

Wattbaan 31-49
Postbus 2658
3430 GB Nieuwegein

Tel. 030-751 37 00
www.watersportverbond.nl
info@watersportverbond.nl

Aan het Ministerie van Infrastructuur en
Milieu
T.a.v. de directie Participatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag
o.v.v. ESGL

Nieuwegein, 23 december 2016

Kenmerk : U47210-119/16
Contactpersoon : P. Nannenbergh via [groningen@watersportverbond.com](mailto: groningen@watersportverbond.com) of 06-17288860
Betreft : Ontwerptracébesluit / MER - Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden

Geachte Minister,

Het Watersportverbond is de overkoepelende organisatie van ruim 400 verenigingen met bij elkaar circa 90.000 watersporters. Het doel van het Watersportverbond is het behartigen van de belangen en het bevorderen van de mogelijkheden voor het uitoefenen van de watersport in de ruimste zin van het woord. Het Watersportverbond tracht dit doel onder meer te bereiken door het geven van adviezen aan overheden en het bij hen aandringen op verbeteringen in zaken welke de watersport betreffen.

Onderstaand treft u onze zienswijze aan omtrent het ontwerptracébesluit/MER Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden

Inleiding

Het Noord-Willemskanaal is de vaarweg van Groningen naar Assen met ter hoogte van kilometerpaal 24 een afslag naar het Paterswoldsemeer. Op het traject Eelderbrug-Parkbrug voeren in 2015

- 89 vrachtschepen richting Assen;
- 86 vrachtschepen richting de Zuiderhaven in Groningen;
- 1.598 recreatievaartuigen richting Assen (waarvan 537 in de maand juli);
- 1.289 recreatievaartuigen richting de Zuiderhaven in Groningen (waarvan 421 in de maand juli).

Het aantal brugopeningen is in totaal 1.751, met in de maand juli een piek van 459 brugopeningen. Het aantal scheepvaartbewegingen en het aantal brugopeningen van de Eelderbrug is vergelijkbaar met die van de spoorbrug omdat de doorvaarthoogte van beide bruggen in gesloten toestand 1.00 meter bedraagt. De getallen zijn afkomstig van de havendienst van de Gemeente Groningen (zie bijlage 1).

Het Noord-Willemskanaal is een scheepvaartverbinding voor de beroepsvaart voor schepen tot 63 meter tussen Groningen en Assen, en een onderdeel van het recreatietoerwaartnet van Nederland. Van betekenis voor het rondje Groningen-Drenthe, een scheepvaartroute die loopt via Meppel, Hoogeveen, Ter Apel, kanalen Oost-Groningen, Zuidlaardermeer en Winschoterdiep. Er wordt door de beide provincies en door de aangrenzende gemeenten een actief beleid gevoerd ten aanzien van de bevaarbaarheid en de bekendheid van deze route. Nu drie jaar geleden is de verbinding tussen Ter Apel en Emmen tot stand gekomen (Koning Willem-Alexander kanaal) en in Assen wordt in 2017 de verbinding tussen het Noord-Willemskanaal en de Vaart geopend. Een miljoenenproject om de recreatievaart in het gebied te bevorderen. In het rondje Groningen-Drenthe is de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal een belangrijke schakel. Voor een compleet overzicht van de vaarroutes waar de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal onderdeel van uitmaakt, verwijst het Watersportverbond graag naar de Basisvisie Recreatie Toerwaart Nederland 2015-2020. Deze visie is als bijlage (2) toegevoegd.

De spoorbrug over het Noord-Willemskanaal is voor de scheepvaart een lastige brug, enerzijds vanwege een combinatie met de Van Hallbrug en de Busbaanbrug, anderzijds vanwege een knik in het tracé. In de voorbereiding van de aanleg van de busbaanbrug is in opdracht van de dienst Ruimtelijke Ordening van de Gemeente Groningen een rapport verschenen om de manoeuvreer situaties nieuwe brug Noord-Willemskanaal in beeld te krijgen. Dit rapport is als bijlage (3) bij deze zienswijze gevoegd.

Het rapport geeft de vaartrajecten weer van een vrachtschip van 63 meter die de drie bruggen moet nemen met een knik in de vaarlijn. Om zonder aanvaring met de bruggen zelf het geheel voorbij te kunnen varen zijn extra geleide-voorzieningen aangebracht en in het rapport wordt aangegeven dat in het Noordgaande vaartraject een doorvaarttijd van minimaal drie minuten nodig is (zie pagina 27).

Een berekening van de vaartijd van een recreatievaartuig om de drie bruggen inclusief de spoorbrug te passeren laat het volgende zien: De te "onderbruggen" afstand van de drie bruggen inclusief geleide werken is 79 meter. Daar komt 40 meter wachtruimte bij, in totaal dus 119 meter. Vanwege de knik in het tracé is een geringe snelheid noodzakelijk. Dat houdt in dat niet sneller kan worden gevaren dan gemiddeld 3 km per uur. Om een afstand van 119 meter te overbruggen zijn minimaal 2 minuten en 23 seconden nodig. Een doorvaart van twee schepen heeft een tijd nodig van 2 minuten en 47 seconden. Per schip komt er dus 24 seconden bij. Een doorvaart van een vrachtschip en een recreatievaartuig vergt een tijdsbestek van 3 minuten en 24 seconden. Door de lange wachttijden zijn doorvaarten van beide zijden tijdens één brugopening gebruikelijk.

Berekeningen geven het volgende beeld:

Eén schip richting Assen en één schip richting Zuiderhaven: Eerste schip moet een afstand van 119 meter + 30 meter afleggen voordat het schip van de andere zijde aanvangt met de brugpassering. Deze extra 30 meter zijn noodzakelijk vanwege het veilig kunnen passeren. De doorvaarttijd van schip 1 is 3 minuten; de doorvaarttijd van schip 2 is 2 minuten en 23 seconden. In totaal 5 minuten en 23 seconden. Met twee schepen van de Noordzijde en twee schepen van de Zuidzijde zijn de doorvaarttijden respectievelijk 3 minuten en 24 seconden en 2 minuten en 47 seconden. Samen 6 minuten en 11 seconden.

Verder zij opgemerkt dat de spoorbrug door ProRail en de beide andere bruggen door de havendienst van de Gemeente Groningen op afstand worden bediend. De lichten komen op groen te staan op het moment dat de drie bruggen alle in geopende stand staan.

Opmerking 1

Op pagina 7 van de notitie "Reikwijdte en Detailniveau" en in artikel 1 lid 1 van het Ontwerptracébesluit staat vermeld: Het plangebied betreft het tracé tussen station Groningen en Leeuwarden, dat is tussen km. 80.100 en km. 26.050.

De schets van het plangebied begint aan de Westzijde van de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal in Groningen. De komst van de extra treinen tussen Groningen en Leeuwarden heeft grote gevolgen voor de brugopeningstijden van de Noord-Willemskanaalbrug. Dat alleen is al voldoende reden om de Noord-Willemskanaalbrug een onderdeel te laten zijn van het voorliggende ontwerptracébesluit. Het Watersportverbond verzoekt het tracé te wijzigen in die zin dat de Noord-Willemskanaalbrug onderdeel wordt van het tracé en vervolgens nota's en schetsen aan te passen conform deze zienswijze.

Opmerking 2

Het plangebied betreft het tracé tussen het station Groningen en Leeuwarden, dat is tussen km 80.100 en km 26.050, zoals staat vermeld op pagina 7 van de notitie "Reikwijdte en Detailniveau" en in artikel 1 lid 1 van het Ontwerptracébesluit. Het station Groningen eindigt aan de Oostzijde van het Noord-Willemskanaal. De Noord-Willemskanaalbrug is geen onderdeel van het station Groningen. Op grond van de vermelding op pagina 7 van de notitie "Reikwijdte en Detailniveau" is het Watersportverbond van oordeel dat de Noord-Willemskanaalbrug in Groningen onderdeel is van het tracé en verzoekt schetsen en nota's conform deze zienswijze aan te passen.

Opmerking 3

In artikel 1 lid 1 van het Ontwerptracébesluit staat vermeld dat het tracé betrekking heeft op een wijziging van de spoorlijn tussen km 80.100 en km 26.050. Km 80.100 is gesitueerd aan de Oostzijde van de Noord-Willemskanaalbrug ter hoogte van de fundering van de brug. Op basis van de beschrijving van de kilometervermelding is de val van de brug onderdeel van het tracé.

Op grond van artikel 1 lid 1 van het Ontwerptracébesluit is het Watersportverbond van oordeel dat de

Noord-Willemskanaalbrug onderdeel is van het tracé en verzoekt schetsen en nota's conform deze zienswijze aan te passen.

Opmerking 4

Artikel 7 van het Ontwerptracébesluit vermeldt de aanpassingen aan overwegen. Aanpassingen worden onder andere gedaan vanwege de veiligheid maar ook om de dichtligtijd en de daardoor veroorzaakte wachtrij te verminderen. Deze aanpassingen worden genomen op basis van een uitgebreid onderzoek. Een dergelijk onderzoek is niet uitgevoerd bij de spoorbruggen. Wijziging van de dienstregeling en zeker vermeerdering van het aantal treinen per uur heeft tot gevolg dat de brugopeningstijden wijzigen. Inzicht in deze wijzigingen zijn noodzakelijk om vast te stellen of er maatregelen moeten worden genomen om het scheepvaartverkeer doorgang te laten vinden. Een dergelijk onderzoek heeft niet plaats gevonden bij de twee spoorbruggen in Groningen die in het tracé liggen. Het betreft de spoorbrug over het Hoendiep en de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal.

Het Watersportverbond verzoekt alsnog een onderzoek te laten uitvoeren over de wijzigingen in de openingstijden van beide spoorbruggen die plaatsvinden wanneer de extra treinen gaan rijden en op grond van het onderzoek vast te stellen of er maatregelen moeten worden genomen om het scheepvaartverkeer de mogelijkheid te geven om de brug op twee momenten per uur te passeren. Dit onderzoek en eventuele maatregelen dienen een onderdeel te worden van het ontwerptracébesluit.

Opmerking 5

De huidige openingsmogelijkheden van de spoorbrug over het Noord-Willemskanaal zijn 2 keer 8 minuten per uur, netto doorvaarttijd, dus zonder openen en sluiten. Dat is gebaseerd op 14 keer een trein per uur. Met de komst van de extra trein en kwartierdiensten wordt dat 2 keer 2 minuten per uur, netto doorvaarttijd. Deze openingsmogelijkheden zijn als zodanig door ProRail aangegeven in een mail aan het Watersportverbond gericht.

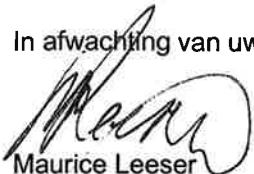
Op grond van de berekeningen, zoals aangegeven in de inleiding, kan worden vastgesteld dat deze openingstijd te kort is om een schip van één zijde de bruggen te laten passeren. Twee schepen achter elkaar kan in het geheel niet. Laat staan doorvaart in één openingsronde van zowel de Noord- als de Zuidzijde. De conclusie is dan ook dat het scheepvaartverkeer tijdens de spoordienstregeling in het Noord-Willemskanaal vrijwel onmogelijk is geworden. Dat is in strijd met de belangen van de toervaarders, gaat tegen het beleid in van diverse overheden om het recreatieve scheepvaartverkeer te bevorderen en is in strijd met het belang van het beroepsgoederenverkeer over water tussen Assen en Groningen.

De mogelijkheden om te varen in Groningen en Drenthe worden zeer ernstig aangetast. Dat is schadelijk voor de toeristische ontwikkeling van het gebied en zeker schadelijk voor bedrijven die met vaartoerisme te maken hebben. Het Watersportverbond is van oordeel dat er maatregelen moeten worden getroffen om ervoor te zorgen dat de Noord-Willemskanaalbrug twee keer per uur minimaal 8 minuten open kan staan, zodat het scheepvaartverkeer in deze periode van zowel Noord- als Zuidzijde kan passeren. Twee keer per uur is noodzakelijk om te veel wachtende schepen te voorkomen met onveilige situaties als gevolg. Het Watersportverbond verzoekt deze zienswijze een onderdeel te laten zijn van het Tracébesluit

Het Watersportverbond verzoekt u met in acht neming van bovenvermelde opmerkingen het Tracébesluit Milieueffectrapport Extra Snelrein Groningen-Leeuwarden bij te stellen.

Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer P. Nannenbergh van het Watersportverbond via [groningen@watersportverbond.com](mailto: groningen@watersportverbond.com) of 06-17288860.

In afwachting van uw reactie,



Maurice Leeser
Directeur Watersportverbond

Bijlage 1: Scheepvaartbewegingen Eelderbrug Groningen
Bijlage 2: Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland 2015-2020
Bijlage 3: Manoeuvresituaties nieuwe brug Noord-Willemskanaal