

Opening + aanleiding informatieavond

De heer Schipper heet alle aanwezigen welkom.

Aanleiding van deze informatie-avond is het voornemen van de provincie om het spoor ter hoogte van het station Emmen Zuid te verdubbelen om de bereikbaarheid per spoor van Emmen te verbeteren.

De provincie Drenthe is opdrachtgever van het project. ProRail is uitvoerder van het project, waarbij Movares uitvoerder is geweest van het trillingsonderzoek. De gemeente Emmen heeft een toetsende rol aangezien het bestemmingsplan gewijzigd moet worden.

In het kader van het voornemen om het spoor te verdubbelen is een trillingsonderzoek uitgevoerd. De omwonenden, op wie dit betrekking heeft, hebben het rapport van dit onderzoek ontvangen. Vanavond wordt er uitleg over het onderzoek gegeven en is er gelegenheid vragen te stellen over dit trillingsonderzoek.

De heer Ten Napel van ProRail begeleidt de avond.

Hij stelt zichzelf en de medewerkers van de diverse partijen voor.

Arjan ten Napel – ProRail – projectmanager

Bert Frijlingh – ProRail – trillingsexpert

Marlon Ransing – ProRail - planontwikkelaar

Aize Schipper – gemeente – projectmanager

Martin Elfrink – gemeente – beleidsmedewerker

Marjolijn Snijders – gemeente – juridisch medewerker

Marielle Zomers – gemeente – projectassistent

Pieter Boon – Movares – trillingsexpert

Jorine Knüppe – Movares

Martin Courtz – provincie - projectleider

Toelichting provincie - Martin Courtz

De provincies Drenthe en Overijssel hebben in december 2007 de onrendabele treindienst Zwolle - Emmen overgenomen van het Rijk. De provincies zijn vanaf dat moment verantwoordelijk voor de exploitatie. De NS heeft tot dec 2012 in opdracht van de provincies gereden. Na een aanbesteding is dat nu Arriva. De nieuwe vervoerder rijdt meer treinen per uur tussen Coevorden en Zwolle en zet nieuwe treinen in. Dit blijkt succesvol, want in het eerste jaar is er sprake van 14% reizigersgroei.

Vanaf het moment dat de provincies de treindienst hebben overgenomen, zijn er vele studies uitgevoerd om de treindienst te verbeteren en rendabeler te maken. Uit de capaciteitsanalyse van ProRail bleek dat de aanleg van de tweede spoor en perron bij Emmen Zuid een zeer goede verbetering is. Hierdoor kunnen de treinen elkaar passeren in Emmen Zuid. Nu gebeurt dat in Emmen. Alleen deze verschuiving levert al een reistijdwinst op van 4 minuten, wat bij het spoor heel veel is. Daarnaast hebben de provincies en de aanliggende gemeenten de wens uitgesproken om in de toekomst 4 treinen per uur per richting te kunnen laten rijden. Nu is dat qua infrastructuur niet mogelijk. Door de aanleg van het tweede spoor in Emmen Zuid kan het 4 keer per uur in 1 richting. Hiervoor zijn echter nog meer maatregelen nodig, zoals de uitbreiding van de opstelcapaciteit in Emmen.

Alle treinen (snel- en stoptreinen) stoppen in Emmen Zuid. Dit station heeft ook de benodigde parkeervoorzieningen. Het ligt niet in de lijn der verwachting, dat hier wijzigingen in komen.

Bewoners vragen of ze nog bezwaarmogelijkheden hebben als in de toekomst toch nog besloten wordt om sneltreinen niet te laten stoppen in Emmen-Zuid. Deze wijziging zal nl. gevolgen hebben voor de trillingen.

Toegezegd wordt, om in het onderzoek van nu uit te gaan van worst-case -scenario's. Er zal dus nog verder uitgewerkt worden wat het laten rijden van sneltreinen als gevolg heeft voor de trillingen.

Momenteel rijden er spittreinen van Zwolle naar Coevorden. De wens van de provincies en de aanliggende gemeenten is om dit door te trekken naar Emmen. In dat geval rijden er iedere ochtend, op werkdagen, 3 extra treinen van Emmen naar Zwolle (en niet vice versa). In de avondspits rijden er dan drie extra treinen van Zwolle naar Emmen (en niet terug).

De goederentrein blijft rijden zoals dat nu al het geval is.

Bewoners geven aan, dat er in het onderzoek wordt gesproken over een "extra pad".

De heer Courtz licht toe, dat de mogelijkheid voor dit extra pad er nu ook al is, maar dat er nog geen vervoerder is die daar gebruik van maakt. Bewoners willen ook, dat hier wordt uitgegaan van het worst-case-scenario (maximum aantallen treinen, zowel goederen- al personenvervoer).

De bewoners vragen hoe het zit met geluidsonderzoeken. Aangegeven wordt, dat deze ook uitgevoerd moeten worden in het kader van het bestemmingsplan. De verwachting is, dat het gebruik van het spoor in de toekomstige situatie het geluidsplafond niet zal bereiken. *De bewoners willen graag inzicht in de uitkomsten van dit onderzoek en de mogelijkheid om hierover te praten.*

Communicatie over het proces

Bewoners geven aan het gevoel te hebben dat er niet zorgvuldig wordt gecommuniceerd. Het voelt niet goed om van een buurman te horen dat er een trillingsonderzoek wordt uitgevoerd, terwijl het ook anderen aangaat.

De heer Boon licht toe waarom is gekozen voor een meting op huisnummer 11.

Rapport trillingsonderzoek

In tabel 2.2 wordt gesproken over een aangepaste dienstregeling in 2 richtingen. Deze optie kan pas werkelijkheid worden als er veel aanpassingen aan het station in Nieuw-Amsterdam worden gedaan. Deze liggen niet in de planning.

De heer Boon geeft aan de hand van een hand-out een toelichting op het uitgevoerde onderzoek.

Bewoners vragen of 27 meter (breedte) niet te smal is voor 2 sporen. Aangegeven wordt, dat dit past en dat in het bestemmingsplan al ruimte is opgenomen voor een 2^e spoor. Voor het gewenste extra perron moet een bestemmingsplanprocedure worden gevolgd. Het komt bewoners vreemd voor, dat dit een aantal jaren geleden niet voorzien is.

De goederentreinen veroorzaken de meeste trillingen. Al het goederenvervoer blijft over hetzelfde spoor rijden, maar bij de wissel is er sprake van een toename van trillingen. Er zitten bepaalde grenswaarden aan en met dit onderzoek moet worden aangetoond of de waarden niet overschreden worden. *Het verzoek aan de bewoners is om mee te doen aan de vervolgmetingen, zodat per woning kan worden bekeken wat de trillingsoverlast is (de situatie per woning is heel verschillend) waarna bepaald kan worden wat goede maatregelen tegen de overlast kunnen zijn.*

Buurtbewoners vragen naar mogelijke trillingsschade aan gebouwen. De heer Boon geeft aan dat trillingsschade op deze locatie niet aan de orde zal zijn. Het gaat puur om trillingshinder voor personen.

Verder wordt er gevraagd naar de effecten van het weer op de trillingen. De heer Boon geeft aan, dat bij diverse onderzoeken naar weersinvloeden is gebleken, dat er geen significante wijzigingen te merken zijn in de trillingen.

Locatie wissel en perron

Bewoners zouden het liefst zien, dat het wissel op een andere plaats wordt gesitueerd, bijvoorbeeld 300 meter verderop (richting Emmen) ter hoogte van een aardappelenveld of juist de andere kant op (richting Wilhelmsoord). Beide opties hebben gevolgen voor het project. Niet alleen financieel, maar ook in het ontwerp. Bewoners geven aan dat bij de overwegingen ook de waardevermindering van hun woningen moet worden meegenomen.

Wanneer het wissel richting Wilhelmsoord geplaatst zou worden, moet het perron ook op een andere plek worden geplaatst. Die optie is niet bekeken. Uitgezocht moet worden wat dat betekent voor het ontwerp (loopafstanden, toegankelijkheid (hellingbanen, trapopgangen), lift, voorziening voor fietsers?)
Toegezegd wordt, dat deze optie nog nader bekeken gaat worden.

Wanneer het perron toch tegenover het huidige perron wordt geplaatst, willen bewoners graag een goede afscheiding om privacyredenen. Ten tijde van aanleg van het huidige perron is de toenmalige bosschage weggehaald. Daar is later niets voor teruggekomen. Eén bewoner heeft daar een aantal malen een klacht over ingediend.

Gaat station Emmen-Zuid, met in het achterhoofd de grote bezoekersstromen voor het nieuwe dierenpark, ook een functie als transferium krijgen? De heer Elfrink licht toe, dat maar een relatief klein deel van de bezoekers van de dierentuin met de trein zal komen. De doelgroep die naar de dierentuin gaat (gezinnen met kinderen), zal veelal met de auto komen. Van bezoekers die met de trein komen wordt verwacht dat zij doorrijden naar het eindstation.

Er zijn geen plannen om vanaf station Emmen-Zuid met shuttlebussen naar het centrum te rijden, zoals Groningen bijvoorbeeld doet.

Een bewoner geeft aan sceptisch te staan tegenover het verhaal van de provincie en ProRail. Hij verwacht, dat er steeds meer goederenvervoer vanuit Rotterdam richting Duitsland zal gaan en dat Emmen daar ook een rol in gaat spelen. De heer Courtz legt uit, dat dit niet aan de orde is. Goederenvervoer richting Duitsland zal altijd bij Coevordende grens over gaan, via de Euroterminal. Vanuit Emmen wordt er geen spoorlijn richting Duitsland aangelegd.

Tot slot

De aanwezige bewoners zeggen allen toe mee te willen werken aan het extra trillingsonderzoek. Daarvoor zal gedurende 24 uur een kastje worden geplaatst bij de diverse huizen om metingen te verrichten.
Wanneer dit onderzoek gereed is, wordt er opnieuw een rapport opgesteld, die naar alle bewoners gestuurd zal worden.

Er zal weer een soortgelijke avond gepland worden waarbij de volgende zaken worden besproken:

- *Globale studie naar alternatieve situering wissel en/of perron*
- *Uitkomst vervolgmetingen trillingen*
- *Wanneer er nog vragen zijn voor 1 van de vanavond aanwezige partijen, dan kan die via Aize Schipper van de gemeente gesteld worden. Hij zorgt er voor dat de vraag op de juiste plaats terecht komt.*

Zijn mailadres is a.schipper@emmen.nl