

Aan Provinciale Staten

Datum : 11 APR. 2017
Documentnr. : 2017-034.672/15/A.11
dossiernummer : K2313
Behandeld door : B. Krijgsheld
Telefoonnummer : (050)316
Antwoord op :
Bijlage :
Onderwerp : Bediening spoorbrug over het Noord-Willemskanaal

Geachte dames en heren,

1. Samenvatting

Recent is gebleken dat de bediening van de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal nabij het Hoofdstation Groningen potentieel een knelpunt wordt in 2022 na gereedkoming van alle projecten uit het Spoorprogramma Noord-Nederland. Door een toename van het aantal treinen dreigt de tijd die overblijft voor brugopeningen onvoldoende te worden. De vaarweg is een belangrijke schakel in het recreatieve vaarwegennet van de provincie Groningen. Daarnaast is de vaarweg ook van belang voor de beroepsvaart. Gezien deze belangen bekijken wij de mogelijkheden om het knelpunt ten aanzien van de doorvaartijd op te lossen. Wij verwachten oplossingsrichtingen in najaar 2017 te kunnen bespreken met de gebruikers van de vaarweg en dat wij u eind van 2017 nader kunnen informeren.

2. Doel en wettelijke grondslag

De afgelopen periode is gebleken dat de doorvaartijd bij de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal, nabij het Hoofdstation Groningen per 2022 potentieel een knelpunt wordt. Wij zijn vaarwegbeheerder op dit traject en moeten, op grond van de Scheepvaartverkeerswet art. 2 en 3, zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart. Met deze brief informeren wij u over de door ons in gang gezette acties.

3. Procesbeschrijving en planning

Naar aanleiding van de publicatie van het ontwerp tracebesluit van het project Extra Sneltrain Groningen - Leeuwarden (ESGL) kregen wij vragen over de beschikbare doorvaartijd van de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal, nabij het Hoofdstation Groningen. Op basis van de op dat moment beschikbare informatie heeft ProRail aangegeven dat deze na realisatie van alle spoorprojecten per 2022 (Spoorprogramma Noord-Nederland en dus niet specifiek het project ESGL) in Groningen gedurende de bedieningsregime nog maar 2 minuten zou bedragen. Dit vinden wij niet acceptabel. Gezien het belang van deze vaarweg voor zowel de recreatievaart als de beroepsvaart, bekijken wij de mogelijkheden om de doorvaartijd te vergroten naar een acceptabele duur. Wij verwachten dat wij u eind 2017 nader kunnen informeren over de mogelijkheden om voldoende openingstijd van de spoorbrug in combinatie met de direct daarnaast gelegen busbaanbrug en fietsbrug te creëren.

4. Begroting

Dit onderwerp valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur van het programma Bereikbaar Groningen van de begroting 2016 en verder.

5. Inspraak/participatie

Najaar 2016 heeft ProRail tijdens het 'Gebruikersoverleg vaarwegen Groningen en Fryslân'¹ op verzoek van de vaarweggebruikersorganisaties een eerste inzicht verstrekt in de bedienmogelijkheden die resteren bij de na uitvoering van alle maatregelen in Groningen uit het Spoorprogramma Noord-Nederland, waaronder ESGL. ProRail presenteerde destijds een mogelijkheid van twee keer één minuut netto bedientijd per uur. Zowel het Watersportverbond als BLN/Schuttevaer reageerden hierop uiteraard zeer aangeslagen: 1 minuut netto bedientijd staat praktisch bijna gelijk aan het sluiten van de vaarweg en betekent sowieso dat het recreatieve scheepvaartverkeer in de drukke (zomer)periode niet veilig en zonder extreem lange wachttijden kan worden afgewikkeld. De passage van een beroepsvaartschip is in die korte netto bedientijd ook niet mogelijk. Zowel het Watersportverbond als Koninklijke BLN/Schuttevaer hebben aangegeven dat een dergelijk korte openingstijd onaanvaardbaar is. Ook de provincie Drenthe heeft dit aangegeven. Diverse partijen hebben in verband hiermeeook de publiciteit gezocht via Dagblad van het Noorden en RTVDrenthe.

Tijdens de voorjaarsvergadering van Koninklijke BLN-Schuttevaer, afdeling Noord Nederland, op 11 maart 2017 in aanwezigheid van de vaarwegbeheerders Provincie Groningen en Fryslân en Rijkswaterstaat Noord-Nederland is opnieuw de zorg voor de spoorbrug aan de orde geweest. Vervolgens is dit onderwerp wederom besproken in het 'Gebruikersoverleg vaarwegen Groningen en Fryslân' op 13 maart 2017. In beide overleggen is aangegeven dat de provincie Groningen samen met ProRail en de gemeente Groningen (eigenaar en bedienaar van de naastgelegen bruggen) bekijkt welke mogelijkheden er zijn om voor de scheepvaart (beroeps en recreatief) voldoende opening te bieden.

De resultaten van de eerste gesprekken geven hoop en lijken kansen te bieden. Deze kansen worden nu door partijen nader onderzocht. Om de exacte effecten van brugopeningen in relatie tot de treindienstregeling te kunnen bepalen, is het daarnaast van belang dat dit issue besproken wordt met de vervoerder die per 2020 de treindienst gaat rijden. Voor de zomer van dit jaar verwachten wij te weten wie dit gaat worden en het gesprek met deze partij hierover te kunnen voeren. Wij verwachten in het gebruikersoverleg van oktober 2017 de oplossingsmogelijkheden met de vaarweggebruikers te bespreken en te bekijken of dit als voldoende kan worden beschouwd.

6. Nadere toelichting

Inleiding

In de afgelopen periode is het project ESGL voorbereid en onlangs heeft het OTB (Ontwerptracébesluit) hiervoor ter inzage gelegen. Naar aanleiding daarvan is er aandacht gevraagd voor de brugopening van de spoorbrug in het Noord-Willemskanaal. Ten aanzien van de beschikbaarheid van het Noord-Willemskanaal, waar wij vaarwegbeheerder zijn, ontstaat hier een knelpunt door het veranderen van alle treindiensten in 2022 en dus niet zozeer als gevolg van specifiek het project ESGL, omdat dan door het wijzigen van alle treindienstregelingen zeer waarschijnlijk te weinig netto bedientijd overblijft om een vlotte en veilige scheepvaart te garanderen in relatie tot het huidige gebruik en het verwachte toekomstig gebruik.

Dit probleem is in het voortraject niet eerder aan het licht gekomen. Bij eerdere studies (in het kader van het Spoorprogramma Noord-Nederland) trad bij de brug geen knelpunt op. Pas recent is gebleken dat de doorvaartijd door het veranderen van alle treindiensten in 2022 een potentieel knelpunt is. Dit komt doordat wij per 2022 de doorkoppeling van de regionale treindiensten gaan invoeren op het regionale treinnetwerk. Daardoor veranderen alle aankomst- en vertrektijden op het Hoofdstation in Groningen. Hierdoor wordt het mogelijk om veel meer bestemmingen rechtstreeks per spoor te bereiken in de stad, waarvoor nu nog een extra overstap op het Hoofdstation nodig is. Pas recent is gebleken dat met de voorliggende plannen de doorvaartijd zich zou beperken tot 2 minuten. Daarmee ontstaat een ongewenste situatie. Vandaar dat wij op dit moment met ProRail en de gemeente Groningen de mogelijkheden in kaart brengen om de doorvaartijd te vergroten.

Kort historisch perspectief

Spoorprogramma Noord-Nederland kent een lange aanloopperiode. Circa zes jaar geleden zijn reeds de mogelijke consequenties verkend die het Programma Noord-Nederland zou kunnen hebben op het scheepvaartverkeer van het Noord-Willemskanaal. Destijds was het resultaat, dat er voldoende 'bedienruimte' over zou blijven om de scheepvaart te kunnen bedienen. Intussen is echter ook de Hoogwaardig Openbaar Vervoer-as Leek-Groningen aangelegd, waardoor er een extra brug is ontstaan naast de spoorbrug. Ter plaatse

¹ Dit is een halfjaarlijks afstemoverleg met de vaarwegbeheerders provincie Fryslân, Groningen en Rijkswaterstaat Noord-Nederland en vertegenwoordigers van vaarweggebruikersorganisaties Watersportverbond en BLN Schuttevaer.

van de spoorbrug is er nu een complexe situatie: er liggen drie bruggen dicht bij elkaar. Vanuit vaarwegveiligheid moeten deze als een 'trio' (dus tegelijkertijd) worden bediend.

Bedienproces van de bruggen

Sinds de nieuwe busbaanbrug in gebruik is genomen, wordt deze samen met de fietsbrug door de gemeente Groningen bediend en de tussenliggende spoorbrug wordt door ProRail bediend. Door deze complexe situatie bedraagt de netto bedientijd op dit moment 2 maal 6 minuten per uur. Dit ectiter alleen 'als de treinenloop dit toestaat'. Onder netto doorvaartijd wordt tiier verstaan: de tijd tussen tiet moment dat alle bruggen volledig open staan en het moment dat de bruggen weer beginnen met sluiten. In principe wordt echter om .23 uur en .53 uur de brug bediend. De bedienprocedure is nu als volgt:

ProRail bepaalt of er, gezien de treinenloop, bediend kan worden.

ProRail geeft een seintje aan bedienaar van gemeente, die beide bruggen (op afstand) bedient.

ProRail bedient de spoorbrug.

Als alle bruggen volledig open staan krijgt de scheepvaart groen licht om te varen.

Nadat de schepen (soms beide zijden, als dit lukt) door de bruggen zijn worden de bruggen gesloten.

Wanneer er veel aanbod is van schepen (zomer) lukt het soms niet om alle schepen te laten passeren.

Afspraak is dan dat bij de volgende brugopening wel alle schepen door de brug kunnen: soms moet de trein dan even wachten.

Vervolg

De komende periode werken wij samen met ProRail en de gemeente Groningen de mogelijkheden om de openingstijd te verlengen nader uit. Deze zullen we vervolgens bespreken met de nieuwe concessiehouder van de regionale treinconcessie en met de vaarweggebruikers. Op basis van deze gesprekken gaan wij er vanuit dat er een goede en breed gedragen oplossing komt voor de doorvaart van de spoorbrug en zullen wij u eind van dit jaar informeren over de uitkomsten.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Afsluiting

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

3edepu~~te~~erde Staten van Groningen:

, voorzitter.

, secretaris.