op neer dat wij voorstellen om de de verdubbeling te realiseren ten westen van het huidige station. Dit alternatief werd in eerste instantie door Prorail en de Provincie als acceptabel beschouwd. Maar in een latere fase heeft Prorail dit weer afgewezen waarbij het argument tijdsverlies zou zijn. Overigens meen ik

begrepen te hebben dat de Provincie aan Prorail verzocht heeft om er toch nog eens naar te kijken! Wat levert ons alternatief op:
-de bezwaren van de bewoners Sierduif en Tortelduif worden grotendeels ondervangen -het alternatief heeft geen of nauwelijks nadelig effect op de dienstregeling -de bereikbaarheid voor mensen met een beperking is optimaal - uitbreiding van de parkeervoorzieningen sluiten direct aan op het nieuwe perron.
Op grond van bovenstaande wil ik u dringend verzoeken geen medewerking te verlenen aan een bestemmingsplanwijziging die een spoorverdubbeling ter hoogte van Sierduif en Tortelduif, mogelijk maakt en actie te ondernemen gericht op realisering van de verdubbeling aan de westzijde van het station Emmen-zuid, in de stukken bekend onder alternatief III A.

Met vriendelijke groet,

Bijlage 1:
Bijlage 2:

04.

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: dinsdag 4 augustus 2015 17:25
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Ingezonden op dinsdag, 4 augustus, 2015 - 17:25 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

Mijn zienswijze over: VERDUBBELING SPOOR EMMEN-ZUID - zaak 69177-2014 Inhoud zienswijze:
Geachte men/mevr bestuur gemeente Emmen,wij zijn 100% tegen de aanleg van dubbelspoor en wissel ter hoogte onze woningen maar niet op de alternatieve genoemde plaatsen van de
Zoals bestaand is de huidige situatie voor ons de limiet qua trillingen en geluidsoverlast .
Met de nieuwe plannen zal de privacy worden geschonden omdat het 2e spoor een groot aantal meters richting onze tuinen en huizen gaat,het spoor ligt flink hoger zodat de inkijk veel groter wordt en het woongenot verminderd wordt.
Ook zal denkbaar de waarde van onze woningen omlaag gaan.
Wij willen niet de dupe worden van de goedkoopste oplossing en verwachten dat de gemeente Emmen rekening houdt met hun inwoners .

Bijlage 1:
Bijlage 2:

04. aanvulling zienswijze

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: woensdag 26 augustus 2015 22:15
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Groen

Ingezonden op woensdag, 26 augustus, 2015 - 22:14 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

[redacted]

Mijn zienswijze over: passeerstrook EMMEN ZUID Inhoud zienswijze:
Geachte men/mevr bestuur gemeente Emmen,wij zijn 100% tegen de aanleg van dubbelspoor en wissel ter hoogte onze woningen maar niet op de alternatieve genoemde plaatsen van de [redacted]
Zoals bestaand is de huidige situatie voor ons de limiet qua trillingen en geluidsoverlast .
Met de nieuwe plannen zal de privacy worden geschonden omdat het 2e spoor een groot aantal meters richting onze tuinen en huizen gaat,het spoor ligt flink hoger zodat de inkijk veel groter wordt en het woongenot verminderd wordt.
Ook zal denkbaar de waarde van onze woningen omlaag gaan.

De groenstrook, zo hebben wij gezien op de tekeningen, gaat met 7 meter ingekort worden over de volle lengte van de Tortelduif .
Die 7 meter gaat omgebouwd worden tot talud.
Er blijft dan nog een strookje van 6 meter over.
Dus van een groenstrook als buffer tussen trein en achterkant perceel is na die ingreep geen sprake meer.
Dit lijkt mij een zodanig ernstige ingreep in het woongenot dat dit in de zienswijzen niet onbenoemd mag blijven.
Wij willen niet de dupe worden van de goedkoopste oplossing en verwachten dat de gemeente Emmen rekening houdt met hun inwoners .
Wij zullen met de hele buurt strijden tegen deze plannen,al duurt het jaren en zullen er steeds meer bekendbaarheid aan geven en grootser aanpakken.

Bijlage 1:
Bijlage 2:

Toevoegen:
69177-2014

25. AUG 2015*000142

05. aanvulling zienswijze

46 ook 69177-2014: 71307

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen,23 augustus 2015

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: AANVULLING OP zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Bij deze verstrek ik u een aanvulling op mijn zienswijze m.b.t. bovengenoemd bestemmingsplan.

Oorzaak:

Op 8 augustus 2015, één dag nadat ik mijn zienswijze indiende, ontving ik antwoorden van Movares op de door ons, bewoners van Tortelduif en Sierduif, ingediende bezwaren tegen en kritiek op het door Movares opgestelde rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissels".

Het lijkt mij dat u, om zich een compleet beeld te kunnen vormen, kennis moet kunnen nemen van deze correspondentie. Vandaar dat ik dezecorrespondentie u bij deze aanvullend doe toekomen.

Kennisneming van de reactie (gedateerd 28 juli 2015) van Movares op brief bewoners variantenstudie (gedateerd 15 juni 2015) enerzijds en van ons weerwoord (gedateerd 17 augustus 2015) hierop anderzijds, verschaft u hopelijk een helder maar vooral een compleet beeld van het voor en tegen van de basisvariant (voorkeur ProRail) versus variant 3A (voorkeur bewoners).

Ik hoop en verwacht dat deze zienswijze zal leiden tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan waarbij de voorgenomen locatie het veld zal moeten ruimen voor de alternatieve locatie.

Hoogachtend,

[redacted]

Bijlagen
Reactie van Movares op "Reactie bewoners op variantenstudie" memo 28 juli 2015
Reactie van omwonenden op "Memo dd. 28 juli 2015 van Movares" brief 17 augustus 2015

bijlage bij brief dd 23-8-2015

Movares
adviseurs & ingenieurs

Memo – Versie 3.0

Aan	
Van	
Telefoon	
Kenmerk	
Projectnummer	
Onderwerp	
Datum	

Algemeen

Op 22 mei 2015 heeft Movares een variantenstudie opgeleverd waarin alternatieve locaties voor de ligging van het Oostelijke wissel worden onderzocht. Op 15 juni 2015 hebben de bewoners gereageerd op de variantenstudie en aangegeven dat zij variant 3A verkiezen boven de huidige voorkeursvariant.

Dit memo gaat in op de inleiding en per criterium (railverkeerstechniek, transfer, etc.) in op de argumenten van de bewoners en toetst deze aan de regelgeving.

Inleiding

Pagina 1, laatste alinea: B. De passeerstrook en de wissel komen in de basisvariant op slechts 19 meter afstand van de gevel van de woningen te liggen, en dat anno 2015, waarin de norm is dat binnen 50 meter afstand van spoorwegdoeleinden geen verblijfsruimte gebouwd mag worden.

Reactie: De afstand van het hart van het nieuwe spoor tot de meest nabij gelegen gevel bedraagt inderdaad 19 meter. Echter, de genoemde afstand van 50m geldt voor nieuwe verblijfsruimten die worden gebouwd. Deze norm geldt niet voor spooruitbreidingen bij bestaande bebouwing.

Railverkeerstechniek

Pagina 2, 1e alinea: Ons inziens is de afstand van het nieuwe perron tot het bestaande perron en de omliggende voorzieningen bij beide varianten, 4 en 3A, gelijk aan elkaar en is deze afstand bij variant 3A niet groter dan bij variant 4.

Reactie: De afstand tussen (de koppen van) de perrons is op de railverkeerskundige schetsen in bijlage 3 gelijk. Echter in deze schetsen wordt (conform regelgeving) geen rekening gehouden met de afstand tussen het nieuwe en huidige spoor zelf. Deze afstand tussen de sporen van 4,5 meter dient in variant 3A extra overbrugd te worden, omdat de perron niet, zoals bij variant 4, in elkaars verlengde liggen. De extra afstand van 4,5m is in de praktijk kleiner omdat in een rechte lijn tussen beide perrons gelopen zal worden. Desalniettemin is de afstand tussen beide perrons bij variant 3A groter dan bij variant 4.

NB: Dit punt heeft eigenlijk meer betrekking op het punt transfer, dan op railtechniek. Omdat de bewoners het punt hier hebben beschreven, behandelen wij het onder Railtechniek.

Memo

Kenmerk Emmen-Zuid - Reactie op brief bewoners

Transfer

Bladzijde 3, eerste alinea transfer: De uitgangspunten echter waarop Movares deze conclusie baseert zijn niet juist want Movares baseert haar conclusie op de volgende zinsnede "De afstand van het 2e perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg via de Nieuw Amsterdamsestraat is ongeveer 360 m en is langer dan de afstand uit de basisvariant (160 m)."

Reactie:
Vooropgesteld het volgende: er dient onderscheid gemaakt te worden in de genoemde afstanden voor het gebruik door 'reguliere' reizigers en reizigers met een motorische beperking. Hierbij geldt dat voor deze laatste groep gebruikers een andere maatstaf geldt dan voor valide reizigers, met dien verstande dat ook de afstanden voor deze groep niet onnodig groot mogen worden. Er zijn (nog) geen harde normen voor deze afstanden, echter met het huidige beleid mag de totale lengte van de gezamenlijke hellingbanen niet meer dan 200 meter bedragen. Daarbij geldt dat de afstanden gelden van ontvangstdomein (ingang station) tot opgang perron.
Voor een goed functionerende halte of station is het van belang dat deze zo compact mogelijk wordt gemaakt voor alle reizigers (waarbij in de basis uitgegaan wordt van gebruik door reizigers zonder motorische beperking). Alle (keten)voorzieningen dienen bij voorkeur zo dicht mogelijk bij, maar ook logisch ten opzichte van het station te liggen. Met alle varianten anders dan de basisvariant worden de afstanden dusdanig groot danwel de dimensionering van het station van dien (onlogische) aard dat deze vanuit de stationsfunctionaliteit niet acceptabel zijn en er daarmee aanpassingen nodig zijn aan het stationsgebied.

De afstand tussen het parkeerterrein en de kop van het nieuwe perron bedraagt circa 300 meter en is dus iets korter dan de genoemde afstand van 360m. De verwijzing naar de Nieuw Amsterdamsestaat bij deze variant is niet correct.
Echter, de afstand tussen beide perrons in variant 3A is nog steeds groter dan de afstand uit de basisvariant. Hierbij dient opgemerkt te worden dat niet de afstand van P&R tot perron maatgevend is, maar de afstand van ontvangstdomein naar perron en vice versa.

Bladzijde 3, derde alinea paragraaf transfer. Aangezien er geen sprake is van een onacceptabele maar juist van een acceptabele transferkwaliteit komt het onderwerp "herinrichting stationsgebied" niet aan de orde. Hiervoor hoeven dan ook geen kosten gemaakt te worden.

Reactie: Zie hierboven.

Bladzijde 3, één na laatste alinea, paragraaf transfer: PS 1. Bij variant 4 trekt Movares dezelfde (onjuiste) conclusie ten aanzien van de loopafstanden, nl. ook 360 m, terwijl deze afstand maximaal 216 m kan bedragen.

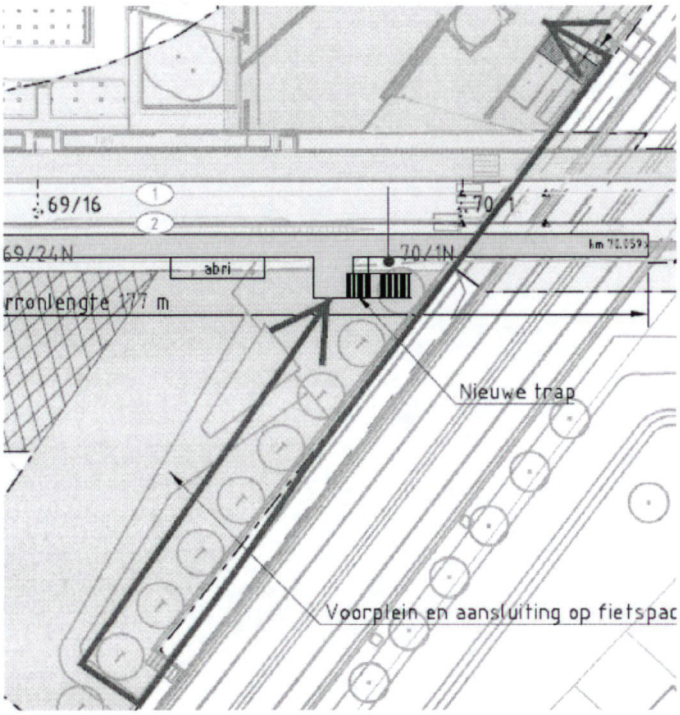
Reactie: Zie hierboven

Memo

Kenmerk Emmen-Zuid - Reactie op brief bewoners

Bladzijde 3, laatste alinea, paragraaf transfer PS 2. Wij willen dat Movares uitlegt hoe de afstand van 160 m uit de basisvariant is berekend en dat Movares ons de normen meedeelt die aan "Transfer" worden gesteld.

Reactie: Zoals hierboven beschreven gelden er twee invalshoeken nl. die van een reiziger zonder een motorische beperking en die van een reiziger met motorische beperking. De afstand voor minder valide reizigers is gedefinieerd als de afstand bij de ingang van het station (het ontvangstdomein), via de lift en onderdoorgang, vervolgens terug langs de onderdoorgang naar het punt waar de reizigers op het perron aanlanden. Deze route is weergegeven in onderstaande afbeelding.



In de voorkeursvariant betreft de afstand voor mindervalide reizigers circa 195m.
De afstanden voor een reiziger zonder motorische beperking is relatief kort, aangezien deze van het zuidelijke perron naar de ingang van het station (noordzijde) en vice versa loopt.. Daarmee wordt een compacte route gecreëerd en kunnen de bestaande voorzieningen gehandhaafd blijven. Alle andere genoemde oplossingen leiden ofwel tot onacceptabele afstanden danwel tot een onlogische indeling van het station (tenzij het stationsgebied heringericht wordt).
De normen en richtlijnen waarmee gewerkt wordt zijn divers. De belangrijkste zijn het Basisstation 2005 (en in dit specifieke geval dan met name de afstanden hiërarchie) en Ontwerp, beheer en afkeurnormen (OBA) alsook de diverse TSI's en richtlijnen met betrekking tot toegankelijkheid.

Memo

Kenmerk Emmen-Zuid - Reactie op brief bewoners

Gebruikswaarde

Algemene reactie op alle paragrafen:

De concessiehouder (provincie Drenthe) dient aan te geven of een kortere keertijd in Emmen-Zuid mogelijk is in de dienstregeling van de vervoerder. Het levert voor de reizigers een langere reistijd op en heeft direct invloed op de Business Case (Kosten/Baten) voor het project.

Op een enkelsporig baanvak, moeten treinen op elkaar wachten op de kruisingstations. Normaal gesproken vindt deze kruising plaats zoals in de basisvariant; indien een trein te vroeg aankomt, kan deze alvast halteren. Indien het halteerproces te lang duurt, kan de andere trein desondanks vertrekken. In variant 3A wordt er een extra afhankelijkheid gecreëerd (de haltering op perron 1), wat ongunstig is voor de robuustheid op het baanvak.

Overweg

Door de trein komende uit Zwolle richting Emmen te laten halteren op het bestaande perron, zie onze suggestie onder 2.3.3., wordt de dichtligtijd van de overgang Zijweg (69.0) voor treinen vanuit Zwolle niet langer maar blijft gelijk aan de basisvariant.

Reactie: Verreweg de meeste reizigers stappen in Emmen-Zuid op de trein richting Zwolle. Een eis van de stakeholders is dat deze trein na realisatie van het tweede perron stopt langs het huidige perron, omdat zich hier alle voorzieningen bevinden. Voorbeelden van voorzieningen zijn de wachtruimten en voor- en natransport. Het voorstel van de bewoners om het perrongebruik om te draaien is derhalve niet acceptabel zonder dat ook het nieuwe perron een volwaardige ontsluiting met ketenvoorzieningen krijgt.

Kosten

Pagina 4, tweede alinea, paragraaf kosten: De veronderstelling, door Movares geopperd, dat mogelijk het stationsgebied zou moeten worden heringericht is niet aan de orde. De aangevoerde reden voor deze veronderstelling, nl. dat de afstand van het 2e perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg hiertoe noodzaakt, blijkt onjuist te zijn zodat geen extra uitgaven gedaan behoeven te worden

Reactie: Zie eerder antwoord onder paragraaf transfer. Verplaatsing van voorzieningen is noodzakelijk, omdat de afstand tussen het voorplein en het perron te groot wordt.

Memo

Kenmerk Emmen-Zuid - Reactie op brief bewoners

Duurzaamheid

Pagina 5, gehele paragraaf Movares stelt "Geen significant verschil met de basisvariant." Wij voorzien echter in de basisvariant jaarlijks weerkerende omvangrijke kosten van onderhoud en herstel van de liftinstallatie. Te denken valt aan de kosten van jaarlijks onderhoud, verplichte jaarlijkse keuring, schade als gevolg van onjuist gebruik en niet als minste in deze opsomming schade als gevolg van molest, ernstiger dan "standaard" wegens de geïsoleerde ligging.

Reactie: De aanleg van trappen en een lift uit de basisvariant versus het verplaatsen van voorzieningen van het voorplein in variant 3A beschouwen we als gelijkwaardige varianten op aspect duurzaamheid.

Veiligheid

Pagina 5, gehele paragraaf: Ons inziens is er geen verschil in veiligheid met de basisvariant, aangezien variant 3A qua opzet gelijk is aan de basisvariant, nl. 2 sporen met ieder een perron. Wij kunnen de opmerking van Movares over "het kleine risico dat een trein zou kunnen doorglijden tegen de andere trein" in relatie tot variant 3A niet plaatsen. Deze opmerking zou o.i. enkel van toepassing kunnen zijn op variant 4 waarbij de perrons in elkaars verlengde liggen.

Reactie: De kans dat een trein doorschiet is weliswaar erg klein, maar niet uitgesloten. In het geval een trein in de voorkeursvariant doorschiet is de kans groot dat op het andere perron een trein halteert. Deze trein kan in de basisvariant niet worden geraakt, omdat de treinen "naast" elkaar op eigen sporen halteren.

Echter, mocht een trein in variant 3A of variant 4 doorschieten, dan is de kans groot dat op dat moment ook een trein op het andere perron halteert wat kan leiden tot een botsing.

NB: Een trein kan zowel recht als krom door een wissel doorschieten. Varianten 3A en 4 zijn daarom op dat aspect identiek aan elkaar.

Voorschriften

Pagina, 5, gehele paragraaf: Na het lezen van het voorgaande zal het lezer dezes niet verbazen dat onze conclusie luidt:
De tranferkwaliteit in variant 3A voldoet volledig aan de normen die hiervoor gesteld worden.

Reactie: Zie eerdere opmerkingen.

Memo

Kenmerk Emmen-Zuid - Reactie op brief bewoners

Toekomstwaarde

Pagina 5, gehele paragraaf:
Het huidige kunstwerk over de Nieuw Amsterdamsestraat is voorbereid op dubbelsporigheid en behoudt zijn waarde voor de toekomstige integrale spoorlijnverdubbeling.
De aanleg van de passeerstrook volgens variant 3A behoudt zijn meerwaarde als onderdeel van het toekomstige transferium Emmen-Zuid.

Reactie: Het realiseren van een mogelijke toekomstige spoorverdubbeling is in variant 3A ingewikkelder dan de overige varianten. Reden hiervoor is dat een spoorverdubbeling ten Zuiden van het huidige spoor is voorzien. In de overige varianten kan spoorverdubbeling worden gerealiseerd door de wissels te verwijderen en het spoor langs het nieuwe perron door te trekken over het kunstwerk over de Nieuw Amsterdamsestraat.

Bij variant 3A is het realiseren van dubbelsporigheid, waarbij langs elk spoor een perron is gesitueerd niet mogelijk zonder ingrijpende wijzigingen aan de het voorplein of het huidige kunstwerk van de Nieuw Amsterdamse straat.

Overige aandachtspunten

Pagina 6, 2e alinea: Kenmerk van een asielzoekerscentrum is dat tijdelijke bewoners hier tijdelijk worden gehuisvest. Kenmerk van een burgerwoning is dat permanente bewoners hier permanent zijn gehuisvest.

Reactie: Richtlijnen voor trillingen maken geen onderscheid tussen tijdelijke en permanente bewoning. Deze opmerkingen kunnen wij derhalve niet plaatsen.

Pagina 6, 2e alinea: Trilling ten gevolge van een wissel geplaatst tussen 2 perrons is aanzienlijk minder dan trilling ten gevolge van een wissel geplaatst in een doorgaande spoorlijn, aangezien treinen een lagere rijsnelheid moeten aanhouden bij het passeren van een perron dan bij het rijden op een doorgaande spoorlijn.

Reactie: Maatgevend voor de snelheid waarmee een wissel afbuigend mag worden gepasseerd is de hoekverhouding van het toe te passen wissel. In Emmen-Zuid wordt een 1:15 wissel toegepast. Deze mag met een snelheid van 80 km/uur krom worden bereden door doorgaande treinen. Als het wissel recht wordt bereden bedraagt de snelheid voor doorgaande treinen 130 km/uur. De veronderstelling dat de snelheid altijd lager ligt dan op de vrije baan is dus incorrect.

Memo

Kenmerk Emmen-Zuid - Reactie op brief bewoners

Pagina 7, laatste alinea: Wij zijn er van overtuigd dat deze "oplossing" van de immobiliteit van de gehandicapte medemens niet lang stand zal houden en dat op vrij korte termijn vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid gevolg gegeven zal moeten worden aan de eis om een 2e lift bij te bouwen.

Reactie: De basisvariant voldoet ook voor minder valide reizigers aan de voorschriften. Het realiseren van een 2e lift is derhalve niet nodig.

bijlage bij brief dd 23-9-2015

Emmen, 17 augustus 2015.

Aan alle instanties die betrokken zijn bij de voorgenomen aanleg van een passeerspoor ter hoogte van station Emmen-Zuid,te weten:

G.S. van de provincie Drenthe,

B&W van de gemeente Emmen,

ProRail B.V.,

Movares Nederland B.V.

Reactie van omwonenden op Memo dd. 28 juli 2015 van Movares n.a.v. Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel"

Inleiding.

A.de trillingshinder overschrijdt in de huidige situatie reeds de daarvoor gestelde norm en deze overschrijding zal nog verder toenemen door de passeerstrook en de te plaatsen wissel.

Movares plaatst geen opmerking bij deze passage uit ons schrijven dd. 15 juni 2015. Geen commentaar houdt in dat Movares deze stelling juist acht. Een groot nadeel van de basisvariant is de trillingsoverlast, deze is bij de basisvariant onacceptabel. Bij variant 3A neemt de trillingssterkte niet toe in de woningen aan de Sierduif en de Tortelduif (zie Trillingsonderzoek t.b.v . bestemmingsplan, versie 5.0, pagina 45, punt 3a). Maar op dezelfde pagina schrijft Movares hier geen verder onderzoek naar te zullen doen omdat die variant veel te duur is. Op onterechte gronden is nader onderzoek afgeblazen want de bedoelde variant is € 1,5 mln goedkoper (zie rapport Movares "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" punt 2.3.5. Kosten).

B.de passeerstrook en de wissel komen in de basisvariant op slechts 19 meter afstand van de gevel van de woningen te liggen, en dat anno 2015, waarin de norm is dat binnen 50 meter afstand van spoorwegdoeleinden geen verblijfsruimte gebouwd mag worden.

Deze passage wordt door Movares afgedaan door op te merken dat de norm van 50 meter niet geldt voor spooruitbreidingen bij bestaande bebouwing.

Maar het enkele feit dat die regel geldt voor nieuw te bouwen verblijfsruimten wil toch niet zeggen dat bestaande locaties vogelvrij zijn. Als op bestaande locaties realiseerbare alternatieven voorhanden zijn zal daaraan toch serieuze aandacht besteed moeten worden.

Uitwerking.

VARIANT 3A

2.3.1. Railverkeerstechniek.

Ons inziens is de afstand van het nieuwe perron tot het bestaande perron en de omliggende voorzieningen bij beide varianten, 4 en 3A, gelijk aan elkaar en is deze afstand bij variant 3A niet groter dan bij variant 4.

In beide gevallen nl. is de afstand tussen de twee perrons 216 m en het kan niet zo zijn dat bij een gelijke afstand tussen de twee perrons er verschil in afstand zou zijn gemeten tussen de perrons onderling ten opzichte van de omliggende voorzieningen. Die afstand is in beide varianten, 3A en 4, gelijk en kan maximaal 216 m1 bedragen.

Movares erkent dat de verwijzing naar de Nieuw Amsterdamsestraat bij deze variant niet correct is. Dit houdt dus in dat de door Movares genoemde afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein van 360 meter niet juist is. De afstand tussen het parkeerterrein en de kop van het nieuwe perron in variant 3A bedraagt slechts 216 meter. (In haar memo van 28 juli 2015 noemt Movares abusievelijk 300 meter). Indien het parkeerterrein wordt uitgebreid zal deze afstand verder verkleinen.

En de afstand tussen beide perrons in variant 3A bedraagt circa 216 meter. "Circa" omdat het ietsje meer zal zijn aangezien volgens Movares bij variant 3A een extra afstand van < 4 ½ meter overbrugd moet worden en daarin heeft Movares gelijk. Maar 4 ½ meter op de 216 meter is verwaarloosbaar klein te noemen zodat dit niet meetelt (en door Movares vooral niet uitvergroot moet worden).

2.3.2 Transfer

Movares stelt in haar memo "Met alle varianten anders dan de basisvariant worden de afstanden dusdanig groot danwel de dimensionering van het station van dien (onlogische) aard dat deze vanuit de stationsfunctionaliteit niet acceptabel zijn en er daarmee aanpassingen nodig zijn aan het stationsgebied."

Dat aanpassing aan het stationsgebied nodig is, is in de basisvariant niet anders, ook daar moeten aanpassingen gedaan worden aan het stationsgebied. Op pagina 21 van de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan staat vermeld dat het stationsplein gelegen voor het station bij de aanleg ervan een indicatieve inrichting heeft gekregen. Deze inrichting van het huidige voorplein zal aangepast moeten worden i.v.m. de aanleg van het tweede perron.

Dus aan deze herinrichting van het stationsgebied kan o.i. tussen de varianten onderling geen onderscheidende waarde worden toegekend.

De capaciteit van het bestaande parkeerterrein is anno 2015 reeds ontoereikend en zal uitgebreid moeten worden. Indien deze uitbreiding gerealiseerd wordt richting 2^{e} perron (en die richting is bij variant 3A ook de enig mogelijke richting) vervalt daarmee de opmerking dat de afstand van het 2^{e} perron tot het parkeerterrein langer zou zijn dan de afstand uit de basisvariant.

De afstand van het 2^{e} perron uit de basisvariant tot het parkeerterrein wordt voor de valide reiziger door Movares berekend op 160 meter. De afstand van het 2^{e} perron in variant 3A tot het parkeerterrein bedraagt 216 meter en wordt evenzoveel meters korter als dat het parkeerterrein langer wordt. Voor de mindervalide reiziger bedraagt de afstand in de basisvariant maar liefst 290 meter terwijl die afstand in variant 3A gelijk is aan die van de valide reiziger, in aanvang 216 meter.

2.3.3. Gebruikswaarde

Movares geeft een algemene reactie op alle paragrafen waarbij zij constateert dat de haltering op perron 1 (=het bestaande perron) resulteert in een extra afhankelijkheid. Dat zou inderdaad het geval zijn indien de vertrektijd van de trein uit station Emmen naar station Emmen-Zuid onverkort gehandhaafd zou moeten blijven. Dat dit echter niet het geval is liet Movares ons reeds weten op 27 mei 2015 (zie pagina 12 van het rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel"). Daar schreef Movares: De keertijd op station Emmen is dermate ruim dat het mogelijk is om de trein twee minuten eerder te laten vertrekken vanuit Emmen waardoor de treinen niet op elkaar hoeven te wachten te Emmen-Zuid. Hieraan verbond Movares wel als voorwaarde "mits de vervoerder akkoord gaat met deze kortere keertijd". De robuustheid op het baanvak blijft aldus onaangetast.

Dus de als algemene reactie op alle paragrafen gebrachte opmerking bevat niets nieuws en werpt zeker geen belemmeringen op. (aantekening: Movares rept over een kortere keertijd in Emmen-Zuid maar bedoeld zal zijn Emmen)

Wij willen ook een algemene reactie geven op alle paragrafen, nl. dat passagiers het als onaangenaam ervaren te moeten uitstappen "aan de verkeerde kant" van het station. Dat is een ongunstig neveneffect wat telt voor alle varianten waarbij een perron niet grenst aan het stationsplein/parkeerterrein.

2.3.4. Overweg.

Door de trein komende uit Zwolle richting Emmen te laten halteren op het bestaande perron, zie onze suggestie onder 2.3.3., wordt de dichtligtijd van de overgang Zijweg (69.0) voor treinen vanuit Zwolle niet langer maar blijft gelijk aan de basisvariant.

Movares stelt in haar memo dat de eis van de stakeholders is dat de trein richting Zwolle stopt langs het huidige perron. Dat is in de basisvariant ook niet meer dan logisch. De basisvariant laat je geen andere keuze. Want het 2e perron ligt in de basisvariant aan de verkeerde kant en veel te ver af van de voorzieningen. In variant 3A echter is het, mede gezien het gestelde onder 2.3.3., logisch om de trein richting Zwolle te laten halteren op het nieuwe perron, dichtbij het parkeerterrein en op korte loopafstand van het stationsplein. Het is vanzelfsprekend dat, anno 2015, een nieuw perron, anno 2015, wordt uitgerust met een wachtruimte.

2.3.5. Kosten

De investeringskosten liggen volgens Movares circa € 1,5 miljoen lager dan in de basisvariant.

De afstand in variant 3A tussen het nieuwe perron en het parkeerterrein, zo hebben wij betoogd in paragraaf 2.3.2. transfer, is aanzienlijk korter dan aangegeven door Movares. Herinrichting van het stationsgebied is in alle varianten in enigerlei vorm van toepassing en is daarmee niet onderscheidend.

2.3.6. Duurzaamheid

Na de uitleg van Movares van de betekenis in dit kader van de term duurzaamheid beschouwen ook wij variant 3A gelijk aan de basisvariant.

2.3.7. Veiligheid

Niet alleen wij vinden het vergezocht maar, gezien haar omzichtige uitleg, lijkt Movares de mening ook te zijn toegedaan, dat er een klein risico bestaat dat een trein zou kunnen doorglijden tegen een andere trein. Daarom laten we dit punt verder onbesproken.

2.3.8. Voorschriften

De tranferkwaliteit van variant 3A is aanzienlijk beter dan tot nu toe voorgesteld. Wij verwijzen hiertoe naar de door ons geplaatste opmerkingen over de loopafstanden. Deze zijn geen 360 meter en ook geen 300 meter maar 216 meter. Bij een herinrichting van het stationsplein zullen de afstanden binnen alle normen vallen. Vooral voor de mindervalide reiziger betekent variant 3A een wereld van verschil met de basisvariant. En een groot pluspunt van variant 3A is dat geen enkele reiziger nog het gevoel heeft aan de verkeerde kant in of uit te stappen.

2.3.9. Toekomstwaarde

Aangezien integrale verdubbeling van de spoorlijn geen issue is in de "Structuurvisie gemeente Emmen 2020, thema verkeer" hoeft met waarde behoud in relatie tot integrale spoorverdubbeling niet te worden gerekend.

2.3.10 Overige aandachtspunten

Trillingshinder

Richtlijnen voor trillingen maken aldus Movares geen onderscheid tussen tijdelijke en permanente bewoning. Dat kan ongestraft zo zijn maar bewoners maken dit onderscheid wel. Op je logeeradres nl. is het tijdelijk ervaren van trillingen overkoombaar omdat je weet dat je verblijf aldaar maar tijdelijk is.

En daar komt bij dat de afstand tussen gevel en wissel bij het AZC het dubbele is van de afstand bij de permanente woningen.

Aangezien alle passagierstreinen halteren op station Emmen-Zuid ligt de snelheid waarmee in variant 3A de wissel wordt gepasseerd aanzienlijk lager dan in de basisvariant. Voor goederentreinen is er in passeersnelheid geen verschil tussen de varianten.

Verleggen Wilhelmsweg

Over het synergie effect als gevolg van het bundelen van de vier ontwikkelingen rondom het station Emmen-Zuid laat Movares zich niet uit. Dat is vanuit de focus op het spoor sec. niet onlogisch. Vanuit maatschappelijk oogpunt echter is het een gemiste kans als hier geen bestuurder op inhaakt.

Verlegging / verbreding van de Wilhelmsweg.
Nieuwbouw / verbouw van het asielzoekerscentrum.
Uitbreiding van het parkeerterrein bij station Emmen-Zuid.
Aanleg van het 2^{e} perron (versie variant 3A) bij station Emmen-Zuid.

Het is aan te bevelen om al deze plannen zowel als de bijbehorende financiële middelen samen te bundelen en evenwichtig op elkaar af te stemmen. Het vervolgens gecoördineerd realiseren van de bouwplannen in combinatie met het doelgericht inzetten van de beschikbare gelden levert aanzienlijke synergievoordelen op waardoor het totaal aanzienlijk goedkoper zal zijn te realiseren dan de optelsom der individuele projecten.

Toegankelijkheid voor minder validen

In de basisvariant is onvoldoende (om niet te zeggen géén) rekening gehouden met rolstoeltoegankelijkheid van het nieuwe perron. Deze opmerking geldt niet alleen voor rolstoelgebruikers maar ook voor het grote leger der rollator-gebruikers, oftewel voor de groeiende groep reizigers die slecht ter been is.

Deze noodkreet namens onze mindervalide medemens doet Movares af met "de basisvariant voldoet ook voor minder valide reizigers aan de voorschriften.

Toetsingsuitkomsten

1. Transfer
   De verbinding tussen het nieuwe perron en de overige voorzieningen bedraagt maximaal 216 meter en voldoet na herindeling van het stationsplein aan de normen die hiervoor gesteld worden.
2. Gebruikswaarde
   De gebruikswaarde is, met een realiseerbare kleine vervroeging (2 minuten) van de vertrektijd van de trein uit station Emmen gelijk aan de basisvariant.
3. Overweg
   De dichtligtijd van de overweg Zijweg (69.0) is gelijk aan de basisvariant.
4. Kosten
   De investeringskosten liggen 1,5 tot 2,0 miljoen euro lager dan de basisvariant.
5. Duurzaamheid
   Gelijk aan de basisvariant.
6. Veiligheid
   Gelijk aan de basisvariant.
7. Voorschriften
   De transferkwaliteit voldoet na herindeling van het stationsplein aan de normen die hiervoor gesteld worden.
8. Toekomstwaarde
   Aangezien dubbelsporigheid in de "Structuurvisie gemeente Emmen 2020, thema verkeer" niet is voorzien behoeft met waarde behoud in relatie tot integrale spoorverdubbeling niet te worden gerekend.

   Overige aandachtspunten
   - Reizigers tevredenheid scoort hoog door in en uitstappen aan het stationsplein
   - Trillingshinder voor bewoners is bij variant 3A niet aan de orde.
   - Privacy wordt niet geschaad bij variant 3A.
   - Bij het verleggen van de Wilhelmsweg zijn synergievoordelen te behalen door samenbundeling van 4 op stapel staande projecten, te weten verbreding Wilhelmsweg; (ver)nieuwbouw van het AZC; uitbreiding van het parkeerterrein; aanleg 2^{e} perron bij station Emmen-Zuid.
   - Toegankelijkheid minder validen
     De basisvariant is uiterst mindervaliden-onvriendelijk terwijl variant 3A daarin juist zeer hoog scoort.

Eindscore

Variant 3A scoort op vijf van de acht beoordeelde elementen gelijk aan de basisvariant.
Variant 3A scoort op twee van de acht beoordeelde elementen nagenoeg gelijk aan de basisvariant.
Variant 3A scoort op een van de acht beoordeelde elementen beter dan de basisvariant.

Door de gelden van de besparing (gedeeltelijk) in te zetten voor de herindeling van het stationsgebied wordt bereikt dat variant 3A beter scoort dan de basisvariant. Dat met variant 3A dan ook alle nadelen voor omwonenden de wereld uit zijn kan gezien worden als de kers op de pudding.

Conclusie

De schriftelijke reactie van Movares dd. 28 juli 2015 sterkt ons in de overtuiging dat alle betrokkenen beter uit zijn met variant 3A dan met de basisvariant.

Afsluiting

Voor variant (3A) zeggen omwonenden Tortelduif en Sierduif te Emmen nogmaals hun volle medewerking toe aan de Provincie Drenthe, aan de Gemeente Emmen en aan ProRail B.V. om de passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid te realiseren. Zij zullen geen bezwaar maken tegen de, voor realisatie van het project "Passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid", benodigde wijziging van het bestemmingsplan. Als door betrokken partijen voor de uitvoering gekozen wordt voor variant 3A staat niets de realisatie van het plan "Passeerspoor ter hoogte van station Emmen-Zuid" in de weg en is een tijdrovende, uitvoering vertragende procedure richting Raad van State niet aan de orde.

Hoogachtend,

Omwonenden van station Emmen-Zuid,

de bewoners van de straten Tortelduif en Sierduif te Emmen.

[redacted]

Sierduif 13, 7827 NH Emmen

Gemeenteraad van Emmen

Postbus 30001

7800 RA EMMEN

05.

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen, 7 augustus 2015

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Bij deze geef ik mijn zienswijze m.b.t. bovengenoemd bestemmingsplan.

Dit plan heeft als doel een passeermogelijkheid te creëren ter hoogte van station Emmen-Zuid. Hiertoe is men voornemens om in het bestaande spoor op slechts 25 meter afstand van de gevel van mijn woning een wissel te plaatsen.

In het hierna volgende licht ik toe waarom ik de voorgenomen wijze van uitvoering van dit plan onaanvaardbaar vind. Tevens doe ik een voorstel voor een alternatieve locatie waarvan de voordelen zijn dat deze alternatieve uitvoering de omwonenden geen overlast bezorgt en waarvan ProRail heeft geconcludeerd dat deze variant èn realiseerbaar is èn ook nog eens € 1,5 mln. (=15%) goedkoper is. Deze variant kost geen € 10,2 mln. maar kost "slechts" € 8,7 mln.

A. Samenvatting van mijn bezwaren.

Indien de aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd volgens het voorliggende ontwerp heeft dit vele nadelige gevolgen voor mijn woongenot:

1. **Geluidsoverlast.**
   De vaststelling van GeluidProductiePlafonds is in het leven geroepen om de burger te beschermen tegen geluidsoverlast door treinverkeer. Door sterk verouderde waarden te hanteren keert gebruik van deze regel zich tegen ons oftewel er wordt misbruik gemaakt van de GPP- regel. Oorzaak: de gemeente Emmen heeft haar morele plicht tot actualisering van geluidsplafonds verzaakt.
   De gehanteerde systematiek van meting is ongeschikt voor situaties waarbij sprake is van bestaande bebouwing want in plaats dat de uitkomsten van deze meting de burger beschermen tegen geluidsoverlast hanteert ProRail de uitkomsten van de meting als een rechtvaardiging om de geluidsproductie te doen toenemen.
   Het geluid in mijn woning overschrijdt door het treinverkeer de aldus toegestane geluidsnorm met vele decibels.

2. **Trillingsoverlast**
   De trillingen in mijn woning ten gevolge van het treinverkeer worden nu reeds als zeer hinderlijk ervaren. Dat klopt ook wel want deze trillingen, zo heeft ProRail vastgesteld, worden veroorzaakt door de goederentreinen en zij overstijgen nu reeds de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn.
   Door de plaatsing van een wissel nemen de trillingen sterk toe.
   Het alternatief, waarbij de trillingssterkte in de woningen aan de Sierduif en de Tortelduif niet toeneemt wordt door Movares op basis van foute aannames afgeserveerd. De fout waar ik op doel: is dat Movares in dit rapport stelt dat "hiervoor het gehele station Emmen-Zuid verplaatst dient te worden, waardoor deze aanpassing zeer hoge kosten met zich meebrengt". Deze conclusie echter staat haaks op de bevindingen zoals door Movares vastgelegd in haar andere rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel". In dat rapport over de variantenstudie concludeert Movares juist dat de investeringskosten van variant 3A (en dat is een variant waarbij de volledige passeerstrook inclusief wissels verplaatst wordt naar het zuiden) circa € 1,5 mln. lager liggen dan in de basisvariant. Dus trillingsoverlast kan voor 100% voorkomen worden door te kiezen voor een alternatieve en € 1,5 mln. minder kostende locatie voor realisatie van de passeerstrook.
   Bij deze locatie zijn geen omwonenden dus kan geen sprake zijn van overlast. Bij deze variant wordt de portemonnee met € 1,5 mln. ontzien. Bij deze variant is (met een kleine ingreep) de gebruikswaarde gelijk te stellen aan de basisvariant en bij deze variant is de transferkwaliteit zelfs aanzienlijk beter dan in de basisvariant het geval is. Wil lezer dezes zelfstandig ook tot deze conclusie komen dan dient genoemd rapport wèl in samenhang beoordeeld te worden met de inhoud van de brief, afkomstig van de omwonenden, gedateerd 15 juni 2015 en gericht aan o.a. de raad van de gemeente Emmen. In deze brief worden nl. enkele essentiële onjuistheden aan de orde gesteld waardoor de door Movares getrokken conclusie betreffende alternatieve locaties dringend om herziening vraagt.

3. **Aantasting privacy.**
   De afstand tussen een passerende trein en de betreffende woningen aan de Sierduif en de Tortelduif neemt door de extra spoorlijn af met ca. 6 meter. Passeert de trein nu nog op 25 meter afstand van deze woningen, straks dendert de trein voorbij op slechts 19 meter afstand van de gevel van deze woningen.

B. Alternatieve locatie.

Dat er alternatieven zijn is ook door ProRail erkend. Een, door de bewoners aangedragen, alternatief is door ProRail uitgewerkt en blijkt goed realiseerbaar en ook nog eens veel goedkoper te zijn. Echter door een paar essentiele fouten te maken bij de beoordeling van de gebruikswaarde van dit alternatief trekt Movares een onjuiste conclusie waardoor het advies van Movares om voor de basisvariant te kiezen herzien moet worden. Deze fouten hebben wij gerapporteerd in onze brief dd. 15 juni 2015 waarnaar wij bij deze verwijzen. Bij dit alternatief neemt de overlast voor de bewoners niet toe. Niets is erop tegen, juist alles pleit ervoor, om het plan volgens dit alternatief uit te voeren..

In het hierna volgende treft u per onderwerp een nadere uitwerking aan.

A. Bezwaren

Ad. 1. Geluidsoverlast

1a. Oneigenlijk gebruik van waarden anno 2008 in plaats van de geluids-referentiesituatie die ontstaan is in 2011 ten gevolge van ingebruikneming van station Emmen-Zuid.

De gemeente had met de ingebruikneming van station Emmen-Zuid nieuwe geluidsplafonds moeten vaststellen maar heeft dat nagelaten.

De gemeente is in 2011 nalatig geweest.

En ProRail maakt daar misbruik van. Want ProRail concludeert dat de toegenomen geluidsoverlast in 2015 door (1) het plaatsen van wissels, (2) de aanleg van het 2^{e} spoor dichterbij de woningen en (3) de verdubbeling van het treinverkeer in de spits toch binnen de perken blijft dankzij de positieve wijzigingen in 2011 nl. (1) lagere snelheid van de stoppende reizigerstreinen en (2) inzet van stiller materieel.

Dus ProRail tracht de vruchten te plukken van wijzigingen in het treinverkeer die stammen uit 2011.

Het geluid in mijn woning overschrijdt, indien in 2011 de norm opnieuw zou zijn vastgesteld, de toegestane geluidsnorm met vele decibels.

Ter toelichting:

Het geluidsregister is ingevoerd in 2012 en de daarin voor de GPP-punten berekende waarden dateren uit 2008. In 2008 bestond station Emmen-Zuid nog niet.

In 2011 is station Emmen-Zuid in gebruik genomen. Door deze ingebruikneming is het spoorgebruik sterk veranderd ten opzichte van de situatie in 2008. De ingebruikname van station Emmen-Zuid heeft een groot (positief) effect gehad op de geluidsproductie van het treinverkeer. Deze geluidsreductie is o.a. veroorzaakt door (1) de lagere snelheid van de stoppende reizigerstreinen en (2) de inzet van stiller materiaal. Op dat moment ontstond feitelijk een nieuwe referentiesituatie voor de geluidssituatie.

Zodra door wijzigingen in het treinverkeer de geluidsproductie met 1,5 dB of meer wijzigt, positief dan wel negatief, is het passend en gebruikelijk dat gemeenten de geluidsnorm opnieuw vast stellen. Daarmee bewerkstelligt de gemeente via een nieuwe, in dit geval lagere, referentiesituatie dat de aanwonenden in de toekomst dit gunstiger geluidsklimaat kunnen behouden. Vanaf dat moment nl. moet een volgende wijziging qua geluid getoetst worden aan deze nieuw vastgestelde geluidsnorm.

Wat doet ProRail echter? ProRail rekent zich rijk. ProRail schrijft nl. de geluidsvermindering ten gevolge van de verbeteringen, gerealiseerd in 2011, toe aan het huidige project. Dat noem ik oneigenlijk gebruik. **Regels die zijn opgeworpen om de burger te beschermen worden door misbruik door professioneel geachte instanties nu juist tegen ons gebruikt.**

ProRail durft nu te stellen dat er na uitvoering van het project geen overschrijdingen optreden van de geldende GPP's. Indien ProRail echter uitgaat van de GPP's die vanaf 2011 als norm gehanteerd hadden moeten worden, dan zou ProRail met zekerheid een overschrijding constateren ter hoogte

van de wissels. Op dat punt nl. heeft ProRail slechts een ruimte t.o.v. het onterecht gehanteerde hogere geluidsplafond geconstateerd van 4 dB.

De conclusies van ProRail houden geen stand en dienen te worden herzien.

1b. Onterecht gebruik van GPP referentiepunten.

De wetgever heeft in 2012 beperkingen opgelegd aan de oprichting van geluidsgevoelige ruimten (=woningen) in zônes grenzend aan spoorlijnen. Tegelijkertijd zijn voor de referentiepunten, dat zijn punten liggend op 50 meter afstand van het spoor, zgn. GPP's (GeluidsProductiePlafonds) gemeten en vastgelegd. Dit met het doel de mens te beschermen tegen geluidsoverlast.

In Emmen, aan de straten, Tortelduif en Sierduif geheten, hebben we te maken met een bestaande bebouwing. Met een bebouwing daterend van voor de tijd dat de 50 meter is ingesteld. Alle woningen zijn gebouwd binnen deze 50 meter zone.

Als wij burgers, anno 2015 geluidsbeperkende maatregelen moeten treffen als wij zouden willen bouwen binnen een afstand van 50 meter tot de spoorlijn, mag dan een ProRail anno 2015 wel een spooruitbreiding doen in die 50 meter zone?

Dit lijkt verdacht veel op meten met twee maten.

En als wij burgers dan beschermd moeten worden tegen een overdaad aan geluid, mag ProRail dan de geluidsproductie in de 50 meter zone ongelimiteerd doen toenemen, mits het geluid op 50 meter afstand maar net binnen het GPP blijft?

De overheid maakt door in bestaande bebouwingssituaties uitsluitend op de referentiepunten het geluid te meten oneigenlijk gebruik van haar geluidsbewakingsinstrumentarium. Zij behandelt een bestaande bebouwingssituatie nl. alsof het een bebouwingssituatie betreft die onder het nieuwe geluidbewakingsregime is ontstaan. En negeert daarmee ons bestaan. **Wat ons juist zou moeten beschermen wordt tegen ons gebruikt.**

ProRail dient de geluidsbelasting in de 50 meter zone niet te laten toenemen.

1c. Effect van een wissel op de geluidsproductie is een aanslag op ons woongenot.

De treinloop van de goederentrein wijzigt weliswaar niet ten opzichte van de huidige situatie, want de goederentrein zal geen gebruik maken van het nieuw aan te leggen spoor. Maar nu reeds meten wij tegen de gevel van ons huis 85 dB, in de slaapkamer 70 dB en in de woonkamer 63 dB. En dat geluid zal drastisch toenemen want in de rails waar de goederentrein over rijdt wordt een wissel aangelegd. Daarna rijdt de goederentrein dus in volle vaart over die wissel heen. En dat zal gepaard gaan met klapperend geweld. Ieder wiel klappert minimaal 2x met een geluid vergelijkbaar van de hamer van de smid die neerkomt op het aambeeld maar dan vele malen harder. En dat op 25 meter afstand van de gevel van mijn woning, op 20 meter afstand van mijn terras. En dan nog maar beweren dat, anno 2015, dit de burger aangedaan mag worden. Nergens in Nederland worden anno

2015 binnen 50 meter afstand van het spoor nog geluidsgevoelige ruimten (=woningen) opgericht, maar dat betekent toch niet dat de woningen die er al staan vogelvrij zijn.

Onderzoek door ons verricht wijst uit dat nergens in Nederland, anno 2015, nog wissels worden aangelegd op locaties waar zich binnen 50 meter afstand van het spoor woningen bevinden. Waarom zou dit in Emmen dan wel moeten?

Algemeen bekend is dat een wissel een giga effect heeft op de geluidsproductie van een trein. Maar bij het akoestisch onderzoek is de situatie 2008, dus zonder station Emmen-Zuid, aangehouden als referentiesituatie en daardoor komt ProRail dankzij wijzigingen daterend uit 2011 rekentechnisch uit op een geluidsafname in plaats van toename en maakt zij niet inzichtelijk welk omvangrijk negatief effect de plaatsing van wissels heeft op de geluidssituatie die wij heden "genieten".

Indien er, geografisch bezien, geen alternatief zou zijn (bijv. als er sprake zou zijn van een trein tracé door een smalle, overvolle, doorgang)* dan zouden wij proberen begrip op te brengen voor de voorgenomen wijze van uitvoering maar in de onderhavige situatie is een zeer goede alternatieve locatie voor de passeerstrook aanwezig. ProRail heeft deze alternatieve locatie beoordeeld als zeer goed uitvoerbaar, enkele miljoenen goedkoper, en vrijwel gelijk in gebruikswaarde. Na erkenning van de essentiële fouten, door Movares gemaakt, zal ProRail haar advies moeten herzien en de gebruikswaarde van dit alternatief als beter beoordelen dan de gebruikswaarde van de basisvariant.

Waarom, zo vragen wij ons af, moeten wij dan überhaupt nog vragen om het oorspronkelijke plan te schrappen en waarom moeten wij soebatten om 400 meter verderop "in de polder" de passeerstrook aan te willen leggen.

Geen enkele bestuurder, zijnde belangenbehartiger van de burger, zou het nodig moeten hebben om hiertoe te worden aangespoord, maar hij zou zelf met dit tegenvoorstel hebben moeten komen.

1d. Diversen

Volgens de geluidkaart van Nederland (Min. V. Infrastructuur en Milieu) wordt de huidige geluidsbelasting aan de Sierduif en Tortelduif al beoordeeld als "Slecht" (=65 tot 69 dB.)

Europese Richtlijn Omgevingslawaai 2013-2018: terugdringen omgevingslawaai ivm beperking gezondheidsschade.

Door vele gemeenten en provincies in Nederland zijn, in schril contrast met het voorliggende plan van de gemeente Emmen, juist actieplannen in werking gesteld die ten doel hebben de geluidproductie te verminderen ter bevordering van het leef-, woon- en vestigingsklimaat.

1e. Inlassen tekst brief omwonenden dd. 10 juli 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Akoestisch onderzoek Passeerspoor Emmen-Zuid" zoals verwoord in de u op 10 juli 2015 gezonden brief en beschouw deze tekst als hier ingevoegd.

*Zie hiervoor de uitspraak *Sporen in Den Bosch*, 201105267/1/R4 van 15 februari 2012

Ad. 2. Trillingsoverlast

2a. Plaatsing van een wissel, anno 2015, op 25 meter afstand van een woning is onacceptabel.

De trillingen in mijn woning ten gevolge van het treinverkeer worden nu reeds als zeer hinderlijk ervaren. Dat klopt ook wel want deze trillingen, zo heeft ProRail vastgesteld, worden veroorzaakt door de goederentreinen en die trillingen overstijgen nu reeds de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn. Door de plaatsing van een wissel nemen de trillingen zeer sterk toe.

De treinloop van de goederentrein wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie, want de goederentrein zal geen gebruik maken van het nieuw aan te leggen spoor. Maar in de rails waar de goederentrein over rijdt wordt wel een wissel aangelegd. En de goederentrein rijdt dus in volle vaart over die wissel heen. Naast het feit dat het gepaard gaat met klapperend geweld, nemen ook de trillingen zeer sterk toe. Ieder wiel "passeert" minimaal twee keer en zeer kort na elkaar een spooronderbreking, een naad aangebracht tussen de rails, met een geluid vergelijkbaar met dat van de hamer van de smid die neerkomt op het aambeeld maar dan vele malen harder. En met een trilling die de kopjes in de kast doet rinkelen. Want dit geweld speelt zich af op slechts 25 meter afstand van de gevel van mijn woning. En onder een gemiddelde goederentrein zitten wel 250 wielen, dus er worden in 2 minuten tijd maar liefst 500 trillingsbronnen geactiveerd en dat op 25 meter afstand van de plek waar ik had gehoopt ook in de toekomst mijn nachtrust te kunnen vinden.

En dat ik niet de enige ben die overlast ervaart van trillingen veroorzaakt door goederentreinen bewijst wel het recente onderzoek uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Uit dit RIVM rapport blijkt dat vooral omwonenden in het Oosten van het land last hebben en dat overlast sterker wordt ervaren in niet stedelijke gebieden. Op meerdere plaatsen worden al extra maatregelen genomen bij spoorweguitbreiding om overlast door trillingen te voorkomen. Nog voor het eind van dit jaar informeert staatsecretaris Mansveld de Tweede Kamer over de voortgang van onderzoeken en mogelijke vervolgstappen. In onderhavig geval dient minimaal deze uitkomst te worden afgewacht, wij gaan in Drenthe niet even dit ontwerpbestemmingsplan "er door drukken".

2b. Onjuiste conclusie van ProRail in haar rapport "Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan" versie 5.0 - 29 Mei 2015.

Deze fout is van zodanig ernstige aard dat dit leidt tot verwerping van de conclusie.

In genoemd rapport geeft Movares per woning de bevindingen weer die voortvloeien uit de, in opdracht van ProRail, verrichte metingen. Zij constateert dat ten gevolge van de aanleg van een passeerstrook in een aantal woningen de sterkte van de trillingen zodanig toeneemt dat dit leidt tot een overschrijding van de in de SBR B-richtlijn genoemde maximaal toegestane waarden.

Gezien de mate van overschrijding zoekt Movares naar oplossingen. Daartoe stelt Movares een onderzoek in naar mogelijke maatregelen om deze overschrijding teniet te doen. En Movares noemt een oplossing maar serveert die door een foutieve aanname onmiddellijk ook weer af. En daar gaat Movares en met haar ProRail, de Provincie Drenthe en de gemeente Emmen allemaal de fout in. Want, ik heb het al eerder geconstateerd: **Niemand maar dan ook NIEMAND controleert Movares.** Als Movares een fout maakt (en dat kan, want daar werken ook mensen) dan ziet NIEMAND dit.

Want Movares levert rapporten op maar NIEMAND bestudeert deze rapporten. Iedereen leest uitsluitend de conclusies en iedereen slikt deze conclusies als zoete koek en verkondigt de conclusies vervolgens als zijnde de waarheid.

Wat is er fout?

Op pagina 45 zegt Movares dat zij naar aanleiding van overschrijdingen van het beoordelingskader een onderzoek heeft uitgevoerd naar het effect van aanpassingen aan de sporenlay-out. En noemt daar onder andere als punt 3a: Het verplaatsen van de wissel bij de Sierduif naar een andere locatie. En noemt onder punt 3a als positie de locatie vóór het viaduct Nieuw Amsterdamsestraat (zuidzijde). In dat geval komt het wissel zover van de bebouwing verwijderd te liggen dat de trillingssterkte in de woningen aan de Sierduif en de Tortelduif niet toeneemt. En dan komt de fout waar ik op doel: Movares stelt dat "hiervoor het gehele station Emmen-Zuid verplaatst dient te worden, waardoor deze aanpassing zeer hoge kosten met zich meebrengt".

En die conclusie staat in schril contrast met de bevindingen zoals door Movares vastgelegd in haar andere rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel".

In dat rapport over de variantenstudie concludeert Movares juist dat de investeringskosten van variant 3A (en dat is een variant waarbij de volledige passeerstrook inclusief wissels verplaatst wordt naar het zuiden) circa € 1,5 mln. lager liggen dan in de basisvariant.

Indien Movares deze fout niet gemaakt zou hebben zou zij tot de conclusie moeten zijn gekomen dat aanleg van het passeerspoor conform variant 3A (zie het rapport van Movares genaamd "Variantenstudie alternatieve locatie wissel") voor alle betrokkenen dè oplossing is.

Bij deze locatie zijn geen omwonenden dus kan geen sprake zijn van overlast. Bij deze variant wordt de portemonnee met € 1,5 mln. ontzien. Bij deze variant is (met een kleine ingreep) de gebruikswaarde gelijk te stellen aan de basisvariant en bij deze variant is de transferkwaliteit zelfs aanzienlijk beter dan in de basisvariant het geval is. Wil lezer dezes zelfstandig ook tot deze conclusie komen dan dient genoemd rapport wèl in samenhang beoordeeld te worden met de inhoud van de brief, afkomstig van de omwonenden, gedateerd 15 juni 2015 en gericht aan o.a. de raad van de gemeente Emmen. In deze brief worden nl. enkele essentiële onjuistheden aan de orde gesteld waardoor de door Movares getrokken conclusie betreffende alternatieve locaties dringend om herziening vraagt.

2c. De onder het mom van vergelijkbaar geval opgevoerde jurisprudentie blijkt een absoluut onvergelijkbare situatie te betreffen.

Movares verwijst in haar rapport "Trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan" versie 5.0 - 29 Mei 2015, naar bestaande jurisprudentie. Die verwijzing betreft de uitspraak *Sporen in Den Bosch*, 201105267/1/R4 van 15 februari 2012.

Deze jurisprudentie vormt mede de grondslag waarop Movares haar advies aan ProRail baseert om "geen trillingsreducerende maatregelen toe te passen" teneinde de hinder ontstaan door overschrijding van de streefwaarden voor trillingen tegen te gaan.

De casus waarop deze jurisprudentie betrekking heeft betreft een absoluut onvergelijkbaar geval . Het gaat bij deze uitspraak om een spoorweg tracé dat compleet bezet is, overvol is. En om de capaciteit die gelijkvloers niet meer valt uit te breiden toch te vergroten wordt een ongelijkvloers traject gerealiseerd. Ter plaatse is geen uitwijkmogelijkheid, er is geen alternatieve oplossing mogelijk.

In het geval van de aanleg van een passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid is een scala aan alternatieve oplossingen mogelijk waarbij overlast voor de omwonenden volledig kan worden uitgesloten.

Movares voert een uitspraak op die kant noch wal raakt en het meest kwalijk is dat zij vervolgens deze uitspraak onderdeel maakt van haar advies om geen trillingsreducerende maatregelen te treffen.

2d. Verwijzing naar tekst brief omwonenden dd. 15 juni 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" zoals verwoord in de u op 15 juni 2015 gezonden brief. De volledige tekst van deze brief treft u aan onder punt B van deze zienswijze, genaamd "Alternatieve locatie".

Ad. 3. Aantasting privacy.

3a. Inbreuk in persoonlijk domein.

Het college van B&W van de gemeente Emmen heeft op 3 november 1995 ons schriftelijk laten weten dat als er ooit een 2e spoor zou komen dit aan de Waanderveld zijde zou worden gerealiseerd. (zie brief kenmerk 95.22251)

Door onachtzaamheid bij de aanleg in 2010 van station Emmen-Zuid (zie artikel Dv/hN dd. 12 juni 2010) ziet ProRail zich nu genoodzaakt het 2e spoor aan de zijde van de woonwijk De Rietlanden aan te leggen. Hierdoor wordt de afstand van onze woningen tot het spoor bekort met maar liefst 25%, van 25 meter in de huidige situatie tot slechts 19 meter in de nieuwe situatie.

Een trein op 25 meter afstand van je woning is al beangstigend dichtbij. Een 2e spoor, met een dubbel aantal treinbewegingen ten opzichte van heden, op 19 meter afstand van de gevel van je woning komt bedreigend over. Komt ook nog eens bij dat de rails circa 1,5 meter boven maaiveld liggen. Dus komt er een groot gevaarte angstig dicht langs je woning met mensen daarin die op je neerkijken zo hoog zitten zij. Totaal geen privacy meer, zeker niet in je tuin en ook niet meer in je eigen woning. Ook bedreigend is dat de wissel leidt tot verhoging van de risico's, ik citeer, "de ongeval frequentie zal toenemen". En dat op 25 meter afstand van mijn hoofdkussen!

En dat willen *de Provincie Drenthe, de gemeente Emmen, ProRail en Movares* ons aandoen *zij lijken het spoor bijster te zijn.*

Gelukkig is er een alternatief aanwezig, zie volgend punt B. Alternatieve locatie.

B. Alternatieve locatie.

Dat er alternatieven zijn is ook door ProRail erkend. Een, door de bewoners aangedragen, alternatief is door ProRail uitgewerkt en blijkt goed realiseerbaar en ook nog eens veel goedkoper te zijn. Bij dit alternatief neemt de overlast voor de bewoners niet toe. Niets is erop tegen, juist alles pleit ervoor, om het plan volgens dit alternatief uit te voeren. Zie bewonersbrief dd. 15 juni 2015.

Het alternatief bestaat eruit dat het passeerspoor en het 2e perron ten opzichte van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan ongeveer 400 meter verplaatst worden naar het zuiden (richting Nieuw-Amsterdam). Het passeerspoor en het perron komen aan dezelfde zijde te liggen als het bestaande perron.

ProRail heeft geconcludeerd dat deze alternatieve locatie op vrijwel alle te toetsen aspecten gelijk of nagenoeg gelijk scoort als de locatie zoals deze voorligt in het ontwerpbestemmingsplan.

Op één aspect zou deze alternatieve locatie niet voldoen aan de normen die hiervoor gesteld worden *echter* Movares heeft op dit aspect een zodanig essentiële fout gemaakt in haar beoordeling dat de conclusie ten aanzien van dit aspect herzien zal worden en omslaat van niet voldoen in voldoende. Daarmee is de weg vrij dit alternatief te realiseren in plaats van het voorliggende ontwerp.

Als sterk voordeel van de alternatieve locatie geldt dat ProRail heeft berekend dat dit plan circa € 8,7 mln. moet gaan kosten en dat is maar liefst circa € 1,5 mln. goedkoper dan de locatie zoals deze voorligt in het ontwerpbestemmingsplan.

Een tweede, mogelijk nog sterker, voordeel is dat de passagiers in- en uitstappen aan de "goede kant", nl. aan de kant van het parkeerterrein en niet meer aan de verkeerde kant, zoals dat in het voorliggende ontwerpbestemmingsplan wel het geval is .

Inlassen tekst brief omwonenden dd. 15 juni 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" zoals verwoord in de u op 15 juni 2015 gezonden brief en beschouw deze tekst als hier ingevoegd.

Ik hoop en verwacht dat deze zienswijze zal leiden tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan waarbij de voorgenomen locatie het veld zal moeten ruimen voor de alternatieve locatie.

Hoogachtend,

Bijlagen
Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" brief 15 juni 2015
Reactie van omwonenden op "Akoestisch onderzoek Passeerspoor Emmen-Zuid" 10 juli 2015

bylage I

Emmen, 15 juni 2015.

Aan alle instanties die betrokken zijn bij de voorgenomen aanleg van een passeerspoor ter hoogte van station Emmen-Zuid,te weten:

G.S. van de provincie Drenthe,

B&W van de gemeente Emmen,

ProRail B.V.,

Movares Nederland B.V.

Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel"

Inleiding.

De voorgenomen aanleg van een 2e perron ter hoogte van station Emmen-Zuid en de aanleg van een passeerstrook op zeer korte afstand achter onze woningen zal sterke afbreuk doen aan ons woongenot.

Ter illustratie van de aanslag op ons woongenot vermelden wij

A.de trillingshinder overschrijdt in de huidige situatie reeds de daarvoor gestelde norm en deze overschrijding zal nog verder toenemen door de passeerstrook en de te plaatsen wissel.

B.de passeerstrook en de wissel komen in de basisvariant op slechts 19 meter afstand van de gevel van de woningen te liggen, en dat anno 2015, waarin de norm is dat binnen 50 meter afstand van spoorwegdoeleinden geen verblijfsruimte gebouwd mag worden.

Daarom hebben wij als bewoners de betrokken instanties gewezen op alternatieve locaties. Deze suggestie is positief opgepakt door betrokken instanties en vervolgens heeft ProRail een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de door ons aangedragen alternatieve locaties in relatie tot hun basisvariant.

De bevindingen van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" dd. 27 mei 2015 Versie 4.0.

In opdracht van ProRail B.V. heeft de Divisie Rail van Movares Nederland B.V. een studie gedaan naar alternatieve locaties voor de wissel ten behoeve van de voorgenomen aanleg van een passeerstrook ter hoogte van Station Emmen-Zuid.

In deze brief geven de omwonenden hun reactie op de bevindingen en conclusies zoals vastgelegd door Movares in hun rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" (versie 4.0 dd. 27 mei 2015).

Conclusie van de door omwonenden uitgevoerde analyse van de variantenstudie **is dat** de variant, door Movares aangeduid als **"Variant 3A", veruit de voorkeur verdient boven de andere varianten en op vrijwel alle criteria beter scoort dan de basis variant en daarmee kwalificeert voor realisatie.**

Toelichting: In de uitwerking door Movares van hun beoordeling van de varianten zijn nl. een paar onjuistheden geslopen die van zodanig essentiële aard zijn dat de daarop gebaseerde conclusies verworpen moeten worden.

Gehanteerde systematiek.

Bij de uitwerking van onze analyse hanteren wij dezelfde indeling en volgorde van criteria en aandachtspunten zoals door Movares gehanteerd in haar studie.

Uitwerking.

VARIANT 3A

2.3.1. Railverkeerstechniek.

"De seinplaatsing bij variant 3A is gelijk aan de seinplaatsing bij variant 4" aldus Movares in haar rapport.

Hiervan uitgaande betekent het dat de afstand tussen de twee perrons in variant 3A gelijk is aan de afstand tussen de twee perrons in variant 4. Deze afstand meet in beide gevallen, aldus Movares, 216 m.

In variant 4 ligt het 2^{e} perron aan de westzijde van het spoor en dus aan dezelfde zijde van het spoor als het bestaande perron. In variant 3A ligt het 2^{e} perron eveneens aan de westzijde van het spoor en daarmee aan dezelfde zijde van het spoor als het bestaande perron. In beide varianten ligt het 2^{e} perron aan de zijde van de bestaande stationsvoorzieningen waaronder het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg.

Dat Movares de opmerking in haar rapport onder 2.4 Variant 4 "Voordeel daarvan is dat de afstand van het nieuwe perron tot het bestaande perron en de omliggende voorzieningen kleiner is *dan bij variant 3*" 1 op 1 doortrekt naar variant 3A moet op een misverstand berusten. Ons inziens is de afstand van het nieuwe perron tot het bestaande perron en de omliggende voorzieningen bij beide varianten, 4 en 3A, gelijk aan elkaar en is deze afstand bij variant 3A niet groter dan bij variant 4.

In beide gevallen nl. is de afstand tussen de twee perrons 216 m en het kan niet zo zijn dat bij een gelijke afstand tussen de twee perrons er verschil in afstand zou zijn gemeten tussen de perrons onderling ten opzichte van de omliggende voorzieningen. Die afstand is in beide varianten, 3A en 4, gelijk en kan maximaal 216 m1 bedragen.

Dat brengt ons gelijk op het volgende criterium:

2.3.2 Transfer

Onder dit criterium concludeert Movares "De afstand tussen het nieuwe perron en de bestaande stationsvoorzieningen worden in deze variant dusdanig groot dat deze niet voldoen aan de normen die hiervoor gesteld worden." De uitgangspunten echter waarop Movares deze conclusie baseert zijn niet juist want Movares baseert haar conclusie op de volgende zinsnede "De afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg *via de Nieuw Amsterdamsestraat* is ongeveer 360 m en is langer dan de afstand uit de basisvariant (160 m)." En dat terwijl het 2^{e} perron is gelegen aan de zijde van het bestaande parkeerterrein en reizigers dus zo van het perron rechtstreeks naar het parkeerterrein kunnen lopen en helemaal niet via de Nieuw Amsterdamsestraat moeten lopen. Ja, zelfs niet kunnen lopen want, zoals Movares in de volgende zin schrijft, "Omdat de perrons aan dezelfde zijde van het spoor liggen is geen reizigers tunnel nodig."

De capaciteit van het bestaande parkeerterrein is anno 2015 reeds ontoereikend en zal uitgebreid moeten worden. Indien deze uitbreiding gerealiseerd wordt richting 2^{e} perron (en die richting is ook de enig mogelijke richting) vervalt daarmee de opmerking dat de afstand van het 2^{e} perron tot het parkeerterrein langer zou zijn dan de afstand uit de basisvariant.

De veronderstelling van Movares onder het hoofd "Transfer" dat het stationsgebied heringericht zal moeten worden is eveneens gebaseerd op de onjuist gebleken veronderstelling dat de afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg 360 m zou zijn. Aangezien er geen sprake is van een onacceptabele maar juist van een acceptabele transferkwaliteit komt het onderwerp "herinrichting stationsgebied" niet aan de orde. Hiervoor hoeven dan ook geen kosten gemaakt te worden.

Het, als aandachtspunt bij variant 3A vermelde, feit dat het nieuwe perron in de buurt van het asielzoekerscentrum zal komen te liggen is in onze ogen aan te merken als pluspunt aangezien asielzoekers per definitie aangewezen zijn op openbaar vervoer.

PS 1. Bij variant 4 trekt Movares dezelfde (onjuiste) conclusie ten aanzien van de loopafstanden, nl. ook 360 m, terwijl deze afstand maximaal 216 m kan bedragen.

PS 2. Wij willen dat Movares uitlegt hoe de afstand van 160 m uit de basisvariant is berekend en dat Movares ons de normen meedeelt die aan "Transfer" worden gesteld.

2.3.3. Gebruikswaarde

"De trein van Emmen-Zuid richting Emmen vertrekt conform het "basis uur patroon" uit capaciteitsanalyse direct nadat de trein richting Zwolle is binnengekomen", zo lezen we onder punt 2.2.3. in het rapport van Movares. We lezen ook, maar dan onder punt 1.2.4. Variant 3A, dat een aandachtspunt bij variant 3A is, dat een trein die bij het bestaande perron halteert (de trein richting Zwolle) op dat moment niet kan worden gepasseerd door een trein uit de andere richting.

Dit punt kan worden ondervangen, zoals door Movares reeds is geopperd, door de trein 2 minuten eerder te laten vertrekken uit Emmen en deze trein richting Zwolle te laten halteren op het nieuwe perron. De trein uit Zwolle richting Emmen komt daardoor conform dienstregeling aan op zowel station Emmen-Zuid als op station Emmen.

De trein richting Zwolle zal de 2 minuten die deze trein eerder is vertrokken uit Emmen deels inleveren door langzamer te kunnen optrekken van station Emmen-Zuid en het resterende deel van de 2 minuten zal de trein mogen inleveren in Nieuw Amsterdam (of in Coevorden, waar de trein toch al een lange tussenstop kent).

Movares maakt onder punt 2.2.3. de volgende opmerking "Omdat de treinen op elkaar moeten wachten geldt dat een vertraging van de trein richting Zwolle direct leidt tot een vertraging van de trein richting Emmen." Omdat onder punt 2.3.3. aan deze opmerking wordt gerefereerd, reageren wij daarop. Ten eerste is deze opmerking o.i. niet relevant aangezien op enkele sporen de treinen altijd op elkaar moeten wachten. En ten tweede is bij een vervroeging van het tijdstip van vertrek van station Emmen de kans op vertraging van deze trein richting Zwolle gereduceerd tot nul.

2.3.4. Overweg.

Door de trein komende uit Zwolle richting Emmen te laten halteren op het bestaande perron, zie onze suggestie onder 2.3.3., wordt de dichtligtijd van de overgang Zijweg (69.0) voor treinen vanuit Zwolle niet langer maar blijft gelijk aan de basisvariant.

2.3.5. Kosten

De investeringskosten liggen volgens Movares circa € 1,5 miljoen lager dan de basisvariant.

De veronderstelling, door Movares geopperd, dat mogelijk het stationsgebied zou moeten worden heringericht is niet aan de orde. De aangevoerde reden voor deze veronderstelling, nl. dat de afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg hiertoe noodzaakt, blijkt onjuist te zijn zodat geen extra uitgaven gedaan behoeven te worden. Daar komt bij, zo is door ons betoogd, dat de ontoereikende capaciteit van de huidige parkeerplaats uitbreiding noodzakelijk maakt en dat bij realisatie hiervan de afstand tot het 2^{e} perron nog verder wordt verkleind.

De investeringskosten van variant 3A t.o.v. de basisvariant zullen ons inziens nog veel lager uitvallen dan de € 1,5 miljoen die Movares nu becijfert. Voor onderbouwing van deze uitspraak, zie onze opmerking verderop in dit betoog onder punt 2.3.10. Overige aandachtspunten.

2.3.6. Duurzaamheid

Movares stelt "Geen significant verschil met de basisvariant."

Wij voorzien echter in de basisvariant jaarlijks weerkerende omvangrijke kosten van onderhoud en herstel van de liftinstallatie. Te denken valt aan de kosten van jaarlijks onderhoud, verplichte jaarlijkse keuring, schade als gevolg van onjuist gebruik en niet als minste in deze opsomming schade als gevolg van molest, ernstiger dan "standaard" wegens de geïsoleerde ligging.

2.3.7. Veiligheid

Ons inziens is er geen verschil in veiligheid met de basisvariant, aangezien variant 3A qua opzet gelijk is aan de basisvariant, nl. 2 sporen met ieder een perron.

Wij kunnen de opmerking van Movares over "het kleine risico dat een trein zou kunnen doorglijden tegen de andere trein" in relatie tot variant 3A niet plaatsen. Deze opmerking zou o.i. enkel van toepassing kunnen zijn op variant 4 waarbij de perrons in elkaars verlengde liggen.

2.3.8. Voorschriften

Na het lezen van het voorgaande zal het lezer dezes niet verbazen dat onze conclusie luidt:

De tranferkwaliteit in variant 3A voldoet volledig aan de normen die hiervoor gesteld worden.

2.3.9. Toekomstwaarde

Het huidige kunstwerk over de Nieuw Amsterdamsestraat is voorbereid op dubbelsporigheid en behoudt zijn waarde voor de toekomstige integrale spoorlijnverdubbeling.

De aanleg van de passeerstrook volgens variant 3A behoudt zijn meerwaarde als onderdeel van het toekomstige transferium Emmen-Zuid.

2.3.10 Overige aandachtspunten

Trillingshinder

Movares plaatst een opmerking over mogelijke trillingshinder als gevolg van het in variant 3A plaatsen van een wissel in de buurt van het asielzoekerscentrum.

Kenmerk van een asielzoekerscentrum is dat tijdelijke bewoners hier tijdelijk worden gehuisvest. Kenmerk van een burgerwoning is dat permanente bewoners hier permanent zijn gehuisvest. Trilling ten gevolge van een wissel geplaatst tussen 2 perrons is aanzienlijk minder dan trilling ten gevolge van een wissel geplaatst in een doorgaande spoorlijn, aangezien treinen een lagere rijsnelheid moeten aanhouden bij het passeren van een perron dan bij het rijden op een doorgaande spoorlijn.

In de basisvariant is voorzien dat in een doorgaande spoorlijn op slechts 19 m afstand van de gevel van een burgerwoning een wissel wordt geplaatst. In variant 3A is voorzien dat tussen 2 perrons op 40 m afstand van de dichtstbijzijnde gevel van een centrum voor tijdelijke huisvesting een wissel wordt geplaatst.

Meer informatie heeft een verstandige lezer, wat dit aspect betreft, o.i. niet nodig om tot een juiste belangenafweging te komen.

Verleggen Wilhelmsweg

Reeds jaren gaan stemmen op vanuit Buurtvereniging Loeksham (EOP van de gemeente Emmen) om de Wilhelmsweg te verbreden. Dit in verband met de veelvuldig voorkomende verkeersgevaarlijke situaties op deze weg door een combinatie van voetgangers en gemotoriseerd vervoer. Aan de Wilhelmsweg is een AZC gevestigd met 500 (tijdelijke) bewoners. Deze bewoners (waaronder veel kinderen) maken als voetganger veelvuldig gebruik van deze weg. Daarnaast maken veel scholieren per fiets gebruik van de Wilhelmsweg. De combinatie met gemotoriseerd verkeer waaronder nota bene een lijnbus leidt zeer frequent tot gevaarlijke situaties.

Het COA (Centraal Orgaan Asielzoekers) is voornemens om het bestaande AZC te Emmen te ver(nieuw)bouwen. Hierover vindt momenteel overleg plaats met betrokken partijen.

Gelden voor verlegging / verbreding van de Wilhelmsweg.
Gelden voor nieuwbouw / verbouw van het asielzoekerscentrum.
Gelden voor uitbreiding van het parkeerterrein bij station Emmen-Zuid.
Gelden voor aanleg van het 2^{e} perron (versie variant 3A) bij station Emmen-Zuid.

Het is aan te bevelen om al deze plannen zowel als de bijbehorende financiële middelen samen te bundelen en evenwichtig op elkaar af te stemmen. Het vervolgens gecoördineerd realiseren van de bouwplannen in combinatie met het doelgericht inzetten van de beschikbare gelden levert aanzienlijke synergievoordelen op waardoor het totaal aanzienlijk goedkoper zal zijn te realiseren dan de optelsom der individuele projecten.

Toegankelijkheid voor minder validen

In de basisvariant is onvoldoende (om niet te zeggen géén) rekening gehouden met rolstoeltoegankelijkheid van het nieuwe perron. Deze opmerking geldt niet alleen voor rolstoelgebruikers maar ook voor het grote leger der rollator-gebruikers, oftewel voor de groeiende groep reizigers die slecht ter been is.

Deze groep reizigers is niet in staat om gebruik te maken van de trap die het 2^{e} perron ontsluit. Deze reizigers worden geacht, zo staat in het ontwerp, de Nieuw Amsterdamsestraat ca. 100 m richting Nieuw Amsterdam op te lopen en aldaar het wandelpad dat via het viaduct onder het spoor doorloopt over ca. 150 m af te lopen tot aan de andere zijde van het spoor en aldaar de lift te nemen die hen brengt naar spoorniveau. Vandaar moet men dan nog de afstand overbruggen naar het stationsgebied.

Wij zijn er van overtuigd dat deze "oplossing" van de immobiliteit van de gehandicapte medemens niet lang stand zal houden en dat op vrij korte termijn vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid gevolg gegeven zal moeten worden aan de eis om een 2e lift bij te bouwen. Het met deze 2e lift gemoeide investeringsbedrag tezamen met de in het voorgaande, onder punt 2.3.6. Duurzaamheid, genoemde onderhoudskosten doen het kostenvoordeel van variant 3A boven de basisvariant nog sterker toenemen. Variant 3A zal circa € 2 à € 2,0 miljoen goedkoper uitvallen dan de basis variant.

Samenvatting en Conclusie:

Aanleiding

Omwonenden aan de [redacted] werden geconfronteerd met een basisvariant van de passeerstrook waarbij sterk afbreuk wordt gedaan aan hun woongenot. Deze basisvariant maakt een heftige inbreuk op hun privacy, deze bezorgt trillingshinder aan een 5-tal omwonenden en bezorgt geluidsoverlast bij een 5-tal omwonenden. De omwonenden hebben alternatieven bedacht voor het realiseren van een passeerstrook. Zij hebben variant 3A afgezet en vergeleken met de basisvariant en komen tot de conclusie dat variant 3A aantrekkelijker is voor de reiziger van het OV, geen overlast bezorgt aan de omwonenden, op alle beoordelingsaspecten beter dan wel minimaal gelijk scoort aan de basisvariant en qua kosten ca. € 1,5 à € 2,0 miljoen goedkoper is dan de basisvariant.

Toetsingsuitkomsten

ProRail toetst onderhavig project aan een 10-tal criteria, wij vatten de toetsings-uitkomst per criteria van variant 3A, vergeleken met de basisvariant, als volgt samen:

1. Railverkeerstechniek
   De afstand tussen de twee perrons bedraagt 216 meter.
2. Transfer
   De verbinding tussen het nieuwe perron en de overige voorzieningen bedraagt maximaal 216 meter en voldoet daarmede aan de normen die hiervoor gesteld worden.
3. Gebruikswaarde
   De gebruikswaarde is, met een realiseerbare kleine vervroeging (2 minuten) van de vertrektijd van de trein uit station Emmen gelijk aan de basisvariant.
4. Overweg
   De dichtligtijd van de overweg Zijweg (69.0) is gelijk aan de basisvariant.
5. Kosten
   De investeringskosten liggen 1,5 tot 2,0 miljoen euro lager dan de basisvariant.
6. Duurzaamheid
   Het feit dat variant 3A geen kwetsbare liftinstallatie omvat zal jaarlijks leiden tot aanzienlijk lagere onderhouds- en herstel kosten dan in de basisvariant.
7. Veiligheid
   Gelijk aan de basisvariant.
8. Voorschriften
   De transferkwaliteit voldoet aan de normen die hiervoor gesteld worden.
9. Toekomstwaarde
   Het huidige kunstwerk over de Nieuw Amsterdamsestraat is voorbereid op dubbelsporigheid, daaraan wordt geen afbreuk gedaan, waarmee het kunstwerk zijn waarde behoudt voor de toekomstige integrale spoorlijnverdubbeling.
10. Overige aandachtspunten
    - Trillingshinder is bij variant 3A niet aan de orde.

- Bij het verleggen van de Wilhelmsweg zijn synergievoordelen te behalen door samenbundeling van 4 op stapel staande projecten, te weten verbreding Wilhelmsweg; (ver)nieuwbouw van het AZC; uitbreiding van het parkeerterrein; aanleg 2e perron bij station Emmen-Zuid.
- Toegankelijkheid minder validen
  De basisvariant is uiterst mindervaliden-onvriendelijk terwijl variant 3A daarin juist zeer hoog scoort.

Afsluiting

Voor deze variant (3A) zeggen omwonenden T[redacted] te Emmen hun volle medewerking toe aan de Provincie Drenthe, aan de Gemeente Emmen en aan ProRail B.V. om de passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid te realiseren. Zij zullen geen bezwaar maken tegen de, voor realisatie van het project "Passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid", benodigde wijziging van het bestemmingsplan. Als voor de uitvoering door betrokken partijen gekozen wordt voor variant 3A staat niets de realisatie van het plan "Passeerspoor ter hoogte van station Emmen-Zuid" in de weg en is een tijdrovende, uitvoering vertragende procedure richting Raad van State niet aan de orde.

Hoogachtend,

[redacted]

bylage II

Emmen, 10 juli 2015.

Aan alle instanties die betrokken zijn bij de voorgenomen aanleg van een passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid, te weten:

G.S. van de provincie Drenthe,

B&W van de gemeente Emmen,

ProRail B.V.,

Movares Nederland B.V.

Reactie van omwonenden op "Akoestisch onderzoek Passeerspoor Emmen-Zuid". (versie 2.0 dd. 22 mei 2015)

Samenvatting .

In opdracht van ProRail B.V. heeft Movares Nederland B.V. een geluidsonderzoek verricht betreffende passeerspoor Emmen-Zuid en haar bevindingen vastgelegd in genoemd rapport.

Onze kritiek bestaat uit een 3-tal punten:

1.Wij constateren dat Movares de geluidsnorm die geldt in 2015 toepast op een bestaande situatie zonder rekening te houden met de beperkingen die deze bestaande situatie met zich meebrengt voor geluidsbelasting. Anders gezegd: Movares gaat uit van de ligging van de GPP punten zoals deze anno 2015 wordt gehanteerd. Deze GPP referentiepunten liggen op 50 meter afstand van de spoorlijn omdat anno 2015 binnen 50 meter afstand van de spoorlijn geen geluidsgevoelige ruimten mogen worden opgericht. En daar, in het midden van onze straat dus, wordt gemeten want dat is volgens de huidige norm.

En midden op de straat, bij de GPP referentiepunten, wordt volgens Movares de geluidsnorm niet overschreden. En daarom is er volgens Movares geen onderzoek naar de geluidbelasting op de geluidgevoelige objecten in de omgeving nodig.

Alle bestaande woningen, let wel ALLE woningen van omwonenden, liggen gesitueerd tussen de GPP referentiepunten en de spoorlijn. Dus veel dichter bij de geluidsbron dan de GPP referentiepunten. De geluidsbelasting is daar vele malen hoger dan ter plaatse van de GPP referentiepunten. Maar die geluidsgevoelige objecten worden door Movares compleet genegeerd omdat die daar volgens de huidige norm niet eens gebouwd hadden mogen worden. Wat gechargeerd gebracht: voor Movares bestaan wij dus niet.

2.Movares werkt met een geluidregister daterend uit 2008. In 2008 was er nog geen station Emmen-Zuid. En toch constateert Movares dat het spoorgebruik in de plansituatie licht wijzigt t.o.v. de situatie in het geluidregister.

Het geluidregister heeft voor Emmen-Zuid geen referentie waarde. Bepalend is welke wijzigingen plaatsvinden t.o.v. de huidige situatie. En dat is een verdubbeling van het aantal treinbewegingen en het passeren van een wissel. Ook de goederentrein, die nu al het geluidplafond overstijgt, zal bij het passeren van de wissel de geluidsoverschrijding nog verder doen toenemen!

3.Movares berekent in een tweetal gevallen een worst case scenario. Nl. voor wat betreft het aantal treinen dat op station Zuid stopt versus het aantal treinen dat doorgaand is. En met betrekking tot de snelheid waarmee de treinen Emmen-Zuid passeren in vergelijking met de huidige norm. Wat Movares niet doet doch wat Movares wel had moeten doen, is dat Movares geen worst case scenario berekent met betrekking tot de technische uitvoeringsvorm van de wissel. Movares veronderstelt dat gebruik zal worden gemaakt van een langswissel, ook wel stille wissel genaamd, en baseert haar geluidmeting op deze stille wissel. Maar Movares berekent geen worst case scenario voor geval ProRail in weerwil van de veronderstelling toch een conventionele wissel zou aanbrengen. Wij allen zien dat de vrije geluidsruimte ter hoogte van de wissels minimaal is en willen niet uitspreken dat het bijna bereiken van het geluidsplafond sturend is geweest in het besluit niet de worstcase eveneens tegen het licht te houden. Het zou Movares sieren wanneer zij, al was het alleen maar om de schijn van partijdigheid te vermijden, alsnog deze worst case scenario aan de berekeningen zou toevoegen. Dan zou de GPP waarde wel eens overschreden kunnen worden.

Conclusie.

Wil het geluidsonderzoek van Movares serieus genomen worden dan zal zij dit rapport ter zijde moeten leggen en een reële geluidsmeting moeten doen. Een meting van het treingeluid tegen de gevel van onze woningen ter plaatse van de geluidsgevoelige ruimten. Dus een meting ter plaatse van de verblijfruimten zoals woonkamer, slaapkamer en/of eet-keuken. En aangezien onze verblijfruimten veelal zijn gelegen op slechts 27 meter van het huidige spoor en op slechts 22 meter na aanleg van het 2^{e} spoor, zal de meting uitwijzen dat de norm wordt overschreden.

Wij vragen ons af: Waarom verricht Movares, anno 2015, wel trillingsonderzoeken in onze woning? En waarom gaat Movares bij een akoestisch onderzoek letterlijk voorbij aan onze woningen? Geldt de ene norm soms nog wel in 2015 en de andere norm soms niet meer in 2015?

Wij hebben niets tegen normen maar dan moet zo'n norm wel realiteitsgehalte hebben. En wat wij nu zien is dat metingen blind worden verricht zonder enige voeling met de echte wereld.

En als laatste verlangen wij van Movares dat zij bij de nieuwe meting, de werkelijke situatie als onderwerp van meting hebbende, zich niet beperkt tot twee maar driemaal een worst case scenario toevoegt.

Slotopmerking n.a.v. commissie vergadering OGB provincie Drenthe.

Het is maar goed dat dhr. Brink in de commissievergadering OGB van de Provincie Drenthe, dd. 10 juni 2015, zijn betoog afsloot met de opmerking dat hij zich nog ter plaatse op de hoogte zal stellen. Want alle 3 opmerkingen die dhr. Brink plaatste waren ver bezijden de waarheid. Het zou volgens dhr. Brink slechts gaan om de aanleg van een spoorlijn 3 a 4 meter dichter bij de woningen dan de bestaande spoorlijn. Het gaat om 6 meter en dhr. Brink zei er niet bij dat het huidige spoor op slechts 27 meter afstand van de woningen ligt zodat de trein over het aan te leggen spoor op 21 meter afstand langs de woningen rijdt. Tevens zei dhr. Brink dat onderzoeken hebben uitgewezen dat geluid en trilling ver beneden de norm blijft. Dit is pertinent onjuist want reeds nu, bij het huidige spoor, overstijgen de gemeten waarden de geldende norm, zowel wat betreft geluid als wat betreft trillingen. De redenering die in die situatie blijkbaar wordt gevolgd is: je zit nu al boven de norm en dat je nog verder boven die norm komt te zitten is geen nieuwe overschrijding dus merken we die overschrijding niet aan als zijnde een (nieuwe) overschrijding. En als laatste meldt dhr. Brink dat het slechts gaat om een paar treinbewegingen meer, in de spits. Ook dit is niet juist want door ProRail is gesteld dat het de bedoeling is van GS dat Emmen wordt aangesloten op de kwartiers dienst vanuit Zwolle en dat de verdubbeling van het treinverkeer in aanvang zich weliswaar beperkt tot de spits maar weldra zal worden uitgebreid over de dag. Ook zal de intensiteit van het goederenverkeer toenemen, voor een 2^{e} zgn. "goederenpad" is al een aanvraag ontvangen. En, zo stelde ProRail, als het 2^{e} spoor er eenmaal ligt is intensivering van gebruik zeer wel mogelijk.

Besluitvormers, neemt uw verantwoording, deel de zorg van uw inwoners en kies voor het door de bewoners aangedragen alternatief (vanzelfsprekend op voorwaarde dat de aangedragen alternatieve locatie minimaal gelijkwaardig is aan de oorspronkelijk beoogde aanpak).

Hoogachtend,

06.

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: vrijdag 14 augustus 2015 16:12
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Staal

Ingezonden op vrijdag, 14 augustus, 2015 - 16:12 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

A
V
V
A
A
P
V
T
E
Mijn zienswijze over: zienswijze zaak 69177-2014 Inhoud zienswijze: Mijn zienswijze heb ik verwoord in bijlage 1.
Bijlage 1:
https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/150814_zienswijze_bestemmingsplan_emmen_zuid.docx
Bijlage 2:

Aan: de gemeenteraad van Emmen,

Postbus 30001,

7800 RA te Emmen.

Betreft: zienswijze zaak 69177-2014

Emmen, 14 augustus 2015.

Geachte gemeenteraad,

Betreffende het op 13 juli 2015 kenbaar gemaakte ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid, wil ik graag mijn zienswijze aan u kenbaar maken.

Door u omschreven doel: dit bestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid heeft als doel het verdubbelen van het spoor bij station Emmen- zuid en de bouw van een 2e perron. Door de verdubbeling van het spoor en de aanleg van een 2e perron kunnen treinen elkaar passeren bij het station Emmen- zuid.

Op zich ben ik niet tegen het verdubbelen van het spoor ter verbetering van het gebruik van de spoorlijn door in de spits elk kwartier een trein te kunnen laten rijden. Hiervoor geeft u aan dat de verdubbeling ter plekke van het station zuid een must is.

De gekozen optie om het spoor te verdubbelen vanaf het station en doorlopend tot achter de bestaande huizen aan de Tortelduif en de Sierduif is minder gelukkig. Hierdoor komt er een wissel achter de huizen van de Sierduif/Tortelduif te liggen en de verdubbeling van het spoor komt aan de kant van de woningen van de Sierduif/Tortelduif te liggen.

De hierdoor extra ontstane *trillingen en geluiden* zijn getoetst (Movaris trillingsonderzoek t.b.v. bestemmingsplan passerspoor Emmen-Zuid gedateerd 29 may 2015 versie 5.0) en als niet verontrustend beschouwd en er wordt gesteld dat deze binnen de geldende normen en geldende toename in bestaande trillingen blijven liggen. Toch nemen deze beduidend toe en geven een extra belasting voor de aanwonende bewoners van de Tortelduif/Sierduif. Opm.: betreffende de geluidstoename heb ik geen stukken ter inzage gekregen.

Door deze verdubbeling van dit spoor aan de kant van de woningen uit te voeren en de toenemende trillingen en geluiden verwacht ik een aantoonbare *genotvermindering* en een daarbij behorende aantoonbare *waardevermindering* van onze woning. Spoor komt ca. 4 meter dichter op tuinen en bebouwing te liggen, hierdoor toename trillingen en geluiden in deze.

In opdracht van ProRail B.V. heeft de Divisie Rail van Movares Nederland B.V. een studie gedaan naar *alternatieve locaties* voor het dubbele spoor en de bijbehorende wissels ten behoeve van de voorgenomen aanleg van een passeerstrook ter hoogte van Station Emmen-Zuid. De bevindingen van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" dd. 27 mei 2015 Versie 4.0. De aangedragen *variant* (3A) welke ook onderzocht is door Movaris komt in de boven omschreven bezwaren tegemoet.

Graag wil ik bij u op aandringen het ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid te herzien en als nog voor de variant 3A te kiezen. Dit levert volgens mij alleen maar een win-win situatie op. U kunt in de spits de kwartiersdienst laten plaatsvinden zonder dat de bewoners van de Tortelduif/Sierduif hiervan veel extra hinder van zullen krijgen.

Opmerking: de locatie nieuwe perron in variatie 3A kan dan eventueel in combinatie met zaken als voetpad Willemsweg vanaf AZC naar station, uitbreiding parkeerplekken station en nieuwbouw AZC in een keer meegenomen worden.

In afwachting van uw reactie,

Hoogachtend,

07.
aanvullende zienswijze

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: donderdag 27 augustus 2015 15:02
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Oranje

Ingezonden op donderdag, 27 augustus, 2015 - 15:02 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

[redacted]

Mijn zienswijze over: Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid Inhoud zienswijze:
Aanvulling ingediend bezwaarschrift.
Aangezien tijdens het verzenden een storing op internet plaatsvond ben ik er niet zeker van dat het bezwaarschrift ook werkelijk verzonden is. Mocht dit wel het geval zijn, dan hierbij mijn excuses.
Bijlage 1:
https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/station_emmen-zuid.pdf
Bijlage 2:

Ter attentie van:
Het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Emmen

Betreft bezwaarschrift voorgenomen uitbreiding station zuid Emmen
I

Emmen, 26-08-2015

Hierbij willen wij een aanvulling geven op een reeds door ons ingediend bezwaarschrift tegen de verdubbeling van het spoor te Emmen-Zuid.
Aanleiding hiervoor is de door ons bezochte inloopbijeenkomst op maandag 24-08-2015 in de Delftlanden.
Hierbij konden wij tekeningen van het plan zien.
Tot onze grote verbazing bleek dat er 7-tal meters van het bestaande groen wordt afgesnoept t.b.v. uitbreiding van het talud.
Aangezien wij reeds twee bijeenkomsten achter de rug hadden waar de plannen uitgelegd werden met behulp van tekeningen hoe de toekomstige situatie zou worden en hier niets over medegedeeld is, of op de genoemde tekeningen zichtbaar was, vinden wij het verbazingwekkend dat dit bij de derde bijeenkomst ineens blijkt.
Ook toen moet al bekend geweest zijn dat het talud uitgebreid zou moeten worden.
Sterker nog, wanneer er na de eerste bijeenkomst een hek geplaatst wordt, denken wij, dat dit de scheiding wordt.
Dit zo zijnde, vinden wij dat de gemeente niet zorgvuldig is geweest in de voorlichting.
Van meet af aan had dit gecommuniceerd moeten worden.
Hierbij willen we dan ook officieel stellen dat de gemeente nalatigheid verweten kan worden.

Zoals de plannen er nu uitzien gaat er niet alleen een stuk van het groen af, maar lijkt het er ook op dat de hele rij bomen die op dit groen staan ook moeten verdwijnen.

Wij zijn in op dit adres komen wonen, en hebben deze stek gekozen met de wetenschap dat er een treinverbinding achter dit perceel lag.
Maar we hadden een mooi uitzicht naar achteren over de brandvijver, en een behoorlijke groenstrip met bomen.

Als eerste werd het bestemmingsplan van het Waanderveld gewijzigd.
Ook hier was een bijeenkomst, waarbij de aanwezigen als kleuters die niets begrepen werden behandeld. Gevolg een beperking van het zicht met als resultaat van laagbouw naar een hoogte van max. 12 Mtr. En een geluidswal, die een enorme hoeveelheid onkruid over het aangrenzende gebied verspreidt.

Vervolgens werd er op het Waanderveld een reclamezuil neergezet die naar 3 kanten een enorme hoeveelheid licht verspreidde.
Hiervoor zijn landelijke normen. Maar toen mijn buurman en ik de gemeente hierop wezen was de reactie dat er maar 2 klachten waren (logisch, want alleen wij kijken hierop uit), en dat deze normen niet bindend waren.

De volgende zet is de plaatsing van station Emmen-Zuid.

Voor de plaatsing is het nodig dat er geheid wordt, maar dit zal maar kort duren en een geringe overlast zijn.
Bij het heien blijkt dit toch iets anders te gaan. Op klachten hierover zegt men dat niet anders kan.
Navraag bij de heiende instantie blijkt, dat er wel een andere oplossing is, maar dat dit als te duur wordt bestempeld.
Los daarvan werden alle bewoners stapelgek van de vrachtwagens die achteruit reden met het bekende piepje, en dit wekenlang.

Op de tekeningen van het station stond aangegeven dat de afhandeling van het verkeer aan de Wilhelmsweg zou plaatsvinden.
Echter, naar achteren kijkend verscheen hier een fietsenstalling.
Dus weer een beperking.
Bovendien werd hier gekozen voor een verlichting die verblindend is, terwijl er op de weg ernaar toe een bescheiden LED verlichting geplaatst is. Wanneer men een LED-strip in de stalling plaatst is dit een mooi gelijkmatige verlichting die ook nog milieuvriendelijker is.

Al met al zijn wij het nu behoorlijk zat.
Er lijkt voor de veldspitsmuis meer aandacht dan voor de bewoners.
Het verschuilen achter regeltjes en die alleen uitleggen naar eigen gelijk vinden we een zwaktebod. De regels zijn er wat ons betreft zowel voor de burgers als voor de overheid. Ook de kreet de Provincie wil dit, gaat volgens ons niet op.
Wij denken dat de provincie een betere verbinding wil, en daar zijn wij ook niet op tegen. Maar de gemeente is er ook voor het welzijn van zijn burgers. (Zorgplicht).
En als laatste: Er is een alternatief.

Bij uitvoering van plan 3a kunt U al het bovenstaande als niet geschreven beschouwen.

Geachte heer/mevrouw ,

Bedankt voor het invullen van het formulier Indienen bezwaarschrift.

Hieronder ziet u het ingevulde formulier.

Mijn situatie

Ik maak:	zelf bezwaar

Gegevens besluit

datum van het besluit:	17-07-2015
omschrijving van het besluit:	Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-zuid
besluitsoort:	de gemeenteraad

Gegevens bezwaar

motivering:	Wij,de bewoners van [redacted] maken bezwaar tegen dit ontwerpbestemmingsplan. Niet zozeer tegen het plan om het spoor te verdubbelen maar wel tegen de geplande uitvoering hiervan.Wij verwijzen naar de brief [redacted]d. [redacted]ng van deze bezwaren.

Bijlagen toevoegen

Ik heb documenten ter verduidelijking van mijn bezwaar:	ja, elektronische of papieren documenten
toegevoegde bijlagen:	NS Variant 3A 20150615.docx

Mijn gegevens

naam:	[redacted]
voornamen voluit:	
adres:	
geboortedatum:	
geslacht:	
telefoonnummer:	
e-mailadres:	
BSN:	

datum verzending: 17-8-2015

Emmen, 15 juni 2015.

Aan alle instanties die betrokken zijn bij de voorgenomen aanleg van een passeerspoor ter hoogte van station Emmen-Zuid,te weten:

G.S. van de provincie Drenthe,

B&W van de gemeente Emmen,

ProRail B.V.,

Movares Nederland B.V.

Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel"

Inleiding.

De voorgenomen aanleg van een 2e perron ter hoogte van station Emmen-Zuid en de aanleg van een passeerstrook op zeer korte afstand achter onze woningen zal sterke afbreuk doen aan ons woongenot.

Ter illustratie van de aanslag op ons woongenot vermelden wij

A.de trillingshinder overschrijdt in de huidige situatie reeds de daarvoor gestelde norm en deze overschrijding zal nog verder toenemen door de passeerstrook en de te plaatsen wissel.

B.de passeerstrook en de wissel komen in de basisvariant op slechts 19 meter afstand van de gevel van de woningen te liggen, en dat anno 2015, waarin de norm is dat binnen 50 meter afstand van spoorwegdoeleinden geen verblijfsruimte gebouwd mag worden.

Daarom hebben wij als bewoners de betrokken instanties gewezen op alternatieve locaties. Deze suggestie is positief opgepakt door betrokken instanties en vervolgens heeft ProRail een onderzoek laten uitvoeren naar de haalbaarheid van de door ons aangedragen alternatieve locaties in relatie tot hun basisvariant.

De bevindingen van dit onderzoek zijn vastgelegd in het rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" dd. 27 mei 2015 Versie 4.0.

In opdracht van ProRail B.V. heeft de Divisie Rail van Movares Nederland B.V. een studie gedaan naar alternatieve locaties voor de wissel ten behoeve van de voorgenomen aanleg van een passeerstrook ter hoogte van Station Emmen-Zuid.

In deze brief geven de omwonenden hun reactie op de bevindingen en conclusies zoals vastgelegd door Movares in hun rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" (versie 4.0 dd. 27 mei 2015).

Conclusie van de door omwonenden uitgevoerde analyse van de variantenstudie **is dat** de variant, door Movares aangeduid als **"Variant 3A", veruit de voorkeur verdient boven de andere varianten en op vrijwel alle criteria beter scoort dan de basis variant en daarmee kwalificeert voor realisatie.**

Toelichting: In de uitwerking door Movares van hun beoordeling van de varianten zijn nl. een paar onjuistheden geslopen die van zodanig essentiële aard zijn dat de daarop gebaseerde conclusies verworpen moeten worden.

Gehanteerde systematiek.

Bij de uitwerking van onze analyse hanteren wij dezelfde indeling en volgorde van criteria en aandachtspunten zoals door Movares gehanteerd in haar studie.

Uitwerking.

VARIANT 3A

2.3.1. Railverkeerstechniek.

"De seinplaatsing bij variant 3A is gelijk aan de seinplaatsing bij variant 4" aldus Movares in haar rapport.

Hiervan uitgaande betekent het dat de afstand tussen de twee perrons in variant 3A gelijk is aan de afstand tussen de twee perrons in variant 4. Deze afstand meet in beide gevallen, aldus Movares, 216 m.

In variant 4 ligt het 2^{e} perron aan de westzijde van het spoor en dus aan dezelfde zijde van het spoor als het bestaande perron. In variant 3A ligt het 2^{e} perron eveneens aan de westzijde van het spoor en daarmee aan dezelfde zijde van het spoor als het bestaande perron. In beide varianten ligt het 2^{e} perron aan de zijde van de bestaande stationsvoorzieningen waaronder het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg.

Dat Movares de opmerking in haar rapport onder 2.4 Variant 4 “Voordeel daarvan is dat de afstand van het nieuwe perron tot het bestaande perron en de omliggende voorzieningen kleiner is *dan bij variant 3*” 1 op 1 doortrekt naar variant 3A moet op een misverstand berusten. Ons inziens is de afstand van het nieuwe perron tot het bestaande perron en de omliggende voorzieningen bij beide varianten, 4 en 3A, gelijk aan elkaar en is deze afstand bij variant 3A niet groter dan bij variant 4.

In beide gevallen nl. is de afstand tussen de twee perrons 216 m en het kan niet zo zijn dat bij een gelijke afstand tussen de twee perrons er verschil in afstand zou zijn gemeten tussen de perrons onderling ten opzichte van de omliggende voorzieningen. Die afstand is in beide varianten, 3A en 4, gelijk en kan maximaal 216 m1 bedragen.

Dat brengt ons gelijk op het volgende criterium:

2.3.2 Transfer

Onder dit criterium concludeert Movares “De afstand tussen het nieuwe perron en de bestaande stationsvoorzieningen worden in deze variant dusdanig groot dat deze niet voldoen aan de normen die hiervoor gesteld worden.” De uitgangspunten echter waarop Movares deze conclusie baseert zijn niet juist want Movares baseert haar conclusie op de volgende zinsnede “De afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg *via de Nieuw Amsterdamsestraat* is ongeveer 360 m en is langer dan de afstand uit de basisvariant (160 m).” En dat terwijl het 2^{e} perron is gelegen aan de zijde van het bestaande parkeerterrein en reizigers dus zo van het perron rechtstreeks naar het parkeerterrein kunnen lopen en helemaal niet via de Nieuw Amsterdamsestraat moeten lopen. Ja, zelfs niet kunnen lopen want, zoals Movares in de volgende zin schrijft, “Omdat de perrons aan dezelfde zijde van het spoor liggen is geen reizigers tunnel nodig.”

De capaciteit van het bestaande parkeerterrein is anno 2015 reeds ontoereikend en zal uitgebreid moeten worden. Indien deze uitbreiding gerealiseerd wordt richting 2^{e} perron (en die richting is ook de enig mogelijke richting) vervalt daarmee de opmerking dat de afstand van het 2^{e} perron tot het parkeerterrein langer zou zijn dan de afstand uit de basisvariant.

De veronderstelling van Movares onder het hoofd “Transfer” dat het stationsgebied heringericht zal moeten worden is eveneens gebaseerd op de onjuist gebleken veronderstelling dat de afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg 360 m zou zijn. Aangezien er geen sprake is van een onacceptabele maar juist van een acceptabele transferkwaliteit komt het onderwerp “herinrichting stationsgebied” niet aan de orde. Hiervoor hoeven dan ook geen kosten gemaakt te worden.

Het, als aandachtspunt bij variant 3A vermelde, feit dat het nieuwe perron in de buurt van het asielzoekerscentrum zal komen te liggen is in onze ogen aan te merken als pluspunt aangezien asielzoekers per definitie aangewezen zijn op openbaar vervoer.

PS 1. Bij variant 4 trekt Movares dezelfde (onjuiste) conclusie ten aanzien van de loopafstanden, nl. ook 360 m, terwijl deze afstand maximaal 216 m kan bedragen.

PS 2. Wij willen dat Movares uitlegt hoe de afstand van 160 m uit de basisvariant is berekend en dat Movares ons de normen meedeelt die aan “Transfer” worden gesteld.

2.3.3. Gebruikswaarde

“De trein van Emmen-Zuid richting Emmen vertrekt conform het “basis uur patroon” uit capaciteitsanalyse direct nadat de trein richting Zwolle is binnengekomen”, zo lezen we onder punt 2.2.3. in het rapport van Movares. We lezen ook, maar dan onder punt 1.2.4. Variant 3A, dat een aandachtspunt bij variant 3A is, dat een trein die bij het bestaande perron halteert (de trein richting Zwolle) op dat moment niet kan worden gepasseerd door een trein uit de andere richting.

Dit punt kan worden ondervangen, zoals door Movares reeds is geopperd, door de trein 2 minuten eerder te laten vertrekken uit Emmen en deze trein richting Zwolle te laten halteren op het nieuwe perron. De trein uit Zwolle richting Emmen komt daardoor conform dienstregeling aan op zowel station Emmen-Zuid als op station Emmen.

De trein richting Zwolle zal de 2 minuten die deze trein eerder is vertrokken uit Emmen deels inleveren door langzamer te kunnen optrekken van station Emmen-Zuid en het resterende deel van de 2 minuten zal de trein mogen inleveren in Nieuw Amsterdam (of in Coevorden, waar de trein toch al een lange tussenstop kent).

Movares maakt onder punt 2.2.3. de volgende opmerking “Omdat de treinen op elkaar moeten wachten geldt dat een vertraging van de trein richting Zwolle direct leidt tot een vertraging van de trein richting Emmen.” Omdat onder punt 2.3.3. aan deze opmerking wordt gerefereerd, reageren wij daarop. Ten eerste is deze opmerking o.i. niet relevant aangezien op enkele sporen de treinen altijd op elkaar moeten wachten. En ten tweede is bij een vervroeging van het tijdstip van vertrek van station Emmen de kans op vertraging van deze trein richting Zwolle gereduceerd tot nul.

2.3.4. Overweg.

Door de trein komende uit Zwolle richting Emmen te laten halteren op het bestaande perron, zie onze suggestie onder 2.3.3., wordt de dichtligtijd van de overgang Zijweg (69.0) voor treinen vanuit Zwolle niet langer maar blijft gelijk aan de basisvariant.

2.3.5. Kosten

De investeringskosten liggen volgens Movares circa € 1,5 miljoen lager dan de basisvariant.

De veronderstelling, door Movares geopperd, dat mogelijk het stationsgebied zou moeten worden heringericht is niet aan de orde. De aangevoerde reden voor deze veronderstelling, nl. dat de afstand van het 2^{e} perron naar het parkeerterrein aan de Wilhelmsweg hiertoe noodzaakt, blijkt onjuist te zijn zodat geen extra uitgaven gedaan behoeven te worden. Daar komt bij, zo is door ons betoogd, dat de ontoereikende capaciteit van de huidige parkeerplaats uitbreiding noodzakelijk maakt en dat bij realisatie hiervan de afstand tot het 2^{e} perron nog verder wordt verkleind.

De investeringskosten van variant 3A t.o.v. de basisvariant zullen ons inziens nog veel lager uitvallen dan de € 1,5 miljoen die Movares nu becijfert. Voor onderbouwing van deze uitspraak, zie onze opmerking verderop in dit betoog onder punt 2.3.10. Overige aandachtspunten.

2.3.6. Duurzaamheid

Movares stelt “Geen significant verschil met de basisvariant.”

Wij voorzien echter in de basisvariant jaarlijks weerkerende omvangrijke kosten van onderhoud en herstel van de liftinstallatie. Te denken valt aan de kosten van jaarlijks onderhoud, verplichte jaarlijkse keuring, schade als gevolg van onjuist gebruik en niet als minste in deze opsomming schade als gevolg van molest, ernstiger dan “standaard” wegens de geïsoleerde ligging.

2.3.7. Veiligheid

Ons inziens is er geen verschil in veiligheid met de basisvariant, aangezien variant 3A qua opzet gelijk is aan de basisvariant, nl. 2 sporen met ieder een perron.

Wij kunnen de opmerking van Movares over “het kleine risico dat een trein zou kunnen doorglijden tegen de andere trein” in relatie tot variant 3A niet plaatsen. Deze opmerking zou o.i. enkel van toepassing kunnen zijn op variant 4 waarbij de perrons in elkaars verlengde liggen.

2.3.8. Voorschriften

Na het lezen van het voorgaande zal het lezer dezes niet verbazen dat onze conclusie luidt:

De tranferkwaliteit in variant 3A voldoet volledig aan de normen die hiervoor gesteld worden.

2.3.9. Toekomstwaarde

Het huidige kunstwerk over de Nieuw Amsterdamsestraat is voorbereid op dubbelsporigheid en behoudt zijn waarde voor de toekomstige integrale spoorlijnverdubbeling.

De aanleg van de passeerstrook volgens variant 3A behoudt zijn meerwaarde als onderdeel van het toekomstige transferium Emmen-Zuid.

2.3.10 Overige aandachtspunten

Trillingshinder

Movares plaatst een opmerking over mogelijke trillingshinder als gevolg van het in variant 3A plaatsen van een wissel in de buurt van het asielzoekerscentrum.

Kenmerk van een asielzoekerscentrum is dat tijdelijke bewoners hier tijdelijk worden gehuisvest. Kenmerk van een burgerwoning is dat permanente bewoners hier permanent zijn gehuisvest. Trilling ten gevolge van een wissel geplaatst tussen 2 perrons is aanzienlijk minder dan trilling ten gevolge van een wissel geplaatst in een doorgaande spoorlijn, aangezien treinen een lagere rijsnelheid moeten aanhouden bij het passeren van een perron dan bij het rijden op een doorgaande spoorlijn.

In de basisvariant is voorzien dat in een doorgaande spoorlijn op slechts 19 m afstand van de gevel van een burgerwoning een wissel wordt geplaatst. In variant 3A is voorzien dat tussen 2 perrons op 40 m afstand van de dichtstbijzijnde gevel van een centrum voor tijdelijke huisvesting een wissel wordt geplaatst.

Meer informatie heeft een verstandige lezer, wat dit aspect betreft, o.i. niet nodig om tot een juiste belangenafweging te komen.

Verleggen Wilhelmsweg

Reeds jaren gaan stemmen op vanuit Buurtvereniging Loeksham (EOP van de gemeente Emmen) om de Wilhelmsweg te verbreden. Dit in verband met de veelvuldig voorkomende verkeersgevaarlijke situaties op deze weg door een combinatie van voetgangers en gemotoriseerd vervoer. Aan de Wilhelmsweg is een AZC gevestigd met 500 (tijdelijke) bewoners. Deze bewoners (waaronder veel kinderen) maken als voetganger veelvuldig gebruik van deze weg. Daarnaast maken veel scholieren per fiets gebruik van de Wilhelmsweg. De combinatie met gemotoriseerd verkeer waaronder nota bene een lijnbus leidt zeer frequent tot gevaarlijke situaties.

Het COA (Centraal Orgaan Asielzoekers) is voornemens om het bestaande AZC te Emmen te ver(nieuw)bouwen. Hierover vindt momenteel overleg plaats met betrokken partijen.

Gelden voor verlegging / verbreding van de Wilhelmsweg.
Gelden voor nieuwbouw / verbouw van het asielzoekerscentrum.
Gelden voor uitbreiding van het parkeerterrein bij station Emmen-Zuid.
Gelden voor aanleg van het 2^{e} perron (versie variant 3A) bij station Emmen-Zuid.

Het is aan te bevelen om al deze plannen zowel als de bijbehorende financiële middelen samen te bundelen en evenwichtig op elkaar af te stemmen. Het vervolgens gecoördineerd realiseren van de bouwplannen in combinatie met het doelgericht inzetten van de beschikbare gelden levert aanzienlijke synergievoordelen op waardoor het totaal aanzienlijk goedkoper zal zijn te realiseren dan de optelsom der individuele projecten.

Toegankelijkheid voor minder validen

In de basisvariant is onvoldoende (om niet te zeggen géén) rekening gehouden met rolstoeltoegankelijkheid van het nieuwe perron. Deze opmerking geldt niet alleen voor rolstoelgebruikers maar ook voor het grote leger der rollator-gebruikers, oftewel voor de groeiende groep reizigers die slecht ter been is.

Deze groep reizigers is niet in staat om gebruik te maken van de trap die het 2^{e} perron ontsluit. Deze reizigers worden geacht, zo staat in het ontwerp, de Nieuw Amsterdamsestraat ca. 100 m richting Nieuw Amsterdam op te lopen en aldaar het wandelpad dat via het viaduct onder het spoor doorloopt over ca. 150 m af te lopen tot aan de andere zijde van het spoor en aldaar de lift te nemen die hen brengt naar spoorniveau. Vandaar moet men dan nog de afstand overbruggen naar het stationsgebied.

Wij zijn er van overtuigd dat deze “oplossing” van de immobiliteit van de gehandicapte medemens niet lang stand zal houden en dat op vrij korte termijn vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid gevolg gegeven zal moeten worden aan de eis om een 2e lift bij te bouwen. Het met deze 2e lift gemoeide investeringsbedrag tezamen met de in het voorgaande, onder punt 2.3.6. Duurzaamheid, genoemde onderhoudskosten doen het kostenvoordeel van variant 3A boven de basisvariant nog sterker toenemen. Variant 3A zal circa € 2 à € 2,0 miljoen goedkoper uitvallen dan de basis variant.

Samenvatting en Conclusie:

Aanleiding

Omwonenden aan de Tortelduif en de Sierduif werden geconfronteerd met een basisvariant van de passeerstrook waarbij sterk afbreuk wordt gedaan aan hun woongenot. Deze basisvariant maakt een heftige inbreuk op hun privacy, deze bezorgt trillingshinder aan een 5-tal omwonenden en bezorgt geluidsoverlast bij een 5-tal omwonenden. De omwonenden hebben alternatieven bedacht voor het realiseren van een passeerstrook. Zij hebben variant 3A afgezet en vergeleken met de basisvariant en komen tot de conclusie dat variant 3A aantrekkelijker is voor de reiziger van het OV, geen overlast bezorgt aan de omwonenden, op alle beoordelingsaspecten beter dan wel minimaal gelijk scoort aan de basisvariant en qua kosten ca. € 1,5 à € 2,0 miljoen goedkoper is dan de basisvariant.

Toetsingsuitkomsten

ProRail toetst onderhavig project aan een 10-tal criteria, wij vatten de toetsings-uitkomst per criteria van variant 3A, vergeleken met de basisvariant, als volgt samen:

1. Railverkeerstechniek
   De afstand tussen de twee perrons bedraagt 216 meter.
2. Transfer
   De verbinding tussen het nieuwe perron en de overige voorzieningen bedraagt maximaal 216 meter en voldoet daarmede aan de normen die hiervoor gesteld worden.
3. Gebruikswaarde
   De gebruikswaarde is, met een realiseerbare kleine vervroeging (2 minuten) van de vertrektijd van de trein uit station Emmen gelijk aan de basisvariant.
4. Overweg
   De dichtligtijd van de overweg Zijweg (69.0) is gelijk aan de basisvariant.
5. Kosten
   De investeringskosten liggen 1,5 tot 2,0 miljoen euro lager dan de basisvariant.
6. Duurzaamheid
   Het feit dat variant 3A geen kwetsbare liftinstallatie omvat zal jaarlijks leiden tot aanzienlijk lagere onderhouds- en herstel kosten dan in de basisvariant.
7. Veiligheid
   Gelijk aan de basisvariant.
8. Voorschriften
   De transferkwaliteit voldoet aan de normen die hiervoor gesteld worden.
9. Toekomstwaarde
   Het huidige kunstwerk over de Nieuw Amsterdamsestraat is voorbereid op dubbelsporigheid, daaraan wordt geen afbreuk gedaan, waarmee het kunstwerk zijn waarde behoudt voor de toekomstige integrale spoorlijnverdubbeling.
10. Overige aandachtspunten
    - Trillingshinder is bij variant 3A niet aan de orde.

- Bij het verleggen van de Wilhelmsweg zijn synergievoordelen te behalen door samenbundeling van 4 op stapel staande projecten, te weten verbreding Wilhelmsweg; (ver)nieuwbouw van het AZC; uitbreiding van het parkeerterrein; aanleg 2e perron bij station Emmen-Zuid.
- Toegankelijkheid minder validen
  De basisvariant is uiterst mindervaliden-onvriendelijk terwijl variant 3A daarin juist zeer hoog scoort.

Afsluiting

Voor deze variant (3A) zeggen omwonenden Tortelduif en Sierduif te Emmen hun volle medewerking toe aan de Provincie Drenthe, aan de Gemeente Emmen en aan ProRail B.V. om de passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid te realiseren. Zij zullen geen bezwaar maken tegen de, voor realisatie van het project “Passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid”, benodigde wijziging van het bestemmingsplan. Als voor de uitvoering door betrokken partijen gekozen wordt voor variant 3A staat niets de realisatie van het plan “Passeerspoor ter hoogte van station Emmen-Zuid” in de weg en is een tijdrovende, uitvoering vertragende procedure richting Raad van State niet aan de orde.

Hoogachtend,

MP \ ~~Tousa~~

Toevoegen
69177-2014

08.

17. AUG 2015*000075

[redacted]

Zienswijze zaak 69177 - 2014
Dubbelspoor en uitbreiding station Emmen - zuid

Emmen, 13-08-2014

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ook wij trachten vooruit te zien als het gaat om de toekomst van een stad als Emmen. Wij vinden het daarom ook belangrijk dat deze stad per spoor goed bereikbaar zal blijven.

Het concept bestemmingsplan biedt ons evenwel een basisvariant t.a.v. de spoorverdubbeling en de locatie daarvan die op z'n zachtst gezegd ongelukkig van keuze te noemen is.

Graag willen wij a.d.h.v. onderstaande punten toelichten hoe wij over de gang van zaken tot nu toe denken :

1) De **kleinschalige presentatie van het plan** om ter hoogte van station Emmen-zuid het spoor te gaan verdubbelen,

2) **Het tijdstip van presentatie van het ontwerpbestemmingsplan** en de periode waarin wij onze zienswijze (bezwaarschrift) aan de gemeenteraad van Emmen kunnen voorleggen,

3) De voorgestelde uitvoering van het plan **(basisvariant) in vergelijking met het door een van de omwonenden ingebrachte plan (variant 3A)**

In punt 3 zullen wij proberen om zo duidelijk mogelijk aan te geven dat onze **voorkeur** uitgaat **naar variant 3A** . Punt 1 en 2 liggen meer in de klachtensfeer. Daarin zullen wij duidelijk verwoorden hoe men over het algemeen denkt over de wijze van presentatie van e.e.a..

1) Wij waren verrast om van buren aan de Sierduif te moeten horen dat er **in een drietal woningen trillingsonderzoek** zou worden verricht.

Het waarom daarvan was ons aanvankelijk ook niet duidelijk. Het ging in feite maar om **één aspect** t.a.v. het plan om ter hoogte van station Emmen-zuid het spoor te gaan verdubbelen. (**onderzoek trillingshinder**)
Omstreeks de kerstdagen van 2014 werd ook ons het rapport van het trillingsrapport aangeboden met een uitnodiging om op 19 januari 2015 in het infocentrum (Delftlanden) te verschijnen.
Tot onze verbazing bleek het aantal genodigden zeer beperkt:
De bewoners van [redacted] ! Naar later bleek om bij een extra trillingsonderzoek ook aan de Tortelduif een aantal woningen te betrekken voor nader onderzoek.
Waarom de andere bewoners langs de spoorbaan [redacted] niet uitgenodigd waren, werd ons als nauw betrokkenen niet geheel duidelijk. Waarschijnlijk om alles zo kleinschalig mogelijk te houden.
Tijdens deze vergadering bleek men eerst niet van plan om in te gaan op vragen betreffende het gehele plan van aanpak. Het doel van de avond was om slechts verslag uit te brengen van het trillingsonderzoek.
Op verzoek werd men wat openhartiger en kregen wij wat meer informatie over het totale plaatje. Het heeft er uiteindelijk toe geleid dat later door een van de omwonenden variant 3A werd ingediend.
Voorafgaand aan de tweede informatieve avond (18 mei jl.) werd ons **geen schriftelijk verslag** toegestuurd over het extra trillingsonderzoek en de verschillende varianten van het totale plan. Wij moesten het doen met de verslaggeving van de aanwezige informanten.

2) Op 17 juli jl. vernamen wij via de plaatselijke kranten dat het **ontwerpbestemmingsplan Emmen**, **Delftlanden station Emmen-zuid** gedurende 6 weken ter inzage ligt in het gemeentehuis. (ook digitaal beschikbaar)
Middenin de periode van de zomervakantie wordt ons - op te korte termijn - de mogelijkheid geboden om op dit plan te reageren via een eigen zienswijze. (lees: bezwaarschrift) Het lijkt ons een te krappe periode voor velen die gedurende deze periode op vakantie zijn.

3) Zie **vergelijking voorkeursvarianten** (m.n. blz. 10 en 15 van het Movaresrapport!)
Ter vergelijking hanteren wij de basisvariant met variant 3A !
Vooraf willen wij graag kwijt dat **het punt veiligheid** scoort t.b.v. de stationssituatie van de basisvariant, maar niet ten behoeve van de situatie van de omwonenden die vlak langs het spoor wonen !

Vervolg punt 3)

Het blijft een vreemde zaak dat men een dubbelspoor aan wil leggen [redacted] hierbij weinig rekening houdend met de veiligheid en de toenemende geluidshinder voor de omwonenden.
Uitgaande van de basisvariant krijgen wij straks te maken met passerende treinen via een **dubbelspoor** gelegen op **een verhoogd talud**.
Daarbij wordt door de verdubbeling de afstand tot de aangelegen percelen met 4,5 m. ingekort. (afstand 2e spoor tot aan de achtergevel van [redacted] wordt slechts 19 m. !) **- Ter illustratie in de bijlage enige foto's ter bevestiging -**
In variant 3A (**landelijk gelegen**) wordt de veiligheid en de privacy van de omwonenden **wel** gewaarborgd en wordt met duidelijke,steekhoudende argumenten weergegeven hoe het anders zou kunnen.
Hierbij willen wij ook vermelden dat de eerst omwonenden bij de aankoop van de verschillende percelen is medegedeeld dat er *mogelijk ooit een uitbreiding* (lees 2e spoor) zou kunnen komen *aan de Waanderveldzijde*.
Bij de aanleg van het nieuwe station is wel rekening gehouden met die uitbreiding maar wel aan de verkeerde zijde van het spoor.
Dreigen wij nu de dupe te worden van een verkeerde inschatting bij de aanleg van station Emmen-zuid? De kosten van enige aanpassingen om variant 3A te kunnen uitvoeren zullen **de bezuiniging t.o.v. de basisvariant** toch niet overstijgen !? (bv aankopen grond/herinrichting stationsgebied > € 1,5 miljoen ?)
T.a.v. de veiligheid wordt terloops in de situatie van variant 3A vermeldt dat er een klein risico bestaat dat een trein doorschiet/-glijdt tegen een andere trein.
Deze opmerking steekt schril af tegen het veiligheidsaspect bij aanleg conform de basisvariant! (v.a. Zwolle t/m Emmen wordt al voor meer dan €300 miljoen uitgetrokken voor de infrastructuur rondom de spoorlijn Zwolle-Emmen !)
Bij een stations- en spoorweguitbreiding mogen evt. extra kosten geen belemmering voor de uitvoering te zijn. Dan dienen er maatregelen te worden genomen om de 8 aandachtspunten (zie vergelijking voorkeursvarianten) te verbeteren.
Nu wordt in de schematische weergave variant 3A onterecht onderuitgehaald t.o.v. de basisvariant op zeker 6 punten !

Een ander aandachtspunt is **de trillingshinder**. Er wordt gesuggereerd dat bij uitvoering van variant 3A het asielzoekerscentrum "mogelijk" te maken zou kunnen krijgen met trillingshinder ! En dan te bedenken dat dit centrum ook aandachtspunt is van de gemeente Emmen voor wat betreft de vervanging door een semi-permanent gebouw.

Men trekt zich wel **het lot van de veldspitsmuis** aan.
De aanleg van het 2e perron zal het potentieel leefgebied van deze muissoort vernietigen ! Daarom wordt gedacht aan het aanleggen van **een compensatie-gebied**.
Hoe verhoudt zich deze situatie t.o.v. de situatie van de vele omwonenden kort langs het spoor?
Wordt er rekening gehouden met de volgende aspecten zoals :
De woonsituatie (m.n. de privacy), de waardevermindering van de woningen, overlast door lawaai, het uitzicht .... enz. (Zie ook de juridische toelichting op het bestaande plan!)

Tot slot dringen wij er bij de gemeenteraad van Emmen op aan om onze argumenten voor de aanleg van een dubbel spoor volgens **variant 3A** serieus te nemen. Er zijn voldoende argumenten onderbouwd om deze variant te zien **als voorkeursvariant**.

Hoogachtend,

3 Vergelijking voorkeursvarianten

Onderstaande tabel geeft een overzicht hoe de varianten op de beoordeelde elementen scoren t.o.v. de basisvariant.

	Basisvariant	Variant 1	Variant 3	Variant 3A	Variant 4
Transfer	o	o	— —	—	—
Gebruikswaarde	o	+	— —	— —	— —
Overweg	o	o	—	—	— —
Kosten	o	— —	—	o/+	o/+
Duurzaamheid	o	—	—	o	o
Veiligheid	o	o	—	—	—
Voorschriften/ normen	o	—	—	—	—
Toekomstwaarde	o	o	—	—	—

ARRIVA

Ter hoogte van
Sierdruif 13

Ter koopte van
Siesdrif 13

Vechtdallijnen.nl

Ter hoogte van
Torteldrif 39.

09. aanvulling

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: donderdag 27 augustus 2015 19:11
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Groen

Ingezonden op donderdag, 27 augustus, 2015 - 19:11 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

E-mailadres: klasiesilvia@kpnmail.nl
Mijn zienswijze over: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr: 69177-2014 Inhoud zienswijze: Bezwaarschrift Bijlage 1: https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/bezwaarschrift.docx
Bijlage 2:

Het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Emmen
Postbus 30001
7800 RA Emmen

Betreft: aanvulling bezwaarschrift voorgenomen uitbreiding station Emmen Zuid. (NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr: 69177-2014

Met deze brief wil wij een aanvulling geven op de eerder door ons ingediende bezwaarschrift/zienswijze m.b.t. uitbreiding station zuid Emmen.
Afgelopen maandag 24 augustus j.l. was ik op inloopbijeenkomst voor dit plan in de Delftlanden.
Wij waren zeer verbaasd dat de huidige groenstrook ca 7 meter dichter bij ons huis komt te liggen. Toen het huidige hek geplaatst werd, dachten wij dat dit definitief was.
Dit betekent dat het hek ca. 6 meter van onze tuin komt. (Er mag toch bij minder dan 11 meter niet gebouwd worden) Nu lopen er regelmatig mensen op het pad wat er nu ligt, maar dit kan dan ook niet meer, om nog maar te zwijgen van de bomen die weggehaald (gekapt) moeten worden.
Ook viel het ons op die inloopbijeenkomst op, dat alles heel eenzijdig wordt benaderd. Zodra je iets met iets anders komt, wordt er meteen negatief of afwijzend over gedaan.
In de bijeenkomsten zijn wij hier nooit van op de hoogte gesteld en vinden daarom dat de gemeente in gebreke is gebleven en daarom de hele procedure maar opnieuw moet worden gestart en dat daarbij meteen open kaart gespeeld moet worden.

Er is een goed alternatief beschikbaar (plan 3A), maar Movaris/Prorail blijven willens en wetens vasthouden aan hun plan, zonder rekening te houden met bewoners en omgeving.

Wij zien hier voor de gemeente een goed kans om te laten zien hoe zij over hun burgers denken. Mocht plan 3A uitgevoerd worden dan zijn er van onze kant geen bezwaren.

MP\ ~~[illegible]~~

09.

Toevoegen
69177-2014

18. AUG 2015*000050

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen, 17 augustus 2015

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Bij deze geef ik mijn zienswijze m.b.t. bovengenoemd bestemmingsplan.

Op zeer korte afstand van mijn woning ligt al een spoorlijn. En nu wilt u tussen mijn tuin en de bestaande spoorlijn een passeermogelijkheid creëren ten behoeve van station Emmen-Zuid. Hiertoe heeft u een plan ingediend om een 2e spoorlijn aan te leggen die loopt vlak langs mijn perceelgrens.

In het hierna volgende licht ik toe waarom ik de voorgenomen wijze van uitvoering van dit plan onaanvaardbaar vind. Tevens doe ik een voorstel voor een alternatieve locatie waarvan de voordelen zijn dat deze alternatieve uitvoering de omwonenden geen overlast bezorgt en waarvan ProRail heeft geconcludeerd dat deze variant èn realiseerbaar is èn ook nog eens € 1,5 mln. (=15%) goedkoper is dan de voorgenomen wijze van uitvoeren. Deze variant kost geen € 10,2 mln. maar kost "slechts" € 8,7 mln.

A. Samenvatting van mijn bezwaren.

Indien de aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd volgens het voorliggende ontwerp heeft dit vele nadelige gevolgen voor mijn woongenot:

1. **Geluidsoverlast.**
   De geluidsoverlast in mijn woning wordt vele malen erger door de aanleg van een 2e spoor 6 meter dichter naar mijn woning toe dan het huidige spoor. Dat betekent nl. dat op 19 meter afstand van de gevel van mijn woning en dan ook nog eens 1 ½ meter boven het maaiveld een trein langs komt. Stel je voor: als een trein op zo'n korte afstand langs je rijdt komt dat kolossaal en beangstigend op je over. Doordat het spoor ook nog eens 1 ½ meter boven maaiveld ligt imponeert een treinstel gigantisch. Je maakt daar geen vrienden mee. Door de voorgenomen aanleg zal mijn woongenot verder aangetast worden. Terwijl dat niet nodig is, zie punt B verderop in deze brief. De Europese richtlijnen streven geluidsreductie na, in dit geval doet ProRail er echter een schep bovenop.

2. **Overlast van licht.**
   Het station Emmen-Zuid baadt in een zee van licht, dag en nacht, 24 uur lang, continue. Als daar een 2e perron wordt aangelegd komt dit 6 meter onze richting op. Dat betekent nog fellere verlichting en dat op alle uren van de dag en de nacht.

3. **Aantasting privacy.**
   De afstand tussen een passerende trein en mijn woning aan de [redacted] wordt in de beoogde situatie door de extra spoorlijn verkleind met ca. 6 meter tot ca. 20 meter. Passeert de trein dus nu nog op 26 meter afstand van mijn woning, straks dendert de trein voorbij op slechts 20 meter afstand van de gevel van mijn woning.

4. **Leefbaarheid.**
   In de omgevingsvisie Drenthe, als onderdeel van het Provinciaal beleid, worden kernkwaliteiten weergegeven. Deze kwaliteiten, zo wordt gesteld, dragen bij aan de aantrekkelijkheid van Drenthe. Maar dat geldt blijkbaar niet voor reeds ingezetenen want het voorliggende ontwerp bestemmingsplan doet juist afbreuk aan de, bij Drenthe passende, leefbaarheid.

B. Alternatieve locatie.

Dat er alternatieven zijn is ook door ProRail erkend. Een, door de bewoners aangedragen, alternatief is door ProRail uitgewerkt en blijkt goed realiseerbaar en ook nog eens veel goedkoper te zijn. Echter door een paar essentiële fouten te maken bij de beoordeling van de gebruikswaarde van dit alternatief trekt Movares de foutieve conclusie dat voor de basisvariant gekozen moet worden. Dit advies van Movares dient dus herzien te worden. Deze fouten hebben wij gerapporteerd in onze brief dd. 15 juni 2015 waarnaar wij bij deze verwijzen. Bij dit alternatief neemt de overlast voor de bewoners niet toe. Niets is erop tegen, juist **alles pleit ervoor, om het plan volgens dit alternatief uit te voeren.** En wat ons in de wijze waarop Movares alternatieven beoordeelt vreselijk stoort is dat Movares uitsluitend toetst aan maximaal toegelaten waarden. En als de overlast dan net binnen die maximale grenzen blijft dan beoordeelt Movares de uitkomst als goed. In de bebouwde kom mag je 50 kilometer per uur. Dat geeft je toch geen vrijbrief om altijd en overal maar 50 te gaan rijden. Je houdt toch rekening met de omstandigheden.

Inlassen tekst brief omwonenden dd. 10 juli 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Akoestisch onderzoek Passeerspoor Emmen-Zuid" zoals verwoord in de u op 10 juli 2015 gezonden brief en beschouw deze tekst als hier ingevoegd.

Inlassen tekst brief omwonenden dd. 15 juni 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" zoals verwoord in de u op 15 juni 2015 gezonden brief en beschouw deze tekst als hier ingevoegd.

Ik hoop en verwacht dat deze zienswijze zal leiden tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan waarbij de voorgenomen locatie het veld zal moeten ruimen voor de alternatieve locatie.

[redacted]

MP \ ~~[illegible]~~

10.

18. AUG 2015*000051

Weebegek

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen, 15 augustus 2015

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Bij deze geef ik mijn zienswijze m.b.t. bovengenoemd bestemmingsplan.

Dit plan heeft als doel een passeermogelijkheid te creëren ter hoogte van station Emmen-Zuid. Hiertoe heeft u een plan ingediend om in het bestaande spoor op zeer korte afstand van de gevel van mijn woning een wissel te plaatsen en op nog kortere afstand van de gevel van mijn woning een 2e spoorlijn aan te leggen.

In het hierna volgende licht ik toe waarom ik de voorgenomen wijze van uitvoering van dit plan onaanvaardbaar vind. Tevens doe ik een voorstel voor een alternatieve locatie waarvan de voordelen zijn dat deze alternatieve uitvoering de omwonenden geen overlast bezorgt en waarvan ProRail heeft geconcludeerd dat deze variant èn realiseerbaar is èn ook nog eens € 1,5 mln. (=15%) goedkoper is dan de voorgenomen wijze van uitvoeren. Deze variant kost geen € 10,2 mln. maar kost "slechts" € 8,7 mln.

A. Samenvatting van mijn bezwaren.

Indien de aanpassingen aan het spoor worden uitgevoerd volgens het voorliggende ontwerp heeft dit vele nadelige gevolgen voor mijn woongenot:

1. **Geluidsoverlast.**
   Het geluid in mijn woning ten gevolge van het treinverkeer is nu reeds een dagelijkse bron van ergernis. De woonkamer is nl. gelegen aan de spoorwegzijde van mijn woning. Dat ik nu al last heb wil niet zeggen dat ProRail daarmee de vrijheid heeft om vele decibels extra over mij uit te storten. En dat is wel wat ProRail van plan is. Het plan voorziet nl. in de aanleg van een 2e spoor 6 meter dichter naar mijn woning toe. En in het plaatsen van een wissel op zeer korte afstand van de gevel van mijn woning. Door die voorgenomen aanleg zal mijn woongenot verder aangetast worden. Terwijl dat niet nodig is, zie punt B verderop in deze brief..

2. **Trillingsoverlast**

De trillingen in mijn woning ten gevolge van het treinverkeer worden door mij **nu reeds als zeer hinderlijk** ervaren. Movares constateert in haar rapport dat de trillingen in de huidige situatie reeds de streefwaarden uit de SBR B-richtlijn overstijgen.
Door de plaatsing van een wissel nemen de trillingen sterk toe, zo heeft Movares berekend. Movares heeft ook vastgesteld dat de mogelijk uit te voeren trillingsbeperkende maatregelen door de bouwaard van mijn woning géén enkel effect zullen sorteren. Dus terwijl men weet dat de voorgenomen wijze van uitvoering onomkeerbare trillingen zullen veroorzaken gaat men onverdroten voort. Men sluit de ogen voor de bewoners, deze worden volledig genegeerd. Ons woongenot telt blijkbaar niet.
En dat terwijl er een alternatief is, zie punt B verderop in deze brief.
Dat er een alternatief is waarbij de trillingssterkte in de woningen aan de Sierduif en de Tortelduif niet toeneemt wordt bevestigd door Movares. Maar dit alternatief wordt door Movares op basis van foute aannames niet verder uitgewerkt. De fout waar ik op doel: is dat Movares in dit rapport stelt dat "hiervoor het gehele station Emmen-Zuid verplaatst dient te worden, waardoor deze aanpassing zeer hoge kosten met zich meebrengt". Deze conclusie echter staat haaks op de bevindingen zoals door Movares vastgelegd in haar andere rapport "Variantenstudie alternatieve locatie wissel". In dat rapport over de variantenstudie concludeert Movares juist dat de investeringskosten van variant 3A (en dat is een variant waarbij de volledige passeerstrook inclusief wissels verplaatst wordt naar het zuiden) circa € 1,5 mln. lager liggen dan in de basisvariant. Dus trillingsoverlast kan dus voor 100% voorkomen worden door te kiezen voor een alternatieve en ook nog eens € 1,5 mln. minder kostende locatie voor realisatie van de passeerstrook.
Bij deze locatie zijn geen omwonenden dus kan geen sprake zijn van overlast. Bij deze variant wordt de portemonnee met € 1,5 mln. ontzien. Bij deze variant is (met een kleine ingreep) de gebruikswaarde gelijk te stellen aan de basisvariant en bij deze variant is de transferkwaliteit zelfs aanzienlijk beter dan in de basisvariant het geval is. Voor een goed begrip dient de brief, afkomstig van de omwonenden, gedateerd 15 juni 2015 en gericht aan o.a. de raad van de gemeente Emmen in combinatie met het "Varianten rapport" van Movares gelezen te worden. In deze brief worden nl. enkele essentiële onjuistheden aan de orde gesteld waardoor de door Movares getrokken conclusie betreffende alternatieve locaties dringend om herziening vraagt.

3. **Aantasting privacy.**

De afstand tussen een passerende trein en mijn woning aan de [redacted] wordt door de extra spoorlijn verkleind met ca. 6 meter tot, in de beoogde situatie, ca. 20 meter. Passeert de trein dus nu nog op 26 meter afstand van mijn woning, straks dendert de trein voorbij op slechts 20 meter afstand van de gevel van mijn woning.

B. Alternatieve locatie.

Dat er alternatieven zijn is ook door ProRail erkend. Een, door de bewoners aangedragen, alternatief is door ProRail uitgewerkt en blijkt goed realiseerbaar en ook nog eens veel goedkoper te zijn. Echter door een paar essentiële fouten te maken bij de beoordeling van de gebruikswaarde van dit alternatief trekt Movares de foutieve conclusie dat voor de basisvariant gekozen moet worden. Dit advies van Movares dient dus herzien te worden. Deze fouten hebben wij gerapporteerd in onze brief dd. 15 juni 2015 waarnaar wij bij deze verwijzen. Bij dit alternatief neemt de overlast voor de bewoners niet toe. Niets is erop tegen, juist **alles pleit ervoor, om het plan volgens dit alternatief uit te voeren.**

Inlassen tekst brief omwonenden dd. 10 juli 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Akoestisch onderzoek Passeerspoor Emmen-Zuid" zoals verwoord in de u op 10 juli 2015 gezonden brief en beschouw deze tekst als hier ingevoegd.

Inlassen tekst brief omwonenden dd. 15 juni 2015.

Ik verwijs naar de Reactie van omwonenden op "Variantenstudie alternatieve locatie wissel" zoals verwoord in de u op 15 juni 2015 gezonden brief en beschouw deze tekst als hier ingevoegd.

Ik hoop en verwacht dat deze zienswijze zal leiden tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan waarbij de voorgenomen locatie het veld zal moeten ruimen voor de alternatieve locatie.

Buurtonderzoek naar het aantal voorstanders voor variant 3A
Dubbelspoor bij station Emmen - zuid / strookjesactie

Resultaat van het onderzoek onder de bewoners van
de Sierduif en de Tortelduif :

Alle aanwonenden van de [redacted] die vlak langs de spoorbaan wonen , wijzen de voorgestelde basisvariant af en stellen nadrukkelijk voor om de keuze te laten vallen op variant 3A ! --- 100% ---

Bijna alle omwonenden van de [redacted] delen diezelfde mening. --- ruim 95% ---

Daarnaast zijn er nog verscheidene zienswijzen/bezwaarschriften ingediend.

Ook de wijkvereniging " Rietlanden" ([redacted]) heeft middels een zienswijze/bezwaarschrift laten weten om de basisvariant te verwerpen ten faveure van variant 3A.

Variant 3A wordt in schema (achttal argumenten) ten onrechte slechter voorgesteld in vergelijking met de basisvariant.
(zie rapport Movares)

In de verslaggeving van [redacted] wordt duidelijk onderbouwd dat variant 3A *minstens* zo goed uit te voeren is als de basisvariant!

Wij dringen er bij de gemeenteraad van Emmen op aan onze alternatieve variant 3A (landelijke ligging) nauwkeurig te bestuderen in vergelijking met de voorgestelde basisvariant (langs de bebouwde kom) om een juiste keuze te kunnen maken ter vaststelling van het genoemde bestemmingsplan.

AAN DE BEWONERS VAN DE

Op **17 juli** werden wij *in de zomervakantie* via een brief van de Gemeente Emmen of de plaatselijke kranten op de hoogte gebracht van het feit dat het **Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden, Delftlanden station Emmen-zuid** vervat in het GML-bestand **NL.IMRO.0114.2014007-B501** zes weken ter inzage ligt bij het Klant Contact Centrum , Raadhuisplein 1 te Emmen.
Via **tel.nr. 140591** (Gem. Emmen) kan men contact opnemen om (evt. ook buiten kantooruren) inzage te krijgen in dit ontwerp en de onderliggende stukken.

Deze stukken zijn ook digitaal beschikbaar via :
www.emmen.nl/bestemmingsplannen of
www.ruimtelijkeplannen.nl (klik in op een van de dikke markeringspunten van het in schema weergegeven plan !)

Het plan heeft als doel het verdubbelen van het spoor bij station Emmen-zuid vanaf het wissel ter hoogte van Sierduif 13 tot voorbij het station en de bouw van een tweede perron. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om treinen te laten passeren en zal er een frequentere inzet van treinen mogelijk worden. Men meent hierdoor meer reizigers aan te trekken en de reistijd tussen Zwolle en Emmen met 4 minuten te bekorten.

Aanvankelijk zijn vorig jaar onze buurtgenoten wonend op) benaderd voor het aanbrengen van apparatuur om zodoende evt. *trillingshinder* te kunnen registreren. Op 19 januari 2015 werd in het infocentrum (Delftlanden) verslag uitgebracht a.d.h.v. een aan ons van tevoren toegestuurd eindrapport. (resultaat : de metingen bleven in de uitslag beneden de toegestane norm) Er was maar een beperkt aantal mensen van de Sierduif en de Tortelduif uitgenodigd voor deze info-avond! Akoestisch onderzoek, waar we niets van hebben meegekregen, leverde ook geen uitslag op boven de gestelde wettelijke norm.
Later op die avond hebben omwonenden aan de Tortelduif ook hun toestemming gegeven voor nader trillingsonderzoek. (resultaat : beneden de gestelde norm)
Men was eerst niet van plan om nader uitleg te geven over het spoorverdubbelingsplan. We waren bijeen gekomen om de resultaten van het trillingsonderzoek ' aan te horen.' Men moest toen wel nader ingaan op vragen van de aanwezigen.

Nog voor de tweede informatieavond (18 mei jl.) heeft iemand namens alle bewoners een alternatief plan (met duidelijke steekhoudende argumenten) ingediend waarin de passeerstrook met wissels gesitueerd wordt aan de andere zijde van Station Emmen-zuid. Deze uitvoering zal leiden tot een besparing van anderhalf miljoen euro en is technisch gezien wel degelijk uitvoerbaar.
Verder kan men rekening houden met de bebouwing van een nieuw semi-permanent asielzoekerscentrum voor wat betreft de landschappelijke inpassing. (in planning !)

Verplaatsing van het dubbelspoor naar de andere zijde leidt tot behoud van ons woongenot, levert nauwelijks toenemende geluidshinder op en zorgt voor behoud van enige privacy. En men behoeft zich niet langer druk te maken over waardevermindering van de huizen.

Het ons voorgelegde concept wijst deze variant af en men heeft de oorspronkelijke versie gehandhaafd. Men kiest er dus voor om een dubbelspoor aan te leggen *strak langs* de bebouwde kom van Sierduif en Tortelduif. De andere zijde van het station heeft een landelijk karakter en leent zich dus uitstekend voor het namens bewoners van Sierduif en Tortelduif ingediende plan.

Daarom vragen wij u met klem om onderstaande strook in te vullen en te retourneren op ons adres. Dan kunnen wij de reacties bundelen en afgeven bij het gemeentehuis om zodoende onze zienswijze vanuit de direkt omwonenden te benadrukken.

==========

Naam / namen : ……

Wonende : **Sierduif** ……. **/ Tortelduif** ……..

dringen er bij de gemeenteraad van Emmen op aan om onze alternatieve versie (versie 3A) t.a.v. het aan te leggen dubbelspoor en tweede perron bij station Emmen-zuid in vergadering te bespreken om zodoende tot een duidelijk besluit te kunnen komen inzake vastlegging voor het definitieve bestemmingsplan.

Hoogachtend,

…… ……..

Onderzoek naar aantal voorstanders voor variant 3A
Dubbelspoor bij station Emmen – zuid / strookjesactie

Sierduif no. :

Tortelduif no. :

Vervolg onderzoek voorstanders variant 3A dubbelspoor bij Emmen - zuid

Tortelduif no. :

12.

Ter attentie van:

Het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Emmen
Postbus 30001, 7800 RA Emmen

Betreft bezwaarschrift voorgenomen uitbreiding station zuid Emmen

Emmen, d.d. 25-8-2015

Bij deze tekenen de bewoners van genoemd adres bezwaar aan tegen de voorgenomen aanpassing/uitbreiding van station- zuid Emmen.

Naar onze mening wordt de uitbreiding gedicteerd vanuit een verouderd meerjarenplan waarbij veel te weinig word gekeken naar wijzigingen in het grote geheel in de afgelopen jaren.

Tevens ondervinden wij veel meer last van het bestaande station dan in eerste instantie aan ons aangegeven Hierop is door ons al enkele keren richting gemeente Emmen gereageerd doormiddel van een ingediende klacht. Hierop is 2 x niet gereageerd door de gemeente. Na een derde klacht is door de gemeente wel actie ondernomen, maar deze heeft in principe niets aan de situatie veranderd.
De overlast ontstaat door het continue branden van felle verlichting en geluidoverlast omdat het perron hoog ligt en de overkapping als luidsprekerbox werkt. Het komt regelmatig voor dat luidruchtige gesprekken, woordelijk door ons in onze tuin kunnen worden gevolgd. Verder staat af en toe de personentrein stil pal tegenover ons huis, wat inbreuk geeft op de privacy.

Algemene zienswijze: bestaande situatie

Wat ik tot nu toe begrepen heb is station zuid er gekomen omdat dit eigenlijk al decennia geleden vastlag in het toekomstplan van de gemeente Emmen.
Door de geplande uitbreiding in de vorm van de Delftlanden zou er behoefte zijn aan een modern en meer centraal gelegen station met betere ontsluitingswegen dan het voormalige station Bargeres.

Het station zuid zou centraal staan voor de wijken: Bargeres, Rietlanden, Delftlanden, Park Sandur het industrie terrein Waanderveld en met een goede ontsluiting op de snelweg A37

Ten tijde van de aanleg van station zuid was al duidelijk dat in ieder geval niet binnen de komende decennia invulling zou worden gegeven aan de complete realisatie van plan Delftlanden. Dit zou de grootste wijk van Emmen worden.

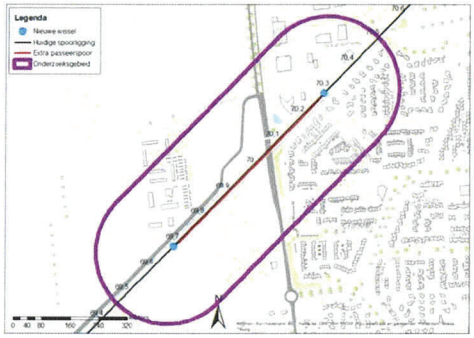
In de afgelopen jaren is tevens besloten om de dierentuin te verplaatsen, waardoor de algehele verkeersstromen veranderen. We zien een verplaatsing van kernpunten vanuit het centrum van Emmen naar richting de Es.

Emmen zal gebaat zijn met een goede OV verbinding tussen Emmen zuid en onder andere de nieuwe dierentuin Ook om de verkeersdrukte in het centrum te verlichten is het volgens mij een goede zaak om te investeren in een OV verbinding station Emmen Zuid en de nieuwe dierentuin/centrum-Es zijde. Daarnaast is in mijn ogen de locatie uitermate geschikt om verder uit te breiden met een transferium, gezien de gunstige verbinding met de snelwegen en bezoekers uit in het bijzonder Duitsland. Een transferium gecombineerd met goede OV voorzieningen zou de flexibiliteit van verkeerstromen binnen Emmen centrum ten goede komen.

Hierbij een verwijzing naar het verkeer en vervoersplan 2012-2020. (2.1.6)
Door het plaatsen van een transferium met bijbehorende OV voorziening kan ontlasting plaatsvinden van de verkeersstromen vanuit dit gebied naar het centrum toe, hetzij per trein of per bus. Door onder andere de voorgenomen uitbreiding van de treindienstregeling zal de realisatie van een transferium een goede investering zijn geheel in het kader van bovengenoemd verkeer en vervoersplan.

Door gewijzigde inzichten in de loop der tijd is de geografische positie van het station zuid niet meer zo belangrijk ten aanzien van bijvoorbeeld de voorgenomen planologische positie in het verleden. In het oorspronkelijke plan was er sprake van het inpassen van het station in een nieuw te ontwerpen wijk de Delftlanden en de bestaande wijk de Rietlanden. Door dat de uiteindelijke omvang van de Delftlanden beperkt is, is er sprake van een gewijzigde situatie en hoeft het nieuwe station dus ook niet echt meer ingepast te worden in het geheel maar heeft met veel meer vrijheid in de richting van Nieuw Amsterdam.

We praten nu over een "zetpil" die gedeeltelijk in de weilanden ligt en voor de rest in een bestaande woonwijk is gedrukt met alle problemen van dien. De noodzaak hiertoe ontbreekt volledig in de huidige situatie en geeft onnodig overlast aan de direct omwonenden.



" onnodige overlast door indringen in bestaande bebouwing terwijl verplaatsing richting open veld alleen maar voordelen geeft en geen aanvullend overlast creëert voor de omwonenden

De indruk wordt zeer sterk gewekt dat dit project ondanks beter weten en op basis van verouderde feiten en inzichten toch ten uitvoer word gebracht. Tot op heden voelen de direct omwonenden zich niet serieus genomen.
Door de direct omwonenden zijn er goede alternatieven aangedragen waarmee naar ons idee maar weinig mee gedaan word.

Algemene zienswijze: voorstellen omliggende bewoners

Door de bewoners is tijdens een informatieavond de optie ingebracht om te kijken of het station niet verder de weilanden in geplaatst kan worden met als doel ruimtelijk meer vrijheid te hebben om het geheel meer aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Er is voornamelijk gedoeld op de genoemde transferium functie.

Door het geheel te verplaatsen naar de vrije zijde van de nieuw Amsterdamse straat ontstaat veel meer bouwkundige vrijheid, met veel minder overlast dan de nu verkozen optie. Een en ander zou betekenen dat wel de bestaande situatie aangepast zal moeten worden wat een zekere mate van desinvestering zou inhouden en hogere kosten met zich mee zal brengen.

Echter door nu dit nu te accepteren en niet verder te acteren volgens verouderde inzichten, zal in de toekomst op verschillende platforms winst behaald kunnen worden.

De diverse door ons aangedragen opties zijn blijkbaar doorgerekend en hieruit blijkt dat ze economisch niet haalbaar zijn. Het is echter niet duidelijk welke criteria in de berekeningen zijn toegepast en in hoeverre we kunnen spreken over een daadwerkelijke bestek en niet over de achterkant van het bekende sigarendoosje. Over de inhoud en realiteit van de doorberekening heb ik zelf op dit moment zeer veel vragen. Dit is blijkbaar wel het belangrijkste criterium waarom er niet verder word ingegaan op de door ons gewenste varianten. Daarnaast is de vraag of toekomstige voordelen in de beschouwing en berekening zijn meegenomen, of dat men alleen uitgaat van de huidige situatie.

Een ander argument om niet met het door de omwonenden aangedragen variant verder te gaan is dat de dienstregeling in die situatie niet haalbaar zou zijn.
We praten over een verplaatsing van het stopgedeelte van de trein richting Nieuw Amsterdam van 300 meter. Aangenomen dat een trein 80 KM/ uur rijdt (= 22 meter/sec.) , betekend dit dat de trein ca. ruim 15 seconden eerder bij het passage punt zal zijn dan in de nu voorliggende situatie. Een en ander lijkt mij geen argument om het voorstel van de omwonenden op basis van deze gegevens te torpederen. Naar mijn mening zal deze faseverschuiving van 15 seconden opgenomen moeten kunnen worden in de dienstregeling. Deze flexibiliteit zal aanwezig moeten zijn in verband met bijvoorbeeld het in en uitstappen van grote groepen mensen waarbij ook sprake kan zijn van passagiers met mobiele beperkingen waardoor onvermijdelijk constant fluctuatie zal ontstaan bij de tijd die men nodig heeft om in en uit te stappen.

Het komt regelmatig voor dat er ondanks camera's vernielingen en dergelijke plaatsvinden waarbij daders niet gevonden en berecht worden. Een stelling dat de aanwezigheid van camera's voldoende is om vernieling tegen te gaan, kan ik daarom dus ook niet rijmen als motivatie om bijvoorbeeld een lift te plaatsen. Een object als bijvoorbeeld een lift zal eerder leiden tot het aantrekken en het toenemen van ongewenste activiteiten ter plaatse. Ik kan me ook voorstellen dat de kosten voor aanschaf en onderhoud van een lift installatie sterk zullen drukken op de exploitatiekosten van het station.

Gezien de afgezonderde ligging van het station moet volgens mij meer gezocht worden naar ruimtelijke voorzieningen. Volgens mij was de motivatie om het winkelcentrum van Emmermeer onder handen te nemen het wegnemen van donkere hoekjes (onoverzichtelijkheid)

Het station ligt nu al relatief afgelegen. Door het perron verder te verplaatsen richting weilanden, zal er weinig aan de bestaande situatie veranderen en dus ook aan het gevoel van veiligheid. Door het geheel ruimtelijk en overzichtelijk op te zetten met goede verlichting, SOS portalen en eventueel camera toezicht kan maximaal worden ingezet op het veiligheidsgevoel.

Maandag 24 augustus bleek er een informatie avond te zijn waarbij de omwonenden via-via begrepen hebben dat deze plaatsvond. Wij als omwonenden hadden het zeker op prijs gesteld als we hiervoor persoonlijk waren uitgenodigd.

Uit de voorliggende tekeningen bleek dat het hekwerk ter afsluiting van het spoor ongeveer 7 meter verder naar binnen word gebracht.
Hierdoor zal een aanzienlijk gedeelte van de aangrenzende groenstrook komen te vervallen en zullen tevens een flink aantal grote eikenbomen moeten worden gerooid omdat deze in de weg zullen staan. Hierdoor zal extra overlast ontstaan door het verlies van een gezicht en geluid werende beplanting.
Daarnaast zal tijdens de uitvoeringswerkzaamheden sterke overlast ontstaan door rooi en overige grond werkzaamheden gevolgd door het aanleggen van het spoor en wissel.

Volgens het trilling onderzoek valt de toename van de trillingen in de aangrenzende huizen binnen de gestelde eisen. Deze toename is berekend op basis van voorliggende theoretische ervaringsmodellen.
Aangezien theorie en praktijk nog steeds 2 verschillende zaken zijn, is nooit uit te sluiten dat in werkelijkheid de waarden niet alsnog worden overschreden.

Nogmaals: waarom risico lopen als aanvaardbare alternatieven aanwezig zijn.

In het verkeer en vervoersplan 2012 -2020 word melding gemaakt van:

2.1.3 Treindienst Emmen-Zwolle

Samen met de provincie Drenthe zetten wij in op de realisatie van een kwartiersdienst op de spoorlijn Emmen-Zwolle. De noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur is een verantwoordelijkeheid van de provincies Drenthe en Overijssel. Om de kwartiersdienst mogelijk te maken zijn aanpassingen nodig bij station Emmen-zuid (verdubbeling) en maatregelen aan het spoor tussen Nieuw-Amsterdam en Coevorden (partiele verdubbeling).

Projectdoelen
- *Realisatie kwartiersdienst*
- *Vergroten kwalitatief gebruik spoor*
- *Realisatie extra goederenpaden richting Emmen*

Trekker(s)
Provincie Drenthe, Gemeente Emmen

Betrokken partijen
Provincie Drenthe, gemeente Emmen, gemeente Coevorden, Prorail, Arriva, NS-vastgoed

Relatie met andere projecten
- (Dryport, Green corridor)

Status
Lopend

Fasering
2014-2016

Kostenraming
n.n.t.b.

Hierin maak ik uit dat toename van goederentransport en dus trillingen wel degelijk in de lijn van de toekomstverwachtingen ligt. Ook te denken valt aan het transport van gevaarlijke goederen per spoor. (b.v. Emmtech terrein)

Aanvulling algemene zienswijze I

Op dit moment ondervangen wij als bewoners aangrenzend aan het nieuwe station sterke overlast in de vorm van licht, geluid, aantasting van privacy, een zekere mate van trilling en in het algemeen hierdoor verminderd woongenot en dus tevens een waardevermindering/verkoopbaarheid van ons huis.

Verlichting station Emmen zuid (dag en nacht)

Tijdens de aanleg van het nieuwe station Zuid is ons destijds beloofd om overlast beperkende maatregelen toe te passen. Ten tijde van de oude situatie (gelijkvloerse spoorwegovergang) was er tussen ons en de overgang een bosschage aanwezig zodat het zicht en overlast beperkt werd.

Bovenstaande foto is genomen ca. 2000. Hierop is duidelijk de dichte bosschage te zien die geluid en zicht wegnam van de toenmalige gelijkvloerse kruissing.

Bij de aanleg van het nieuwe station moest deze bosschage verwijderd worden in verband met bekabeling o.i.d., maar ons is ettelijke malen beloofd dat een en ander

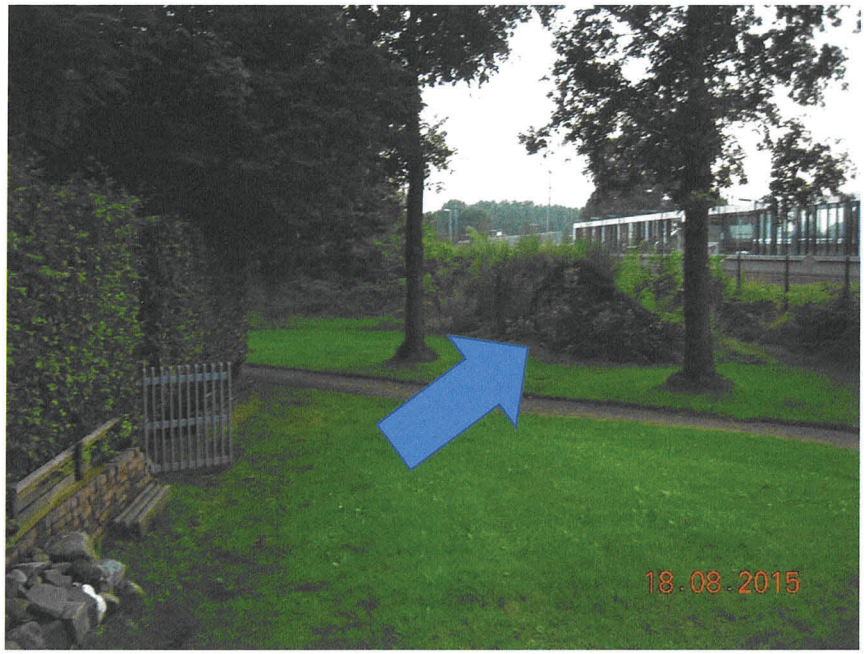
hersteld zou worden. Echter na voltooiing van het nieuwe station was dit niet het geval. Hierop heb ik enkele malen een klacht ingediend bij de gemeente, waar weinig mee gedaan is.

Zie ook bijlage (3e klacht):

Klacht omschrijving [redacted] d.d. 10 augustus 2012
Betreft herstel aanplanting ivm. geluid en licht dempende werking om overlast te beperken van station Emmen Zuid

Aanpassingen door gemeente Emmen in 2013

Op het grasveld achter onze huizen ontstond wateroverlast omdat het water niet goed weg liep, waarschijnlijk verergerd door de aanleg van het station Zuid.



De gemeente heeft dat jaar een sloot aangebracht voor de afvoer van dit water. Dit heeft er in combinatie met mijn 3e klacht toe geleid dat de vrijgekomen grond is gebruikt voor de aanleg van een aarden wal.
Het perron niveau is echter dermate hoog, dat de heuvel geen overlast wegneemt. Op de heuvel zijn enkele zeer jonge struikjes aangeplant. Hiervan is meer dan de helft doodgegaan. De heuvel heeft tevens onvoldoende lengte om het overlast te beperken.
Ergo: de gemeente heeft weinig gedaan met haar belofte om de overlast te beperken. En door de voorgenomen uitbreiding zal de overlast alleen maar toenemen.

[redacted]

Ik zou het zeer op prijs stellen als de gemeente alsnog privacy bevorderende en overlast beperkende maatregelen gaat nemen in de vorm van bijvoorbeeld een geluidswerende muur als wel toegepast aan de overzijde van het spoor bij het bedrijven terrein.

Gezien de zichthoek zal deze muur naar mijn mening moeten lopen vanaf het station tot ca. het perceel tortelduif 42 met een hoogte van ca. 3-4 meter. Wellicht zal hij verder moeten lopen, echter dit in overleg met de bewoners van de aanliggende adressen. Deze muur zal wellicht tevens kunnen dienen om trillingen in aangrenzende woningen te beperken

Resumerend:

Onderstaande bewoners [redacted] tekenen bezwaar aan tegen de voorgenomen aanpassing/uitbreiding van station Emmen zuid.

Redenen:

- Onvoldoende complete onderbouwing van de noodzaak om de voorgenomen aanpassing/uitbreiding door te voeren en niet een van de door de bewoners aangedragen varianten.

- Het gevoel is bij ons sterk aanwezig dat de keuzes te veel bepaald worden door verouderde inzichten en plannen. Er wordt te weinig rekening gehouden met de gewijzigde planologische en demografische situatie op dit moment heersend in de gemeente Emmen.

- Volgens onze optiek wordt een lang geleden op basis van de toenmalige prognoses ontwikkeld plan, koste wat koste straks ongewijzigd uitgevoerd, zonder veel rekening te houden met de hedendaagse ontwikkelingen en gewijzigde toekomst inzichten

- Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal direct en langdurig ernstige overlast ontstaan ten gevolge van de werkzaamheden.

- Tijdens de uitvoering zullen naar verwachting veel grote eikenbomen gekapt moeten worden die nu gezichtsbepalen zijn en dienst doen als geluid en zicht beperkend item. Tevens komt een aanzienlijk gedeelte van de aangrenzende groenstrook te vervallen.

- Door de voorgenomen uitvoering zal overlast toenemen in de vorm van licht, geluid, aantasting van privacy en een zekere mate van de toenemen van trillingen. De privacy zal sterk worden aangetast doordat personen treinen veel

dichter langs de aangrenzende huizen zullen gaan rijden met lagere snelheden en/of zelf zullen stoppen tegenover de aangrenzende woonhuizen.

- In het algemeen zal dit dus resulteren in een aanzienlijke verminderde verkoopbaarheid en waardevermindering van ons huis en verminderd woongenot op korte termijn.

- Bij het onderzoek wordt te veel de nadruk gelegd op het trilling onderzoek. Dit is ook voor ons belangrijk alleen spelen er nog veel meer zaken die niet worden behandeld. Ook is de vraag hoeveel waarde gehecht moet worden aan de uitkomst van dit theoretische onderzoek ook gezien mogelijke veranderingen in spoorgebruik in de toekomst die nu niet zijn meegenomen in het onderzoek.

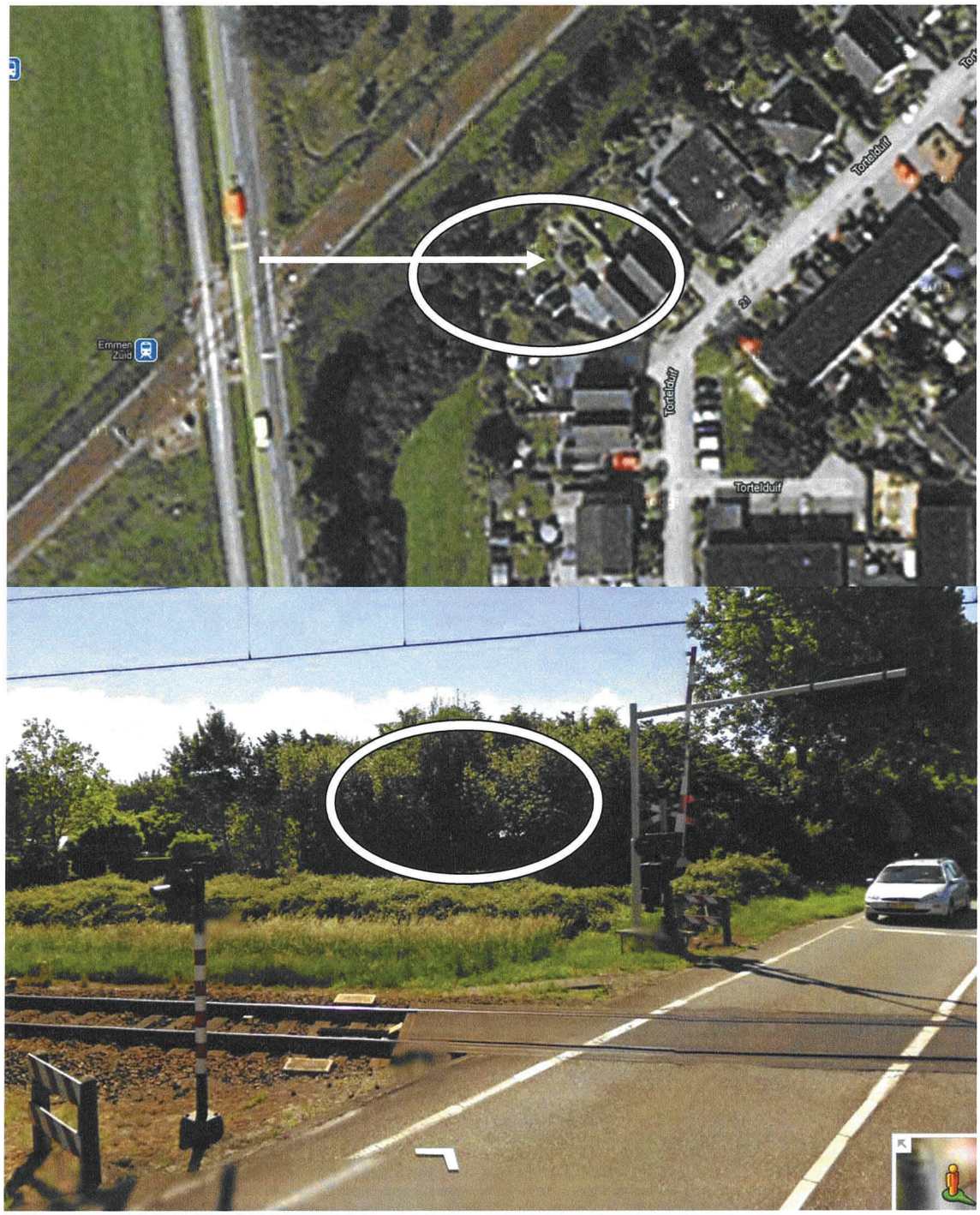
- Door de gemeente wordt ons ook dit keer voorgehouden dat het welzijn van de bewoners van belang is en dat alles bespreekbaar is. Gebleken is dat ze een belofte uit het verleden nog niet hebben ingevuld. Dit tast, in ieder geval bij ons, de huidige geloofwaardigheid aan.

- In elk geval maak ik van dit bezwaar nogmaals gebruik om aan te dringen op een adequate oplossing om overlast beperkende maatregelen door te voeren. Te denken valt aan een hoge geluidswal (3-4 meter hoog) zo dicht mogelijk langs de spoorlijn, zodat we niet meer direct uitkijken op het perron en overlast hierdoor beperkt word. Aan de overzijde van het spoor is destijds wel een muur/wal opgeworpen (bedrijven terrein Waanderveld).

Omschrijving klacht:

Wij zijn de bewoners van het pand gelegen aan
Hierdoor zijn we in principe " buren" van het nieuw aangelegde station wat bij ons praktisch in de achtertuin ligt en alleen van ons gescheiden is door een groenstrook en een gedeeltelijke geluidswal.

Voor dat het nieuwe station gebouwd is, liep de geluidswal verder door en was er aansluitend een dichte (lage) bossage aanwezig die zicht en geluid op het kruispunt weghaalde.



Situatie voor aanleg station - zuid.

Bij de aanleg van het treinstation Emmen – zuid is, voornamelijk in verband met de aanleg van bekabeling en leidingwerk een gedeelte van de geluidswal afgegraven en afgevoerd en is de aansluitende dichte (lage) bossage verwijderd.

Door de opzichter/contactpersoon [redacted] is ons destijds tijdens de aanleg van het station verzekerd dat alles in oude staat hersteld zou worden om overlast zo veel mogelijk te beperken.

In het voorjaar van 2011 was het station gereed maar was de geluidswal niet hersteld en was alleen gras ingezaaid op de gehele groenstrook.
We hebben toen wederom contact opgenomen met de contactpersoon [redacted]

Hij vertelde ons toen dat er een plan gemaakt was voor herstel van de situatie, maar in verband met de droogte van dat voorjaar de herstelbeplanting pas in het najaar kon worden aangebracht. Dit was voor ons een enigszins waarschijnlijke verklaring, wel hebben we ons verwonderd over het feit dat er in die periode wel allerlei bomen nabij het station geplant konden worden.

Echter in het najaar gebeurde er niets.

Hierop heb ik tot 2 maal toe een melding openbare ruimte aangemaakt waarop in beide gevallen niet is gereageerd. Een melding is van 18-1-2012 en heeft referentie 11538, de tweede melding dateert van 7-5-2012.

Wij betreuren het zeer dat geen actie is ondernomen en dat zelfs geen contact met ons is gezocht.

Ik verzoek u dan via deze weg nogmaals om de gemaakte afspraken om de overlast van het station te beperken na te komen.

Omdat het station hoog ligt draagt het geluid ver en ook brand continue licht.
Vooral in de afgelopen wintermaanden was er weinig demping van licht en geluid.

Naar onze mening zou het aanbrengen van een dikke wintergroene beplanting over de oude beplantingsstrook met een hoogte van 3-5 meter al een hoop overlast wegnemen.

Hierdoor zou tevens de overlast van onze buren sterk verminderen.

In afwachting van uw reactie.

[redacted]

[redacted]

13.

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: dinsdag 25 augustus 2015 12:37
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Groen

Ingezonden op dinsdag, 25 augustus, 2015 - 12:36 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

Mijn zienswijze over: uitbreiding station zuid - dubbel spoor Inhoud zienswijze: zie bijlagen bezwaar voorgenomen uitbreiding station zuid
- dubbel spoor
Bijlage 1:
https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/bezwaar_bewoners_tortelduif_43a.pdf
Bijlage 2:
https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/bijlage_-_omschrijving_3e_klacht_station_zuid_2012_.pdf

Ter attentie van:

Het college van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Emmen
Postbus 30001, 7800 RA Emmen

Betreft bezwaarschrift voorgenomen uitbreiding station zuid Emmen

Emmen, d.d. 25-8-2015

Bij deze tekenen de bewoners van genoemd adres bezwaar aan tegen de voorgenomen aanpassing/uitbreiding van station- zuid Emmen.

Naar onze mening wordt de uitbreiding gedicteerd vanuit een verouderd meerjarenplan waarbij veel te weinig word gekeken naar wijzigingen in het grote geheel in de afgelopen jaren.

Tevens ondervinden wij veel meer last van het bestaande station dan in eerste instantie aan ons aangegeven Hierop is door ons al enkele keren richting gemeente Emmen gereageerd doormiddel van een ingediende klacht. Hierop is 2 x niet gereageerd door de gemeente. Na een derde klacht is door de gemeente wel actie ondernomen, maar deze heeft in principe niets aan de situatie veranderd.
De overlast ontstaat door het continue branden van felle verlichting en geluidoverlast omdat het perron hoog ligt en de overkapping als luidsprekerbox werkt. Het komt regelmatig voor dat luidruchtige gesprekken, woordelijk door ons in onze tuin kunnen worden gevolgd. Verder staat af en toe de personentrein stil pal tegenover ons huis, wat inbreuk geeft op de privacy.

Algemene zienswijze: bestaande situatie

Wat ik tot nu toe begrepen heb is station zuid er gekomen omdat dit eigenlijk al decennia geleden vastlag in het toekomstplan van de gemeente Emmen.
Door de geplande uitbreiding in de vorm van de Delftlanden zou er behoefte zijn aan een modern en meer centraal gelegen station met betere ontsluitingswegen dan het voormalige station Bargeres.

Het station zuid zou centraal staan voor de wijken: Bargeres, Rietlanden, Delftlanden, Park Sandur het industrie terrein Waanderveld en met een goede ontsluiting op de snelweg A37

Ten tijde van de aanleg van station zuid was al duidelijk dat in ieder geval niet binnen de komende decennia invulling zou worden gegeven aan de complete realisatie van plan Delftlanden. Dit zou de grootste wijk van Emmen worden.

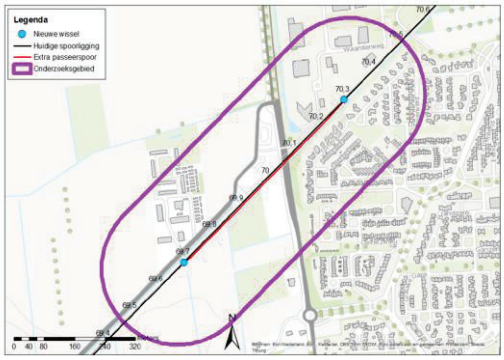
In de afgelopen jaren is tevens besloten om de dierentuin te verplaatsen, waardoor de algehele verkeersstromen veranderen. We zien een verplaatsing van kernpunten vanuit het centrum van Emmen naar richting de Es.

Emmen zal gebaat zijn met een goede OV verbinding tussen Emmen zuid en onder andere de nieuwe dierentuin Ook om de verkeersdrukte in het centrum te verlichten is het volgens mij een goede zaak om te investeren in een OV verbinding station Emmen Zuid en de nieuwe dierentuin/centrum-Es zijde. Daarnaast is in mijn ogen de locatie uitermate geschikt om verder uit te breiden met een transferium, gezien de gunstige verbinding met de snelwegen en bezoekers uit in het bijzonder Duitsland. Een transferium gecombineerd met goede OV voorzieningen zou de flexibiliteit van verkeerstromen binnen Emmen centrum ten goede komen.

Hierbij een verwijzing naar het verkeer en vervoersplan 2012-2020. (2.1.6)
Door het plaatsen van een transferium met bijbehorende OV voorziening kan ontlasting plaatsvinden van de verkeersstromen vanuit dit gebied naar het centrum toe, hetzij per trein of per bus. Door onder andere de voorgenomen uitbreiding van de treindienstregeling zal de realisatie van een transferium een goede investering zijn geheel in het kader van bovengenoemd verkeer en vervoersplan.

Door gewijzigde inzichten in de loop der tijd is de geografische positie van het station zuid niet meer zo belangrijk ten aanzien van bijvoorbeeld de voorgenomen planologische positie in het verleden. In het oorspronkelijke plan was er sprake van het inpassen van het station in een nieuw te ontwerpen wijk de Delftlanden en de bestaande wijk de Rietlanden. Door dat de uiteindelijke omvang van de Delftlanden beperkt is, is er sprake van een gewijzigde situatie en hoeft het nieuwe station dus ook niet echt meer ingepast te worden in het geheel maar heeft met veel meer vrijheid in de richting van Nieuw Amsterdam.

We praten nu over een “zetpil” die gedeeltelijk in de weilanden ligt en voor de rest in een bestaande woonwijk is gedrukt met alle problemen van dien. De noodzaak hiertoe ontbreekt volledig in de huidige situatie en geeft onnodig overlast aan de direct omwonenden.



“ onnodige overlast door indringen in bestaande bebouwing terwijl verplaatsing richting open veld alleen maar voordelen geeft en geen aanvullend overlast creëert voor de omwonenden

De indruk wordt zeer sterk gewekt dat dit project ondanks beter weten en op basis van verouderde feiten en inzichten toch ten uitvoer word gebracht. Tot op heden voelen de direct omwonenden zich niet serieus genomen.
Door de direct omwonenden zijn er goede alternatieven aangedragen waarmee naar ons idee maar weinig mee gedaan word.

Algemene zienswijze: voorstellen omliggende bewoners

Door de bewoners is tijdens een informatieavond de optie ingebracht om te kijken of het station niet verder de weilanden in geplaatst kan worden met als doel ruimtelijk meer vrijheid te hebben om het geheel meer aan te passen aan de nieuwe omstandigheden. Er is voornamelijk gedoeld op de genoemde transferium functie.

Door het geheel te verplaatsen naar de vrije zijde van de nieuw Amsterdamse straat ontstaat veel meer bouwkundige vrijheid, met veel minder overlast dan de nu verkozen optie. Een en ander zou betekenen dat wel de bestaande situatie aangepast zal moeten worden wat een zekere mate van desinvestering zou inhouden en hogere kosten met zich mee zal brengen.

Echter door nu dit nu te accepteren en niet verder te acteren volgens verouderde inzichten, zal in de toekomst op verschillende platforms winst behaald kunnen worden.

De diverse door ons aangedragen opties zijn blijkbaar doorgerekend en hieruit blijkt dat ze economisch niet haalbaar zijn. Het is echter niet duidelijk welke criteria in de berekeningen zijn toegepast en in hoeverre we kunnen spreken over een daadwerkelijke bestek en niet over de achterkant van het bekende sigarendoosje. Over de inhoud en realiteit van de doorberekening heb ik zelf op dit moment zeer veel vragen. Dit is blijkbaar wel het belangrijkste criterium waarom er niet verder word ingegaan op de door ons gewenste varianten. Daarnaast is de vraag of toekomstige voordelen in de beschouwing en berekening zijn meegenomen, of dat men alleen uitgaat van de huidige situatie.

Een ander argument om niet met het door de omwonenden aangedragen variant verder te gaan is dat de dienstregeling in die situatie niet haalbaar zou zijn.
We praten over een verplaatsing van het stopgedeelte van de trein richting Nieuw Amsterdam van 300 meter. Aangenomen dat een trein 80 KM/ uur rijdt (= 22 meter/sec.) , betekend dit dat de trein ca. ruim 15 seconden eerder bij het passage punt zal zijn dan in de nu voorliggende situatie. Een en ander lijkt mij geen argument om het voorstel van de omwonenden op basis van deze gegevens te torpederen. Naar mijn mening zal deze faseverschuiving van 15 seconden opgenomen moeten kunnen worden in de dienstregeling. Deze flexibiliteit zal aanwezig moeten zijn in verband met bijvoorbeeld het in en uitstappen van grote groepen mensen waarbij ook sprake kan zijn van passagiers met mobiele beperkingen waardoor onvermijdelijk constant fluctuatie zal ontstaan bij de tijd die men nodig heeft om in en uit te stappen.

Het komt regelmatig voor dat er ondanks camera's vernielingen en dergelijke plaatsvinden waarbij daders niet gevonden en berecht worden. Een stelling dat de aanwezigheid van camera's voldoende is om vernieling tegen te gaan, kan ik daarom dus ook niet rijmen als motivatie om bijvoorbeeld een lift te plaatsen. Een object als bijvoorbeeld een lift zal eerder leiden tot het aantrekken en het toenemen van ongewenste activiteiten ter plaatse. Ik kan me ook voorstellen dat de kosten voor aanschaf en onderhoud van een lift installatie sterk zullen drukken op de exploitatiekosten van het station.

Gezien de afgezonderde ligging van het station moet volgens mij meer gezocht worden naar ruimtelijke voorzieningen. Volgens mij was de motivatie om het winkelcentrum van Emmermeer onder handen te nemen het wegnemen van donkere hoekjes (onoverzichtelijkheid)

Het station ligt nu al relatief afgelegen. Door het perron verder te verplaatsen richting weilanden, zal er weinig aan de bestaande situatie veranderen en dus ook aan het gevoel van veiligheid. Door het geheel ruimtelijk en overzichtelijk op te zetten met goede verlichting, SOS portalen en eventueel camera toezicht kan maximaal worden ingezet op het veiligheidsgevoel.

Maandag 24 augustus bleek er een informatie avond te zijn waarbij de omwonenden via-via begrepen hebben dat deze plaatsvond. Wij als omwonenden hadden het zeker op prijs gesteld als we hiervoor persoonlijk waren uitgenodigd.

Uit de voorliggende tekeningen bleek dat het hekwerk ter afsluiting van het spoor ongeveer 7 meter verder naar binnen word gebracht.
Hierdoor zal een aanzienlijk gedeelte van de aangrenzende groenstrook komen te vervallen en zullen tevens een flink aantal grote eikenbomen moeten worden gerooid omdat deze in de weg zullen staan. Hierdoor zal extra overlast ontstaan door het verlies van een gezicht en geluid werende beplanting.
Daarnaast zal tijdens de uitvoeringswerkzaamheden sterke overlast ontstaan door rooi en overige grond werkzaamheden gevolgd door het aanleggen van het spoor en wissel.

Volgens het trilling onderzoek valt de toename van de trillingen in de aangrenzende huizen binnen de gestelde eisen. Deze toename is berekend op basis van voorliggende theoretische ervaringsmodellen.
Aangezien theorie en praktijk nog steeds 2 verschillende zaken zijn, is nooit uit te sluiten dat in werkelijkheid de waarden niet alsnog worden overschreden.

Nogmaals: waarom risico lopen als aanvaardbare alternatieven aanwezig zijn.

In het verkeer en vervoersplan 2012 -2020 word melding gemaakt van:

2.1.3 Treindienst Emmen-Zwolle

Samen met de provincie Drenthe zetten wij in op de realisatie van een kwartiersdienst op de spoorlijn Emmen-Zwolle. De noodzakelijke aanpassingen aan de infrastructuur is een verantwoordelijkeheid van de provincies Drenthe en Overijssel. Om de kwartiersdienst mogelijk te maken zijn aanpassingen nodig bij station Emmen-zuid (verdubbeling) en maatregelen aan het spoor tussen Nieuw-Amsterdam en Coevorden (partiële verdubbeling).

Projectdoelen
- *Realisatie kwartiersdienst*
- *Vergroten kwalitatief gebruik spoor*
- *Realisatie extra goederenpaden richting Emmen*

Trekker(s)
Provincie Drenthe, Gemeente Emmen

Betrokken partijen
Provincie Drenthe, gemeente Emmen, gemeente Coevorden, Prorail, Arriva, NS-vastgoed

Relatie met andere projecten
- (Dryport, Green corridor)

Status
Lopend

Fasering
2014-2016

Kostenraming
n.n.t.b.

Hierin maak ik uit dat toename van goederentransport en dus trillingen wel degelijk in de lijn van de toekomstverwachtingen ligt. Ook te denken valt aan het transport van gevaarlijke goederen per spoor. (b.v. Emmtech terrein)

Aanvulling algemene zienswijze

Op dit moment ondervangen wij als bewoners aangrenzend aan het nieuwe station sterke overlast in de vorm van licht, geluid, aantasting van privacy, een zekere mate van trilling en in het algemeen hierdoor verminderd woongenot en dus tevens een waardevermindering/verkoopbaarheid van ons huis.

Verlichting station Emmen zuid (dag en nacht)

Tijdens de aanleg van het nieuwe station Zuid is ons destijds beloofd om overlast beperkende maatregelen toe te passen. Ten tijde van de oude situatie (gelijkvloerse spoorwegovergang) was er tussen ons en de overgang een bosschage aanwezig zodat het zicht en overlast beperkt werd.

Bovenstaande foto is genomen ca. 2000. Hierop is duidelijk de dichte bosschage te zien die geluid en zicht wegnam van de toenmalige gelijkvloerse kruissing.

Bij de aanleg van het nieuwe station moest deze bosschage verwijderd worden in verband met bekabeling o.i.d., maar ons is ettelijke malen beloofd dat een en ander

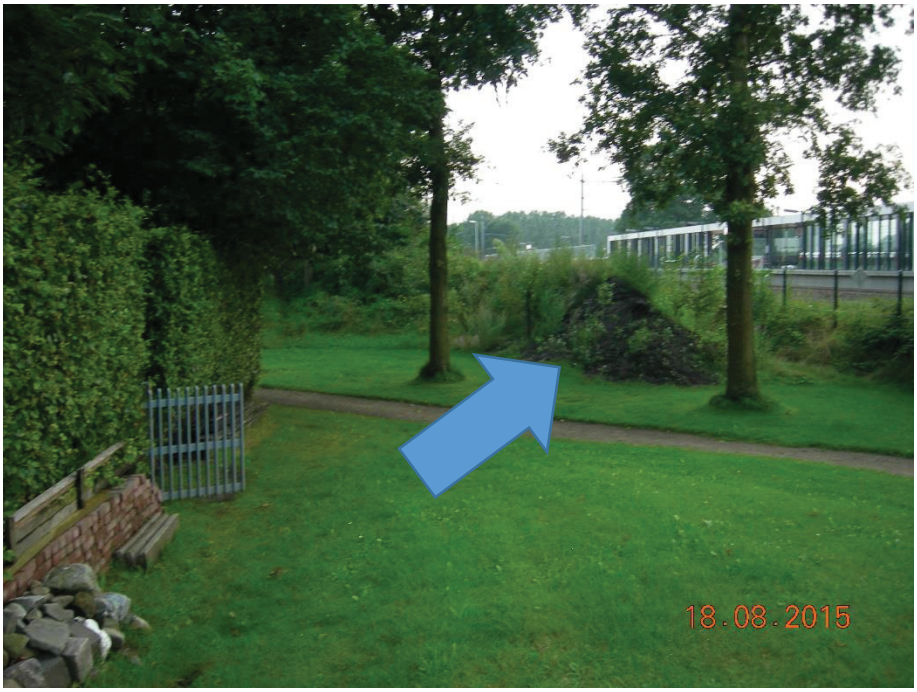
hersteld zou worden. Echter na voltooiing van het nieuwe station was dit niet het geval. Hierop heb ik enkele malen een klacht ingediend bij de gemeente, waar weinig mee gedaan is.

Zie ook bijlage (3e klacht):

Klacht omschrijving d.d. 10 augustus 2012
Betreft herstel aanplanting ivm. geluid en licht dempende werking om overlast te beperken van station Emmen Zuid

Aanpassingen door gemeente Emmen in 2013

Op het grasveld achter onze huizen ontstond wateroverlast omdat het water niet goed weg liep, waarschijnlijk verergerd door de aanleg van het station Zuid.



De gemeente heeft dat jaar een sloot aangebracht voor de afvoer van dit water. Dit heeft er in combinatie met mijn 3e klacht toe geleid dat de vrijgekomen grond is gebruikt voor de aanleg van een aarden wal.
Het perron niveau is echter dermate hoog, dat de heuvel geen overlast wegneemt. Op de heuvel zijn enkele zeer jonge struikjes aangeplant. Hiervan is meer dan de helft doodgegaan. De heuvel heeft tevens onvoldoende lengte om het overlast te beperken.
Ergo: de gemeente heeft weinig gedaan met haar belofte om de overlast te beperken. En door de voorgenomen uitbreiding zal de overlast alleen maar toenemen.

Ik zou het zeer op prijs stellen als de gemeente alsnog privacy bevorderende en overlast beperkende maatregelen gaat nemen in de vorm van bijvoorbeeld een geluidswerende muur als wel toegepast aan de overzijde van het spoor bij het bedrijven terrein.

Gezien de zichthoek zal deze muur naar mijn mening moeten lopen vanaf het station tot ca. het perceel tortelduif 42 met een hoogte van ca. 3-4 meter. Wellicht zal hij verder moeten lopen, echter dit in overleg met de bewoners van de aanliggende adressen. Deze muur zal wellicht tevens kunnen dienen om trillingen in aangrenzende woningen te beperken

Resumerend:

Onderstaande bewoners van [redacted] tekenen bezwaar aan tegen de voorgenomen aanpassing/uitbreiding van station Emmen zuid.

Redenen:

- Onvoldoende complete onderbouwing van de noodzaak om de voorgenomen aanpassing/uitbreiding door te voeren en niet een van de door de bewoners aangedragen varianten.

- Het gevoel is bij ons sterk aanwezig dat de keuzes te veel bepaald worden door verouderde inzichten en plannen. Er wordt te weinig rekening gehouden met de gewijzigde planologische en demografische situatie op dit moment heersend in de gemeente Emmen.

- Volgens onze optiek wordt een lang geleden op basis van de toenmalige prognoses ontwikkeld plan, koste wat koste straks ongewijzigd uitgevoerd, zonder veel rekening te houden met de hedendaagse ontwikkelingen en gewijzigde toekomst inzichten

- Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal direct en langdurig ernstige overlast ontstaan ten gevolge van de werkzaamheden.

- Tijdens de uitvoering zullen naar verwachting veel grote eikenbomen gekapt moeten worden die nu gezichtsbepalen zijn en dienst doen als geluid en zicht beperkend item. Tevens komt een aanzienlijk gedeelte van de aangrenzende groenstrook te vervallen.

- Door de voorgenomen uitvoering zal overlast toenemen in de vorm van licht, geluid, aantasting van privacy en een zekere mate van de toenemen van trillingen. De privacy zal sterk worden aangetast doordat personen treinen veel

dichter langs de aangrenzende huizen zullen gaan rijden met lagere snelheden en/of zelf zullen stoppen tegenover de aangrenzende woonhuizen.

- In het algemeen zal dit dus resulteren in een aanzienlijke verminderde verkoopbaarheid en waardevermindering van ons huis en verminderd woongenot op korte termijn.

- Bij het onderzoek wordt te veel de nadruk gelegd op het trilling onderzoek. Dit is ook voor ons belangrijk alleen spelen er nog veel meer zaken die niet worden behandeld. Ook is de vraag hoeveel waarde gehecht moet worden aan de uitkomst van dit theoretische onderzoek ook gezien mogelijke veranderingen in spoorgebruik in de toekomst die nu niet zijn meegenomen in het onderzoek.

- Door de gemeente wordt ons ook dit keer voorgehouden dat het welzijn van de bewoners van belang is en dat alles bespreekbaar is. Gebleken is dat ze een belofte uit het verleden nog niet hebben ingevuld. Dit tast, in ieder geval bij ons, de huidige geloofwaardigheid aan.

- In elk geval maak ik van dit bezwaar nogmaals gebruik om aan te dringen op een adequate oplossing om overlast beperkende maatregelen door te voeren. Te denken valt aan een hoge geluidswal (3-4 meter hoog) zo dicht mogelijk langs de spoorlijn, zodat we niet meer direct uitkijken op het perron en overlast hierdoor beperkt word. Aan de overzijde van het spoor is destijds wel een muur/wal opgeworpen (bedrijven terrein Waanderveld).

Omschrijving klacht:

Wij zijn de bewoners van het pand gelegen aan [redacted] Emmen.
Hierdoor zijn we in principe “ buren” van het nieuw aangelegde station wat bij ons praktisch in de achtertuin ligt en alleen van ons gescheiden is door een groenstrook en een gedeeltelijke geluidswal.

Voor dat het nieuwe station gebouwd is, liep de geluidswal verder door en was er aansluitend een dichte (lage) bossage aanwezig die zicht en geluid op het kruispunt weghaalde.

Situatie voor aanleg station - zuid.

[redacted]

Bij de aanleg van het treinstation Emmen – zuid is, voornamelijk in verband met de aanleg van bekabeling en leidingwerk een gedeelte van de geluidswal afgegraven en afgevoerd en is de aansluitende dichte (lage) bossage verwijderd.

Door de opzichter/contactpersoon [redacted] is ons destijds tijdens de aanleg van het station verzekerd dat alles in oude staat hersteld zou worden om overlast zo veel mogelijk te beperken.

In het voorjaar van 2011 was het station gereed maar was de geluidswal niet hersteld en was alleen gras ingezaaid op de gehele groenstrook.
We hebben toen wederom contact opgenomen met de contactpersoon [redacted]

Hij vertelde ons toen dat er een plan gemaakt was voor herstel van de situatie, maar in verband met de droogte van dat voorjaar de herstelbeplanting pas in het najaar kon worden aangebracht. Dit was voor ons een enigszins waarschijnlijke verklaring, wel hebben we ons verwonderd over het feit dat er in die periode wel allerlei bomen nabij het station geplant konden worden.

Echter in het najaar gebeurde er niets.

Hierop heb ik tot 2 maal toe een melding openbare ruimte aangemaakt waarop in beide gevallen niet is gereageerd. Een melding is van 18-1-2012 en heeft referentie 11538, de tweede melding dateert van 7-5-2012.

Wij betreuren het zeer dat geen actie is ondernomen en dat zelfs geen contact met ons is gezocht.

Ik verzoek u dan via deze weg nogmaals om de gemaakte afspraken om de overlast van het station te beperken na te komen.

Omdat het station hoog ligt draagt het geluid ver en ook brand continue licht.
Vooral in de afgelopen wintermaanden was er weinig demping van licht en geluid.

Naar onze mening zou het aanbrengen van een dikke wintergroene beplanting over de oude beplantingsstrook met een hoogte van 3-5 meter al een hoop overlast wegnemen.

Hierdoor zou tevens de overlast van onze buren sterk verminderen.

In afwachting van uw reactie.

[redacted]

[redacted]

MP/~~Cerca~~

14.

toevoegen aan 25. AUG 2015*000018

[redacted]

[redacted]

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen, 23 augustus 2015,

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Hierbij geeft [redacted] als Erkend Overleg Partner van de gemeente Emmen een zienswijze weer m.b.t. bovengenoemd bestemmingsplan.

Dit plan heeft als doel een passeermogelijkheid te creëren ter hoogte van station Emmen-Zuid. Hiertoe is men voornemens om in het bestaande spoor op slechts 25 meter afstand van de gevel van woningen een wissel te plaatsen.

Uitvoering van dit plan zal betekenen dat het woongenot van een flink aantal bewoners ernstig, en in enkele gevallen onacceptabel veel wordt aangetast. Op enkele plekken komt zelfs de persoonlijke veiligheid in het geding, daar de afstand achtergevel (is slaapkamer) tot wissel slechts 19 meter bedraagt.

Wij verwijzen hierbij tevens naar de zienswijze en aangeleverde detailinformatie, ingediend door [redacted] De [redacted] onderschrijft hierbij de daarin vermelde bezwaren, problemen en oplossingen.

Buurtbewoners hebben een variant 3A (houdt in de verplaatsing van wissel naar andere zijde van de Nieuw Amsterdamse weg) voorgesteld welke is besproken met betrokken de projectpartijen. Daarin is duidelijk gesteld dat uitvoering daarvan flink goedkoper is en technisch uitvoerbaar. Met de uitvoering van deze variant worden alle geluid- en trilling problemen geheel of grotendeels weggenomen. Helaas is men binnen het projectteam van mening, stug vast te moeten houden aan het oorspronkelijke ontwerp, waarbij onvoldoende uitleg wordt gegeven aan de reden van deze vasthoudendheid.

Hierover is uitvoering gerapporteerd en gecommuniceerd, maar in deze rapportages en communicatie is telkenmale de menselijke factor ter zijde geschoven.

Als [redacted] hebben wij de taak de leefbaarheid in de woonwijk te beschermen en daar waar nodig te verbeteren. Wij zien duidelijk dat deze leefbaarheid ernstig aangetast gaat worden indien dit plan als omschreven zonder de door de bewoners gewenste aanpassingen zal worden uitgevoerd.

Wij zijn als EOP dan ook van mening dat het plan zoals het nu is vastgelegd in het bestemmingsplan **geen doorgang** moet vinden en dat hiervoor in de plaats **variant 3A** ten uitvoer dient te worden genomen.

[redacted]

provinciehuis Westerbrink 1, Assen
postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

www.drenthe.nl
(0592) 36 55 55

15.

provincie Drenthe

26. AUG 2015*000079

Aan:
Gemeente Emmen
Postbus 30001
7800 RA EMMEN

Toevoegen aan 3
69177-2014

Assen, 24 augustus 2015
Ons kenmerk 201401832-00586142
Behandeld door mevrouw K.E. Blanke (0592) 365897
Onderwerp: Bestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid

Geacht college,

Volgens kennisgeving van 13 juli 2015 ligt als gevolg van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 17 juli 2015 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage het ontwerp-besluit met bijbehorende stukken tot vaststelling van het bestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid. De kennisgeving is als gevolg van lid 1 sub b van voormeld artikel gelijktijdig met die plaatsing langs electronische weg toegezonden aan de betreffende diensten van rijk en provincie.

In de door provinciale staten vastgestelde Omgevingsvisie Drenthe is pro-actief aangegeven welke onderdelen van het ruimtelijke beleid van de provincie van provinciaal belang worden geacht.
Op 5 september 2014 is in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, door ons advies uitgebracht over het voorontwerp bestemmingsplan.
In onze reactie is aangegeven dat de volgende aspecten van provinciaal belang worden geacht:
- archeologie en milieu- en leefomgevingskwaliteit (bodem, geluid en trillingen)

Wij hebben geconstateerd dat de door ons gemaakte opmerkingen in het plan zijn voorzien van een goede gemeentelijke reactie. Het provinciaal belang is op een voldoende wijze in het plan opgenomen.

Indien het ontwerp bestemmingsplan ongewijzigd wordt vastgesteld mag u ervan uitgaan dat wij geen reactieve aanwijzing zullen geven.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,
namens dezen,

1815 - provincie Drenthe - 2015
200

C. Hussels,

Teamleider team Natuur en Water

16.

Geachte heer/mevrouw ,

Bedankt voor het invullen van het formulier Indienen bezwaarschrift.

Hieronder ziet u het ingevulde formulier.

Mijn situatie

Ik maak:	zelf bezwaar

Gegevens besluit

datum van het besluit:	20-07-2015
omschrijving van het besluit:	Ontwerpbestemmingsplan Emen, Delftlanden, station Emmen-Zuid
kenmerk van het besluit:	69177-2014
besluitsoort:	het college van burgemeester en wethouders

Gegevens bezwaar

motivering:	zie bijlage

Bijlagen toevoegen

Ik heb documenten ter verduidelijking van mijn bezwaar:	ja, elektronische of papieren documenten
toegevoegde bijlagen:	zienswijze ontwerpbestemmingsplan Station Emmen Zuid.pdf

Mijn gegevens

naam:
voornamen voluit:
adres:

geboortedatum:
geslacht:
telefoonnummer:
e-mailadres:
BSN:
datum verzending:

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30.001
7800 RA Emmen

Datum: Emmen, 26 augustus 2015
Betreft: zienswijze zaak 69177-2014

[redacted]

Geachte gemeenteraad,

In deze brief maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan van Emmen, Delftlanden, station Emmen-Zuid. In deze brief leest u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.

Met veel plezier wonen wij sinds januari 2000 aan de [redacted] in Emmen. Toen wij de woning aankochten, stond de woning leeg. In overleg met de buren hebben wij, voordat wij tot koop overgingen, diverse keren in de tuin van de woning gezeten om te ervaren of er sprake is van overlast van de trein en of dit voor ons aanvaardbaar was. Wij zijn toen tot de conclusie gekomen dat de overlast van de trein voor ons destijds acceptabel was.

Wij zijn van mening dat de bereikbaarheid van Emmen goed moet zijn via de weg, het water en ook per trein. Wij zijn dan ook niet tegen de verbetering van het spoor en de bereikbaarheid van Emmen. Wel maken wij bezwaar tegen het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan omdat dit plan van negatieve invloed is op ons woongenot, onze privacy en de waardedaling van onze woning. Temeer omdat er door omwonenden een zeer goed alternatief is aangedragen voor de ontwikkeling van het spoor. Dit plan is door ProRail beoordeeld als realiseerbare alternatieve locatie (variant 3A) van passeerstrook, perron en wissel. Voor verdere details verwijzen wij u naar de ingediende collectieve zienswijze.

Twee informatiebijeenkomst in de Delftlanden
In de afgelopen periode wij tot twee keer toe bijgepraat over de ontwikkelingen. Vanzelfsprekend stellen wij dit zeer op prijs. Hoe teleurstellend bleek dat wij als omwonenden niet serieus genomen werden door zowel Provincie, ProRail als de gemeente. Telkens verscholen vertegenwoordigers van de instanties zich achter uiterst technische beschrijvingen, werd er 'gegoocheld met cijfers' en werden onze voorstellen niet serieus behandeld en beantwoord. Er bleek meer oog te zijn voor het doorzetten van het voorliggende bestemmingsplan, dan dat er geluisterd werd naar de omwonenden.

Aantasting woongenot en privacy
De verdubbeling van het spoor betekent voor ons een behoorlijke aantasting van het woongenot, door toenemende geluids- en trillingshinder, maar ook wordt onze privacy ernstig aangetast.

Tot onze grote verbazing blijkt op recente tekeningen die zijn gepresenteerd tijdens de inloopbijeenkomst op 24 augustus jl. dat er over de gehele lengte van de Tortelduif de groenstrook met 7 meter verkort gaat worden ten behoeve van de uitbreiding van het talud. Zoals gemeld zijn eerder dit jaar zijn twee bijeenkomsten geweest met ons als omwonenden waarin de plannen zijn uitgelegd. Op beide avonden is niet dusdanig gesproken over deze verkorting van de groenstrook. Er van overtuigd zijnde dat de gemeente destijds reeds op de hoogte was van deze ontwikkeling, had het op de weg van de gemeente gelegen de inwoners hierover te informeren. De gemeente is dan ook nalatig geweest in de communicatie van het ontwerpbestemmingsplan.

Met de inkorting van de groenstrook, blijft er slechts zes meter over. Hierdoor kan onmogelijk gesproken worden van een groenstrook als buffer tussen trein en achterkant van ons perceel. Mede door de verdwijning van de hoge bomen zal onze privacy in grote mate worden aangetast. Deze groenstrook is zeer zeker nodig want door de verhoging waarop de treinen rijden, kijken de passagiers rechtstreeks in onze tuin. Dit is voor ons een dusdanig ernstige ingreep in ons woongenot dat wij hier niet mee kunnen instemmen.

Daling verkoopbaarheid en waardedaling van de woning
Navraag bij een makelaar heeft ons geleerd dat door de aanleg van het dubbele spoor en de uitbreiding van het perron, de waarde van onze woning aanzienlijk zal dalen. Ook de eventuele verkoopbaarheid van onze woning, zal hierdoor verminderen. Wij stellen de gemeente dan ook hiervoor aansprakelijk.

Onderzoek naar geluids- en trillinghinder
Uit diverse onderzoeken is gebleken dat door de verdubbeling van het spoor en de aanleg van een wissel zorgt voor de nodige geluids- en trillingshinder. Sterker nog in de eerste onderzoeksrapporten is beschreven dat de geldende normen nu al worden overschreden. De huidige treinen veroorzaken al dusdanige trillingen van ons huis, dat op zolder de deuren klapperen bij het naderen van de trein. Met een toenemend aantal treinen die dichter langs de bebouwing razen, zal dit alleen maar toenemen. Tot op heden wordt hierop geen bevredigend antwoord gegeven tijdens de informatiebijeenkomsten. Overschrijding van de normen wat afgedaan als 'valt binnen nieuwe normen'. In februari 2015 bleek uit een onderzoeksrapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu dat aanwonenden van het spoor ernstige hinder ondervinden van de trillingen die treinen veroorzaken. Hinder in de zin van slecht slapen, irritatie en onbehagen. Ook bij bewoners aan de Tortelduif en Sierduif is hiervan sprake.

Tenslotte willen wij u zoals hiervoor is beschreven, dat het ontwerpbestemmingsplan aangepast wordt. Een alternatief is door ons als omwonenden aangedragen in de collectieve zienswijze. Onlangs heeft gedeputeerde Brink persoonlijk kennisgenomen van de situatie. Hij heeft aangegeven dat er nogmaals uiterst nauwkeurig gekeken zal worden naar het aangedragen alternatief. Ook fractieleden van de VVD van Emmen is ter plekke geweest om kennis te nemen van de situatie.

Wij verwachten dat u als gemeenteraad dit ingediende bezwaar en de overige door bewoners van de Tortelduif en Sierduif ingediende bezwaren uiterst serieus ter harte zult nemen en het aangedragen alternatief als zeer geschikt alternatief wilt bestuderen en uitvoeren.

[redacted]

17.

[redacted]

Van: noreply@emmen.nl namens Gemeente Emmen <noreply@emmen.nl>
Verzonden: donderdag 27 augustus 2015 14:50
Aan: Gemeente Emmen
Onderwerp: Formulierinzending van: Zienswijze indienen

Categorieën: Categorie Groen

Ingezonden op donderdag, 27 augustus, 2015 - 14:49 Ingezonden door:
Ingevulde gegevens zijn:

Mijn zienswijze over: zaak 69177-2014
Inhoud zienswijze: Zie bijlage
Bijlage 1:
https://gemeente.emmen.nl/sites/default/files/webform/zienswijze_ontwerpbestemmingsplan_station_emmen_zuid.pdf
Bijlage 2:

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30.001
7800 RA Emmen

Datum: Emmen, 26 augustus 2015
Betreft: zienswijze zaak 69177-2014

[redacted]

Geachte gemeenteraad,

In deze brief maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan van Emmen, Delftlanden, station Emmen-Zuid. In deze brief leest u onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan.

Met veel plezier wonen wij sinds januari 2000 aan de [redacted] in Emmen. Toen wij de woning aankochten, stond de woning leeg. In overleg met de buren hebben wij, voordat wij tot koop overgingen, diverse keren in de tuin van de woning gezeten om te ervaren of er sprake is van overlast van de trein en of dit voor ons aanvaardbaar was. Wij zijn toen tot de conclusie gekomen dat de overlast van de trein voor ons destijds acceptabel was.

Wij zijn van mening dat de bereikbaarheid van Emmen goed moet zijn via de weg, het water en ook per trein. Wij zijn dan ook niet tegen de verbetering van het spoor en de bereikbaarheid van Emmen. Wel maken wij bezwaar tegen het nu voorliggende ontwerpbestemmingsplan omdat dit plan van negatieve invloed is op ons woongenot, onze privacy en de waardedaling van onze woning. Temeer omdat er door omwonenden een zeer goed alternatief is aangedragen voor de ontwikkeling van het spoor. Dit plan is door ProRail beoordeeld als realiseerbare alternatieve locatie (variant 3A) van passeerstrook, perron en wissel. Voor verdere details verwijzen wij u naar de ingediende collectieve zienswijze.

Twee informatiebijeenkomst in de Delftlanden
In de afgelopen periode wij tot twee keer toe bijgepraat over de ontwikkelingen. Vanzelfsprekend stellen wij dit zeer op prijs. Hoe teleurstellend bleek dat wij als omwonenden niet serieus genomen werden door zowel Provincie, ProRail als de gemeente. Telkens verscholen vertegenwoordigers van de instanties zich achter uiterst technische beschrijvingen, werd er 'gegoocheld met cijfers' en werden onze voorstellen niet serieus behandeld en beantwoord. Er bleek meer oog te zijn voor het doorzetten van het voorliggende bestemmingsplan, dan dat er geluisterd werd naar de omwonenden.

Aantasting woongenot en privacy
De verdubbeling van het spoor betekent voor ons een behoorlijke aantasting van het woongenot, door toenemende geluids- en trillingshinder, maar ook wordt onze privacy ernstig aangetast.

Tot onze grote verbazing blijkt op recente tekeningen die zijn gepresenteerd tijdens de inloopbijeenkomst op 24 augustus jl. dat er over de gehele lengte van de Tortelduif de groenstrook met 7 meter verkort gaat worden ten behoeve van de uitbreiding van het talud. Zoals gemeld zijn eerder dit jaar zijn twee bijeenkomsten geweest met ons als omwonenden waarin de plannen zijn uitgelegd. Op beide avonden is niet dusdanig gesproken over deze verkorting van de groenstrook. Er van overtuigd zijnde dat de gemeente destijds reeds op de hoogte was van deze ontwikkeling, had het op de weg van de gemeente gelegen de inwoners hierover te informeren. De gemeente is dan ook nalatig geweest in de communicatie van het ontwerpbestemmingsplan.

Met de inkorting van de groenstrook, blijft er slechts zes meter over. Hierdoor kan onmogelijk gesproken worden van een groenstrook als buffer tussen trein en achterkant van ons perceel. Mede door de verdwijning van de hoge bomen zal onze privacy in grote mate worden aangetast. Deze groenstrook is zeer zeker nodig want door de verhoging waarop de treinen rijden, kijken de passagiers rechtstreeks in onze tuin. Dit is voor ons een dusdanig ernstige ingreep in ons woongenot dat wij hier niet mee kunnen instemmen.

Daling verkoopbaarheid en waardedaling van de woning
Navraag bij een makelaar heeft ons geleerd dat door de aanleg van het dubbele spoor en de uitbreiding van het perron, de waarde van onze woning aanzienlijk zal dalen. Ook de eventuele verkoopbaarheid van onze woning, zal hierdoor verminderen. Wij stellen de gemeente dan ook hiervoor aansprakelijk.

Onderzoek naar geluids- en trillinghinder
Uit diverse onderzoeken is gebleken dat door de verdubbeling van het spoor en de aanleg van een wissel zorgt voor de nodige geluids- en trillingshinder. Sterker nog in de eerste onderzoeksrapporten is beschreven dat de geldende normen nu al worden overschreden. De huidige treinen veroorzaken al dusdanige trillingen van ons huis, dat op zolder de deuren klapperen bij het naderen van de trein. Met een toenemend aantal treinen die dichter langs de bebouwing razen, zal dit alleen maar toenemen. Tot op heden wordt hierop geen bevredigend antwoord gegeven tijdens de informatiebijeenkomsten. Overschrijding van de normen wat afgedaan als 'valt binnen nieuwe normen'. In februari 2015 bleek uit een onderzoeksrapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu dat aanwonenden van het spoor ernstige hinder ondervinden van de trillingen die treinen veroorzaken. Hinder in de zin van slecht slapen, irritatie en onbehagen. Ook bij bewoners aan de Tortelduif en Sierduif is hiervan sprake.

Tenslotte willen wij u zoals hiervoor is beschreven, dat het ontwerpbestemmingsplan aangepast wordt. Een alternatief is door ons als omwonenden aangedragen in de collectieve zienswijze. Onlangs heeft gedeputeerde Brink persoonlijk kennisgenomen van de situatie. Hij heeft aangegeven dat er nogmaals uiterst nauwkeurig gekeken zal worden naar het aangedragen alternatief. Ook fractieleden van de VVD van Emmen is ter plekke geweest om kennis te nemen van de situatie.

Wij verwachten dat u als gemeenteraad dit ingediende bezwaar en de overige door bewoners van de Tortelduif en Sierduif ingediende bezwaren uiterst serieus ter harte zult nemen en het aangedragen alternatief als zeer geschikt alternatief wilt bestuderen en uitvoeren.

[redacted]

Toevoegen aan
69177-2014

27. AUG 2015 * 000091

18.

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen,26 augustus 2015

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: BEZWAAR tegen Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Bij deze maak ik bezwaar tegen bovengenoemd ontwerpbestemmingsplan.

Op 24 augustus 2015 heeft de gemeente een inloopbijeenkomst georganiseerd alwaar ik kennis heb kunnen nemen van de plattegronden vóór en ná realisatie van de voorgenomen aanleg van een passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid.

1e. De aankondiging van de inloopbijeenkomst is gepubliceerd op de nieuwspagina van het weekblad ZuidOostHoeker dat als verschijningsdatum heeft dinsdag 25 augustus 2015, dus 1 dag nadat de inloopbijeenkomst had plaatsgevonden.

2e. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreken plattegronden. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet vermeld of en zo ja welke gronden onttrokken zullen worden aan de groenstrook en zullen worden toegevoegd aan de gronden met als bestemming "spoorwegdoeleinden". Op de beide voorlichtingsavonden is dit ook niet getoond noch meegedeeld.

Door deze omissie in het ontwerpbestemmingsplan en in haar presentatie wordt de burger relevante informatie onthouden dan wel te laat verstrekt, wordt niet voldaan aan de wettelijke voorschriften en eisen wij dat dit ontwerpbestemmingsplan wordt teruggenomen en de procedure wordt overgedaan.

Ik hoop en verwacht dat deze interruptie zal worden aangewend om het ontwerpbestemmingsplan zodanig te wijzigen dat de voorgenomen locatie het veld zal moeten ruimen voor de door bewoners aangedragen alternatieve locatie, genaamd variant 3A.

[redacted]

[redacted]

ZWOLLE
26.VIII.15-2
NEDERLAND
1
L
603

203PP 7800RA001

Toevoeger:
69177-2014

27. AUG 2015*000092

18.
aanvulling

Gemeenteraad van Emmen
Postbus 30001
7800RA Emmen

Emmen,26 augustus 2015

Geachte leden van de gemeenteraad Emmen,

Betreft: 2e AANVULLING OP zienswijze inzake Ontwerpbestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid identificatie: NL.IMRO.0114.2014007-B501 zaaknr. 69177-2014

Bij deze verstrek ik u een 2e aanvulling op mijn zienswijze m.b.t. bovengenoemd bestemmingsplan.

Op 24 augustus 2015 heeft de gemeente een inloopbijeenkomst georganiseerd alwaar ik kennis heb kunnen nemen van de plattegronden vóór en ná realisatie van de voorgenomen aanleg van een passeerstrook ter hoogte van station Emmen-Zuid.

1e. De aankondiging van de inloopbijeenkomst is gepubliceerd op de nieuwspagina van het weekblad ZuidOostHoeker dat als verschijningsdatum heeft dinsdag 25 augustus 2015, dus 1 dag nadat de inloopbijeenkomst had plaatsgevonden.

2e. In het ontwerpbestemmingsplan ontbreken plattegronden. In het ontwerpbestemmingsplan wordt niet vermeld of en zo ja welke gronden onttrokken zullen worden aan de groenstrook en zullen worden toegevoegd aan de gronden met de bestemming spoorwegdoeleinden. Op de beide voorlichtingsavonden is dit ook niet getoond/meegedeeld.

Door deze omissie in het ontwerpbestemmingsplan wordt geen volledig beeld gegeven van de consequenties die de voorgenomen wijze van uitvoering van het ontwerpbestemmingsplan zal hebben op de omringende gronden.

3e. De aantallen vierkante meters die op de getoonde tekening vermeld staan komen niet overeen met de gearceerde oppervlakten die hiermee zouden moeten corresponderen en waarvoor een bestemmingswijziging is voorgenomen.

4e. De huidige groenstrook tussen de huidige spoorlijn en de percelen aan de Tortelduif is momenteel 15 meter breed. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een strook van 7 meter breed over de volledige lengte van de huidige groenstrook nabij de Tortelduif ingericht als talud voor de voorgenomen aanleg van de passeerstrook. Resteert dan nog een zielige 8 meter die de naam groenstrook onwaardig is. Dat betekent concreet dat het scheidingshek wordt verplaatst tot op 8 meter afstand van de perceelgrens van de woningen aan de Tortelduif waarachter de gronden met bestemming spoorwegdoeleinden dan beginnen. **Niets blijft er over van je privacy, van je woongenot en van de met zoveel verve gepropagandeerde ruimte in de groene gemeente Emmen.**

5e. Dit bewijst weer eens dat de aanleg van een 2e spoor niet was voorzien aan de woonwijkzijde van het huidige spoor maar dat oorspronkelijk een eventuele spoorverdubbeling aan de zijde van het Waanderveld was voorzien. Want om de passeerstrook aan te leggen heeft men 5,8 meter grond met de bestemming spoorwegdoeleinden nodig, het spoor schuift nl. 5,8 meter op. Nu blijkt dat die grond er niet is en haalt men daartoe 7 meter grond af van de groenstrook omdat die 5,8 meter er gewoonweg niet is.

6e. Waarom hebben de beleidsmedewerkers zo weinig oog voor de bevolking? De Provincie en de Gemeente hebben de mond vol over aandacht voor "een goede woonsituatie", over "beperking van overlast door lawaai en trillingen", over de "aanwezigheid van voldoende privacy", etc. Mooie woorden, wollige termen, maar wij ontmoeten anders. De woordvoerder van de Provincie zegt en schijft letterlijk: "Woongenot kun je niet meten dus daar houden wij geen rekening mee". Op vragen over geluid, op vragen over trillingen, kortom op alle vragen over verschijnselen die een aanslag doen op je woongenot krijg je standaard als antwoord: het voldoet aan de wettelijk voorgeschreven maximaal toegestane waarden. Dat wij zo'n antwoord kunnen verwachten van Movares en van ProRail is nog te billijken maar ook van de provinciale medewerkers en ook van de ambtenaren van de gemeente krijg je ditzelfde antwoord. Overheidsmedewerkers doen geen enkele poging om, binnen wat wettelijk mogelijk is, op voorhand de schade voor de burger te beperken.

7e. Dan zullen de beleidsmakers van de Provincie moeten tonen dat zij in staat zijn hun woorden om te zetten in daden: Bij deze een oproep aan de Provincie om de leefbaarheid voor de aanwonenden ter hoogte van station Emmen-Zuid te stellen boven de betonnen bak die is aangebracht boven de Nieuw- Amsterdamsestraatweg. De beleidsmakers van de Provincie kunnen hun slogans betreffende de leefbaarheid van de Provincie waar maken door te kiezen voor de alternatieve locatie 3A.

8e. De uiteindelijke beslissing is aan de gemeenteraad. Deze krijgt uiteindelijk een bestemmingsplan ter vaststelling voorgelegd. Dat plan bestaat dan uit het oorspronkelijke ontwerpbestemmingsplan dat al dan niet is aangepast aan de uitgebrachte zienswijzen. Dus indien de Provincie onverhoopt toch de verkeerde keuze maakt kan de gemeenteraad nog bijsturen maar ik hoop en verwacht dat het niet zover hoeft te komen.

Samenvatting:

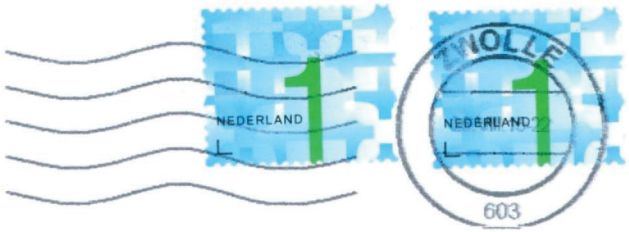
Opmerkingen onder punt 1 t/m 3 betreffen fouten/slordigheden in de stukken die het ontwerpbestemmingsplan betreffen. Inmiddels raak ik eraan gewend: in ieder rapport zitten wel fouten en nu ook nog procedurele fouten.

De opmerking onder punt 4 daar draait het om: het is ronduit schokkend en derhalve onacceptabel zoals in dit ontwerpbestemmingsplan het bewonersbelang volledig wordt genegeerd.

En opmerking nummer 6 pleit er voor een omslag te bewerkstelligen onder de beleidsmedewerkers van Provincie en Gemeente dat zij hun grondhouding veranderen. Het Engelse woord voor gemeente ambtenaar luidt "civil servant".

Ik hoop en verwacht dat deze zienswijze zal leiden tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan waarbij de voorgenomen locatie het veld zal moeten ruimen voor de alternatieve locatie.

[redacted]



203FP 7600RA001