

# PROVINCIE DRENTHE . STATION EMMEN-ZUID

*Second Opinion Variantenstudie Uitbreiding Station Emmen-Zuid*

Opdrachtgever: Provincie Drenthe  
Datum: 07-12-2015  
Kenmerk: P277-04-05-rp02R2  
Status: definitief



**Contactpersoon:**

Wouter Koliijn  
Hoofd afdeling Rail en Stations

Oosterweg 127  
Postbus 44  
9750 AA Haren (Gn)

## Inhoud

1.	Inleiding	4
2.	Ligging Station Emmen Zuid	5
3.	Beschrijving van de varianten	7
4.	Kwantitatieve vergelijking van de varianten	9
5.	Cijfermatige vergelijking van de varianten	12
6.	Advies	13

## 1. Inleiding

InVra plus is door de provincie Drenthe gevraagd om een aantal infravarianten voor de aanleg van een tweede perronspoor bij station Emmen Zuid onderling te vergelijken. Aanleiding voor het voorgenomen uitbreiding is om 4 treinen per uur tussen Zwolle en Coevorden (en verder) mogelijk te maken. Om de dienstregeling mogelijk te maken is het nodig om treinen te laten kruisen bij station Emmen Zuid. Om dat mogelijk te maken is dubbelspoor bij dit station nodig. Uit de in de afgelopen periode ontwikkelde varianten is een zgn. Voorkeursvariant uit de bus gekomen. Bij deze variant komt er dubbelspoor en een tweede perron aan de zuidzijde van het bestaande spoor, zodat treinen elkaar kunnen kruisen, waarbij tegelijkertijd reizigers kunnen in- en uitstappen. De tijd die nodig is om te kruisen wordt dus nuttig gebruikt. De Voorkeursvariant heeft echter wel een nadeel. De variant zou er namelijk toe leiden dat één van de wissels dichtbij een aantal bestaande woningen zou komen te liggen. Dit leidt tot bezwaren bij omwonenden. Zij hebben een eigen Bewonersvariant voorgesteld. In deze notitie worden de Bewonersvariant vergeleken met de Voorkeursvariant.

Bij deze Second Opinion heeft InVra plus samengewerkt met bureau Inno-V.

De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van ontvangen stukken :

- Emmen Zuid . Realisatie 2<sup>e</sup> spoor en perron, v 2.0, dd. 8-8-2014
- Emmen Zuid . 2<sup>e</sup> perron en spoorverdubbeling, v 1.3, dd. 17-2-2014
- Voorontwerp Situatietekening . Eindsituatie, 2-9-2015
- Voorontwerp Overzicht eindsituatie, 2-9-2015
- Emmen Zuid, reactie Bewonersbrief
- Coördinatiemodellen Movares, 001 (situatietekening) en 002 (plattegrond perrons)

## 2. Ligging station Emmen Zuid

Station Emmen Zuid is in april 2011 geopend ter vervanging van station Emmen Bargeres. Het station ligt aan de rand van de bebouwing. Bij de aanleg van het station is tevens de overweg Nieuw Amsterdamsstraat vervangen door een tunnel. Deze is gecombineerd met een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers. Bij de aanleg van de tunnel is ervoor gezorgd dat de breedte van de overkluizing voldoende is om daar te zijner tijd een tweede perronspoor op te realiseren. Het station heeft in oktober 2011 een toonaangevende internationale prijs gewonnen op het gebied van spoorwegarchitectuur, de Brunel Award. De prijs in de categorie 'Railstations' werd uitgereikt in Washington DC.

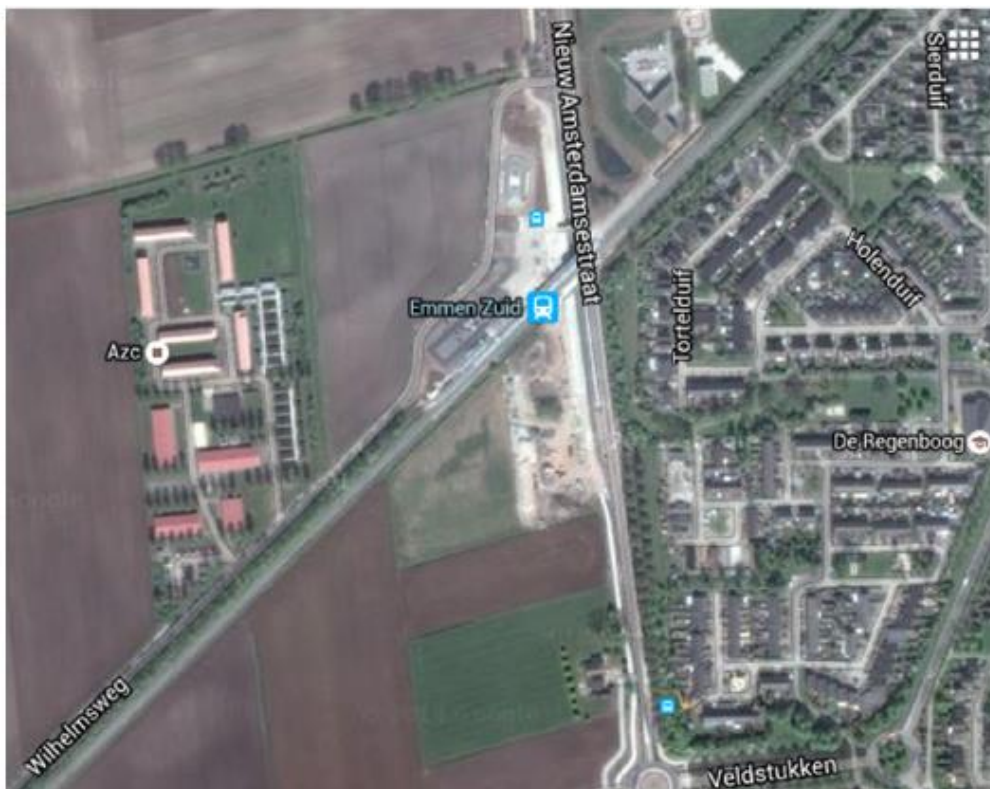


Fig. 1: Ligging van station Emmen Zuid in zijn omgeving; de spoorlijn loopt van linksonder naar rechtsboven. Links het AZC, rechts de wijk Rietlanden (bron: Google maps)



Fig. 2: het station gezien vanaf het voorplein (foto Grontmij)

Op de website van Movares licht architect Nienke van de Lune het ontwerp toe:  
Ons doel was om reizigersstromen samen te brengen. Zo kunnen mensen  
makkelijker en effectiever overstappen. Door deze compacte opstelling is de sociale  
controle ook groter; reizigers bevinden zich in een prettige en vooral veilige omgeving  
waarbij zien en gezien worden het uitgangspunt is.



Fig. 3: perron met wachtruimte geïntegreerd met onderdoorgang (foto Grontmij)

### 3. Beschrijving van de varianten

#### 3.1 Voorkeursvariant

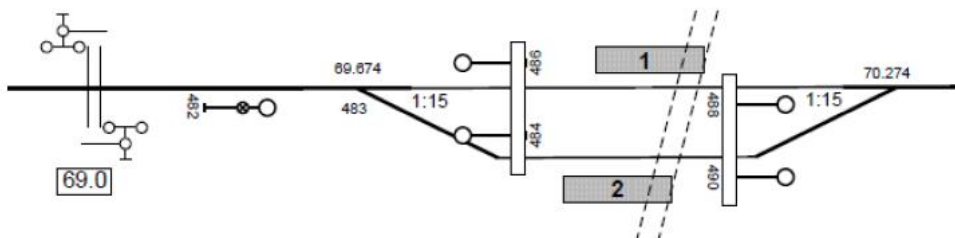


Fig.4: de voorkeursvariant

In de Voorkeursvariant 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.



Fig. 5: ontsluiting tweede perron via onderdoorgang. Langzaam verkeer is gescheiden ten opzichte van snel verkeer. Het halen en brengen geschiedt aan de huidige zijde.

### 3.2 Bewonersvariant

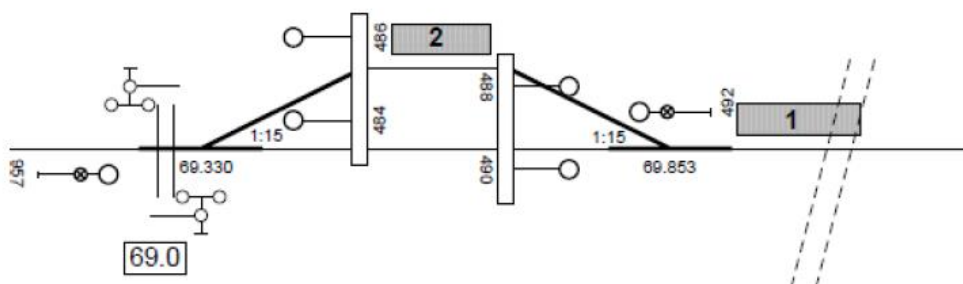


Fig. 6: de bewonersvariant

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.

Bij het wisselen van de aankomst- en vertreksposen (treinen naar Zwolle laten halteren op spoor 2) dient de trein naar Emmen te wachten tot de trein naar Zwolle is binnen gelopen op spoor 2 alvorens te kunnen halteren.

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.

Nadelen variant:

- Weinig toekomstvast bij realisatie 2<sup>e</sup> spoor. Bij aanleg van het tweede spoor naar Emmen zal perron alsnog verplaatst worden cf voorkeursvariant hetgeen kapitaalsvernietiging betekent;
- De trein uit Nieuw Amsterdam welke wacht op de trein uit Emmen dient volledig te wachten totdat deze vertrokken is richting nieuw Amsterdam en het wissel vrijgereden is en omgelopen;
- Meer benodigde seinen, uitgebreidere beveiligingsinstallatie;
- Grote loopafstanden, meer dan wenselijk



## 4. Kwalitatieve vergelijking van de varianten

### 4.1 Voorkeursvariant

#### Voordelen

- De variant past in het bestemmingsplan:
- De variant is sneller te realiseren
- De vervoerkundige voordelen worden daardoor eerder geëffectueerd.
- Het station is compact vormgegeven:
- Korte loopafstanden tussen bus, trein en overige voorzieningen;
- Het station is overzichtelijk en begrijpelijk van opzet (en voldoet aan gestelde normen en richtlijnen);
- Er is zicht van het ene op het andere perron. Dit is gunstig voor de sociale veiligheid.
- De oplossing is toekomstvast. Een verdere uitbreiding van het dubbelspoor is niet onmogelijk en/of gaat niet gepaard met grote desinvesteringen.
- Geen hinder voor het AZC in de vorm van één of twee wissels voor de deur.
- Geen gevolgen voor de overweg Wilhelmsweg.
- De variant is vervoerkundig robuuster:
- Betrouwbaarder qua exploitatie: treinen halteren terwijl ze wachten op de tegentrein.
- De volledige rijtijdwinst kan worden gerealiseerd: lagere exploitatiekosten, een hogere vervoergroei en dus hogere opbrengsten
- NB: de variant is qua kosten vergelijkbaar met de Bewonersvariant.

#### Nadelen

- “ Alle reizigers moeten op hun heen- of terugreis gebruik maken van de onderdoorgang. Dit kan . met of zonder aanvullende maatregelen. een bezwaar zijn ten aanzien van:
  - Sociale veiligheid
  - Mindervalide reizigers
- Meer geluids- en trillingsoverlast voor de wijk. Het betreft 5 tot 12 bestaande woningen.

## 4.2 Bewonersvariant

### Voordelen

- Minder geluids- en trillingsoverlast voor de wijk. Het betreft 5 tot 12 bestaande woningen.
- Reizigers hoeven geen gebruik te maken van de onderdoorgang om spoor 2 te bereiken. Dit is met name positief voor reizigers die moeite hebben hoogte- verschillen te overbruggen. Ook zijn maatregelen voor de sociale veiligheid voor treinreizigers in de onderdoorgang minder hard nodig.
- NB: de variant is qua kosten vergelijkbaar met de Voorkeursvariant. Hierbij zijn niet de eventuele kosten voor de aankoop van grond opgenomen.

### Nadelen

- De variant past niet in het bestemmingsplan:
  - De variant is daardoor minimaal 6 maanden later te realiseren dan de Voorkeursvariant;
  - De vervoerkundige voordelen worden daardoor later geëffectueerd.
  - Bovendien wordt de mogelijke rijtijdwinst niet volledig benut.
- Het station is niet compact vormgegeven:
  - Er ontstaan lange loopafstanden tussen (bel-)bus en trein van 300 tot 400 meter. De overstaptijd (momenteel 3, 9 en 10 minuten) wordt krap omdat overstappers in dezelfde tijd deze extra meters moeten overbruggen. Met name de overstap naar Parc Sandur (3 minuten) wordt erg krap en voor sommige reizigers is deze niet meer haalbaar. Een aanpassing van de dienstregeling van de (bel-)bus is noodzakelijk.
  - Ook de loopafstanden van spoor 2 naar de fietsenstalling en het P+R-terrein zijn groot.
- Het station is niet meteen overzichtelijk en begrijpelijk van opzet. Stations met twee perrons in elkaars verlengde komen vaker voor, ook op enkelsporige baanvakken (zoals de halte Achter de Hoven in Leeuwarden), maar meestal ligt dan het zwaartepunt van het station tussen beide perrons, bijv. in de vorm van een overweg of een voorrijdgelegenheid. Dat is hier niet het geval. Alle voorzieningen liggen nabij spoor 1. Aankomende reizigers op spoor 2 hebben daardoor even tijd nodig om zich te oriënteren. Bovendien zal het station zonder aanpassingen niet meer voldoen aan de gestelde normen en richtlijnen.

- Er is geen zicht van het ene op het andere perron. Dit is ongunstig voor de sociale veiligheid.
- De positieve kenmerken van het ontwerp, waardoor het station in 2011 een internationale prijs heeft gekregen, worden in dit ontwerp tenietgedaan.
- De oplossing is niet toekomstvast. Een verdere uitbreiding van het dubbelspoor gaat gepaard met een aantal desinvesteringen.
- Er kan geluids- en trillingshinder voor het AZC ontstaan wanneer één van de twee wissels vrijwel voor de deur zal worden gesitueerd.
- Er ontstaan gevolgen voor de overweg Wilhelmsweg. Deze overweg zal eerder en langer gesloten zijn voor het wegverkeer.
- De variant is vervoerkundig minder robuust:
- Minder betrouwbaar qua exploitatie: de trein in de richting Emmen kan pas vertrekken nadat de trein uit de richting Emmen gehalteerd heeft en 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 . dus voordat hij gaat halteren. De mogelijke rijtijdwinst kan niet geheel worden gerealiseerd: hogere exploitatiekosten, een lagere vervoergroei en dus lagere opbrengsten dan bij de Voorkeursvariant.
- Wel is er extra rijtijdspeling doordat het dubbelspoor ca. 350 meter meer richting station Nieuw Amsterdam komt te liggen. De extra speling bedraagt (2 x 12,5 =) ca. 25 seconden.

## 5. Cijfermatige vergelijking van de varianten

De grafiek op de volgende bladzijde toont de financieel-exploitatieve vergelijking tussen de Bewonersvariant en de voorkeursvariant.

De Bewonersvariant is duurder vanwege de extra dienstregelingsuren die nodig zijn en de lagere groeiverwachting. Per saldo is het verschil met de voorkeursvariant ca. 330.000 euro per jaar.

Qua aanlegkosten scoren de Bewonersvariant en de Voorkeursvariant gelijk.

Als het exploitatiesaldo gecumuleerd over de levensduur van de investering wordt verdisconteerd, dan scoort de Bewonersvariant echter significant lager dan de drie andere varianten.



Fig. 6: Financieel-exploitatieve vergelijking tussen de bewonersvariant en de voorkeursvariant

## 6. Advies

De Voorkeursvariant scoort vervoerkundig hoog, maar waarschijnlijk niet qua draagvlak bij de direct omwonenden. De Bewonersvariant scoort waarschijnlijk hoog qua draagvlak bij de direct omwonenden maar vervoerkundig scoort deze variant laag.

Bij keuze tussen Voorkeursvariant en Bewonersvariant levert de Voorkeursvariant duidelijk voordelen op ten opzichte van de Bewonersvariant. Voornaamste redenen zijn de te gespreide ligging van perrons van het station, met daarbij behorende loopafstanden en het gebrek aan toekomstvastheid.

De memo van Movares dd 28 juli 2015, als reactie op de bewonersbrief beoordeelt InVra plus als objectief en volledig. InVra plus kan zich vinden in de reacties op de bewonersvragen.