

Aan Provinciale Staten

Datum : **- 7 MEI 2019**
Documentnr. : 2019-038546/19/A.17
Dossiernummer : K4424
Behandeld door : D. Hendriks / D. Koelkamp
Telefoonnummer : (050)316 4109

Onderwerp : Stand van zaken Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden

Geachte dames en heren,

1. Samenvatting

Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van het RSP-project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL). De maatregelen aan de spoorlijn Groningen - Leeuwarden maken integraal onderdeel uit van het Programma Noord-Nederland. Binnen het programma Noord-Nederland wordt gewerkt aan een integrale verbetering van het openbaar vervoer per spoor voor de reizigers.

Primair doel van het project is het realiseren van een extra sneltrain per uur, waardoor er tussen Groningen en Leeuwarden twee sneltrainen en twee stoptreinen per uur per richting gaan rijden. Daarbij kunnen hierdoor ook langere treinen worden ingezet.

Hiermee wordt invulling gegeven aan het op deze spoorlijn gewenste hoogwaardig openbaar vervoer systeem met goede aansluitingen en tevens wordt voorzien in het toekomstvast oplossen van de capaciteitsproblemen in de spitsen.

2. Doel en wettelijke grondslag

Voor het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden is een Tracéwetprocedure met m.e.r. doorlopen die binnenkort wordt afgerond. Voor de aansturing van dit project in de realisatiefase is de provincie Groningen samen met de provincie Fryslân opdrachtgever. Met deze brief informeren wij u over de stand van zaken van deze en enkele andere relevante onderdelen van het project.

3. Procesbeschrijving en planning

Op basis van de voordracht 24/2011 hebben uw Staten ingestemd om, overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek, te starten met de planuitwerking voor de realisatie van het RSP-project Spoor Leeuwarden-Groningen. In uw vergadering van 18 juni 2013 (voordracht 32/2013) heeft u overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek een realisatiebesluit genomen voor de realisatie van het RSP-project Spoor Leeuwarden-Groningen. Het project bevindt zich nu volop in de realisatiefase.

In voordracht 24/2011 was tevens aangegeven dat voor dit project een Tracéwetprocedure met m.e.r. wordt doorlopen (die wordt getrokken door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat). Medio 2015 zijn ProRail, het ministerie en de provincies Groningen en Fryslân een Uitvoeringsovereenkomst ESGL overeengekomen. In deze overeenkomst is onder meer geregeld dat het ministerie (tot vaststelling van het Tracébesluit) de formele opdrachtgever is richting ProRail en dat de provincies dragers zijn van de risico's voor de realisatie van het project en als inhoudelijk opdrachtgever zullen optreden. Hiermee hebben de provincies de mogelijkheden gekregen om ook in de realisatiefase te kunnen sturen op de voor ons belangrijke aspecten als tijd en geld.

Op 16 november 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het Tracébesluit Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden vastgesteld, wat de start van de realisatie van het project markeert. Met de vaststelling van het Tracébesluit heeft ook het Rijk zich teruggetrokken als opdrachtgever. Middels een addendum op de Uitvoeringsovereenkomst is dit ook bekrachtigd. Hierna zijn ook de belangrijkste contracten voor de daadwerkelijke bouw definitief gegund en is begin 2018 gestart met de realisatie. Via de voortgangsrapportages RSP zijn uw Staten over de Uitvoeringsovereenkomst en bijbehorend addendum geïnformeerd.

Het project is voor de realisatie opgeknipt in drie deelprojecten. Het voornaamste deelproject betreft alle benodigde maatregelen aan de spoorinfrastructuur tussen Groningen en Leeuwarden. De provincies Groningen en Fryslân zijn gezamenlijk opdrachtgever en risicodragers van dit deelproject. Naast aanpassingen aan de infrastructuur worden de overweg Paterswoldseweg te Groningen en de overweg Rijksstraatweg te Hurdegaryp vervangen door een onderdoorgang voor alle verkeerstypen. Voor de betreffende deelprojecten zijn de provincie Groningen (Paterswoldseweg) respectievelijk de provincie Fryslân (Hurdegaryp) zelf opdrachtgever en risicodragers.

Om de eerder genoemde doelen en verbeteringen te kunnen realiseren, moet de spoorinfrastructuur tussen Groningen en Leeuwarden op verschillende plekken worden aangepast. Zoals verwoord in voordracht 32/2013 bestaan de benodigde infrastructurele maatregelen voor de realisatie van het project onder meer uit aanpassingen aan alle stations langs de spoorlijn (met name perronverlenging om met langere treinen te kunnen rijden), een gedeeltelijke spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk, snelheidsverhogingen, de aanleg van een keerspoor bij Zuidhorn en maatregelen op het gebied van overwegveiligheid en geluid. Op verschillende plaatsen langs het tracé wordt nu volop gewerkt om deze maatregelen te realiseren. Een belangrijk deel van de werkzaamheden zal plaatsvinden in de herfstvakantie 2019. Gedurende een periode van naar verwachting 12 dagen is er hierdoor geen treinverkeer mogelijk tussen Groningen en Leeuwarden. Voor de reizigers wordt vervangend busvervoer ingezet. Tussen betrokken partijen (provincie Groningen, gemeente Groningen, OV-bureau, Groningen-Bereikbaar, vervoerder, ProRail en aannemer) vindt intensief overleg en afstemming plaats om de overlast voor reizigers, weggebruikers en omwonenden tot een minimum te beperken.

Naast benodigde maatregelen aan de spoorinfrastructuur wordt voor de overweg op de Paterswoldseweg in de stad Groningen een toekomstvast oplossing in de vorm van een onderdoorgang voor alle verkeer gerealiseerd. De realisatie van deze onderdoorgang wordt binnen het project Spoor Leeuwarden-Groningen als apart deelproject opgepakt, onder meer vanwege de complexe inpassing en het daarvoor benodigde overleg met de omgeving.

Ook ter plaatse van de Paterswoldseweg zijn de werkzaamheden in volle gang. Zo is de oude spooroverweg Paterswoldseweg/spoor Groningen-Hoogkerk opgeruimd, inclusief de fundering, slagbomen, verlichting. In de herfstvakantie 2018 is een nieuw spoordek aangebracht ter plaatse van de toekomstige onderdoorgang. Voor fietsers en voetgangers is een aparte spooroverweg aangelegd zodat zij niet hoeven om te rijden. Op dit moment wordt de nieuwe onderdoorgang uitgegraven.

4. Begroting

Bij voordracht 32/2013 hebben uw Staten een krediet van totaal € 19,3 miljoen beschikbaar gesteld voor de provinciale bijdrage in de onderdoorgang bij de Paterswoldseweg en het verlengde dubbelspoor tussen Zuidhorn en Hoogkerk. Op basis van de Uitvoeringsovereenkomst ESGL is vanuit de RSP-middelen € 12 miljoen beschikbaar voor de onderdoorgang Paterswoldseweg en € 81,4 miljoen voor de maatregelen (incl. dubbel spoor) aan het spoor (pp 2014, excl btw). Voor de maatregelen aan het spoor zijn de provincies Groningen en Fryslân gezamenlijk verantwoordelijk.

Het project is op dit moment volop in uitvoering. Naarmate deze realisatiefase vordert, ontstaat gaandeweg een duidelijker beeld of de kosten voor de verschillende deelprojecten tezamen nog steeds volledig gedekt kunnen worden binnen het project zelf, i.c. het beschikbare budget voor het project Spoor Leeuwarden-Groningen. De verwachting op dit moment is, mede gelet op de afspraken uit de Uitvoeringsovereenkomst ESGL en het addendum, dat dit het geval is. Mocht het onverhoopt niet lukken om de kosten volledig te dekken binnen het project zelf, dan gaan wij dit (zoals vermeld in voordracht 32/2013) oplossen binnen het totale RSP en MIT.

Recentelijk heeft ProRail ons laten weten dat het projectbudget wel onder druk staat. Dit komt volgens ProRail door de extra kosten die de aannemer, maar ook ProRail zelf, heeft moeten maken omdat werkzaamheden later zijn afgerond of de kosten hiervan hoger uitvallen dan aanvankelijk werd verwacht. Belangrijke oorzaken die hieraan ten grondslag liggen, zijn volgens ProRail: effecten van een overspannen spoormarkt, het later verkrijgen van de ontheffing voor de Wet Natuurbescherming, gedeeltelijke aanpassing van de

uitvoeringsmethode met meerwerk tot gevolg, conditioneringswerkzaamheden (onder andere verleggen van kabels en leidingen en grondverwerving) die later zijn afgerond. Geconstateerd kan worden dat er meerdere van tevoren ingeschatte risico's en ook enkele onverwachte zijn opgetreden. Er is op dit moment geen aanwijzing dat de beschikbaar gestelde middelen onvoldoende zijn om de kosten te dekken; als dit wijzigt dan zullen wij u via de reguliere cyclus een dekkingsvoorstel voorleggen.

Zoals eerder aangegeven kunnen beide provincies in deze realisatiefase van het project, als risicodrager en opdrachtgever voor ProRail, sturen op de belangrijke aspecten als tijd en geld. Mede naar aanleiding van het voorgaande hebben wij ProRail nadrukkelijk opdracht gegeven om extra in te zetten op risicobeheersing en extra en zwaardere inzet te plegen op de (prijs)onderhandelingen met de aannemer over meerwerk (onder meer ten aanzien van de rechtmatigheid en daarmee ook de kostenallocatie). Hierop heeft ProRail enkele personele/organisatorische maatregelen getroffen teneinde de kosten beter te beheersen en waar mogelijk te verminderen. Als opdrachtgever zullen wij dit vanzelfsprekend nauwlettend volgen en, indien noodzakelijk, ProRail vragen om aanvullende maatregelen te treffen.

5. Inspraak/participatie

Zoals wij hierboven hebben aangegeven, heeft het ministerie formeel de Tracéwetprocedure getrokken. Samen met de provincie Fryslân en de betrokken gemeenten zijn wij inhoudelijk ook volop betrokken geweest bij de planologische procedure, bijvoorbeeld als het gaat om het organiseren van verschillende inloopavonden met de omgeving en het goed verlopen van de formele inspraak.

In de afgelopen periode hebben wij diverse inloopavonden georganiseerd (onder andere rondom de Paterswoldseweg en in Zuidhorn) om de omgeving inhoudelijk op de hoogte te brengen van de stand van zaken van het project en de (te verwachten) overlast. Ook is in samenwerking met ProRail een projectwebsite opgezet. Voor de omgeving Paterswoldseweg is een Whatsapp-groep voor de buurt opgezet waarmee omwonenden direct en adequaat geïnformeerd worden als daartoe aanleiding is.

Dit is in de realisatiefase voortgezet en verder uitgebreid.

6. Nadere toelichting

Tot slot informeren wij u hierbij over de (tussen)uitspraak van de Raad van State (RvS) in het kader van de Tracéwetprocedure. Nadat het Tracébesluit was vastgesteld, heeft dit van 28 november 2017 (Staatscourant 28 november 2017, nr. 67631) tot en met 9 januari 2018 ter inzage gelegen. Er zijn 6 beroepschriften ingediend tegen onderhavig Tracébesluit.

Op 29 november 2018 heeft de RvS de beroepen tegen het Tracébesluit ESGL behandeld. Op woensdag 20 februari 2019 heeft de RvS uitspraak gedaan. Uit de uitspraak van de RvS blijkt dat zij van oordeel is dat het merendeel van de beroepsgronden faalt.

De RvS heeft verder aangegeven dat drie beroepen op het Tracébesluit deels gegrond zijn; het gaat daarbij onder andere om aanvullende metingen naar laagfrequent geluid en onderzoek naar groencompensatie van een individuele appellant. De RvS heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat opdracht gegeven om deze onderdelen beter te motiveren en binnen 16 weken een zogenaamd herstelbesluit te nemen. Naar verwachting wordt dit herstelbesluit in juni 2019 genomen.

De uitspraak van de RvS heeft geen (belemmerende) invloed op de uitvoering van de werkzaamheden van het project alsmede de vigerende planning. Op dit moment gaan wij er derhalve nog steeds vanuit dat de extra sneltrein in elk geval eind 2020 kan gaan rijden.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Afsluiting

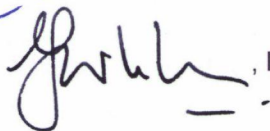
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

A large, stylized handwritten signature in blue ink, likely belonging to the chairperson.

, voorzitter.

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the locosecretaris.

, locosecretaris.