



Staatssecretaris

**Directoraat-Generaal  
Bereikbaarheid**

Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afdeling Rijksinfrastructuur  
(RI)

Rijnstraat 8  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

**Contactpersoon**

10.2.e

senior beleidsmedewerker /  
projectbegeleider

M 10.2.e

10.2.e

minienm.nl

**Datum**

20 oktober 2017

**Kenmerk**

IenM/BSK-2017/261013

**Bijlage(n)**

4

REG.NR. 006424  
07.11.17 16:20  
INKOMEND  
UITGAAND

# beslisnota

vaststellen tracébesluit, MIRT 3 en bestuursovereenkomst  
project Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden

## Inleiding

Hierbij heb ik het genoegen om u, mede namens de provincies Groningen en Fryslân, het Tracébesluit (TB) "Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden" (ESGL) aan te bieden. ESGL is deel van de sporendriehoek Noord Nederland en wordt uit het Regiospecifieke Pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL) gefinancierd. Dit TB regelt de aanleg van extra spoor tussen Groningen en Leeuwarden, waardoor er een extra sneltrain kan rijden en er langere treinen kunnen rijden. Hierdoor is hoogfrequent en snel vervoer tussen Groningen en Leeuwarden mogelijk. Dit project wordt uitgevoerd in opdracht van IenW en de provincies Groningen en Fryslân.

11.1

## Beslistermijn

Liefst voor 7 november aanstaande, zodat de ter inzagelegging en beroepsperiode kan starten vanaf 16 november 2017 (tot en met 27 december 2017).

## Argumentatie

Op dit project is de Tracéwet van toepassing. IenW is daarvoor bevoegd gezag. Om die reden wordt het TB aan u voorgelegd om vast te stellen. Infraprojecten die (deels) met Rijksgeld worden gefinancierd, vallen tevens onder de spelregels van het MIRT. Daarom wordt u ook de projectbeslissing (MIRT 3) voorgelegd, ter accordering. Na uw akkoord gaat het project over naar de realisatiefase. Met de provincies is afgesproken dat zij daarvoor opdrachtgever zijn. De overdracht van het project vindt plaats op 1-1-2018. Op grond van de Tracéwet blijft IenW echter wel verantwoordelijk voor de beroepsfase en opleveringstoets na indieningstelling.

#### *Afstemming, kwaliteitsborging en zienswijzen*

Het TB en de Nota van Antwoord op de zienswijzen van het ontwerp tracébesluit (OTB) zijn in overleg met de provincies door ProRail voorbereid. Er zijn 116 zienswijzen ingediend op het OTB. Sommige daarvan hebben geleid tot (beperkte) ontwerp-wijzigingen en aanvullend onderzoek. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met de gemeenten langs het tracé. Vanwege de meldingsplicht in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS) is ook afgestemd met EZK.

10.2.g

#### **Financiën<sup>1</sup>**

10.2.b

#### **Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie**

*Krachtenveld* – De provincies en Groningen en Fryslân zijn opdrachtgever voor het project en zijn risicodragend. 11.1

11.1

Gemeenten – het project loopt door acht gemeenten (drie in Groningen en vijf in Fryslân). Met alle gemeenten is overeenstemming bereikt over de lokale inpassing van het project.

Omwonenden zijn door ProRail nauw betrokken bij het planproces, waarbij zo goed mogelijk met hun belangen rekening is gehouden. Desondanks zal naar verwachting een aantal van hen in beroep gaan.

#### **Vervolg**

Tegen het TB staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State door belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend op het OTB en voor belanghebbenden wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij geen zienswijze op het OTB naar voren hebben gebracht. Dit kan van 16 november 2017 tot en met 27 december 2017. Realisatie is voorzien vanaf eind 2017 en indienststelling per dienstregeling 2021.

10.2.e

*senior beleidsmedewerker / projectbegeleider*

#### **Biilage: Aandachtspunten en risico's met betrekking tot het TB**

10.2.b

Aangezien dit project vanwege de wijzigingen aan de spoorinfra valt onder de werking van de Tracéwet, is IenW het bevoegd gezag. Om diezelfde reden is IenW ook verantwoordelijk voor de afhandeling van de beroepsfase. Om die reden worden de resterende aandachtspunten en risico's weergegeven:

- Onbewaakte overweg Grijpskerk: Bij Grijpskerk ligt een onbewaakte overweg **buiten verzoek**

- Woning Hogeweg 14, Zuidhorn: de woning ligt op een perceel dat nodig is voor de aanpassing van een overweg en moet daarom gesloopt worden. De bewoners willen in de woning blijven wonen en hebben aangegeven niet mee te werken met verwerving. Wel staan zij open voor verplaatsing van de woning. De gemeente Zuidhorn wil de meerkosten, ten opzichte van sloop, financieren en onderzoekt op dit moment de haalbaarheid van verplaatsing. Vanwege wettelijke beperkingen is het opnemen in het TB van de verplaatsing niet mogelijk. **11.1**

. Indien verplaatsen toch niet mogelijk is dan zal de woning gesloopt moeten worden. Waarschijnlijk is dan onteigening nodig om de woning te verkrijgen. Dit vertraagt het project. **11.1**

- Geluidsmaatregelen: **buiten verzoek**

- Onderbouwing van de aanleiding voor het project: **buiten verzoek**

- Trillinghinder: **buiten verzoek**

- PAS: **buiten verzoek**

buiten verzoek

### **Projectbeslissing (MIRT 3)**

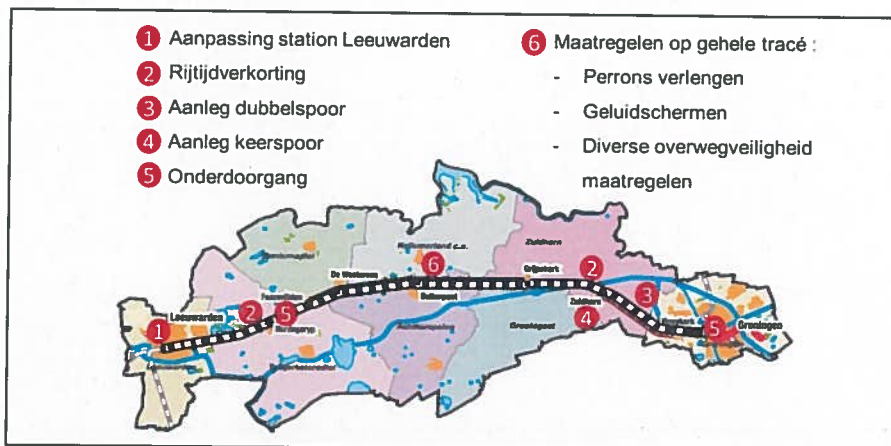
Het project Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden (ESGL) wordt mede uit het RSP-ZZL gefinancierd. Dit betekent dat de MIRT-spelregels van toepassing zijn. Op dit moment ligt de projectbeslissing (MIRT 3) voor. Hiermee gaat het project over van de planuitwerking- naar de realisatiefase. Vanwege de MIRT-spelregels wordt daarom de volgende informatie aangereikt<sup>2</sup>:

### **Opgave en probleemanalyse**

Aanleiding voor het project ESGL is de wens van de provincies Groningen en Fryslân om hoogwaardig openbaar vervoer aan te bieden, waarbij de trein als ruggengraat dient. Op het traject Groningen-Leeuwarden is in de spits regelmatig sprake van zulke drukke treinen dat reizigers op het station moeten achterblijven. Frequentieverhoging is om die reden gewenst. Hiertoe hebben de provincies Groningen en Fryslân, die concessieverlener zijn voor deze lijn, in overleg met IenW gekozen voor het laten rijden van een extra sneltrain. Om een extra sneltrain te rijden is uitbreiding van spoorinfrastructuur nodig.

### **Oplossingsrichting**

In onderstaande afbeelding is het project schematisch weergegeven:



De grootste werkzaamheden vinden plaats tussen Hoogkerk en Zuidhorn, waar het spoor wordt verdubbeld. Op diverse plaatsen wordt het spoor aangepast om noodzakelijke snelheidsverhoging mogelijk te maken. Ook worden de overwegen Paterswoldseweg in Groningen en Rijksweg in Hurdegaryp vervangen door onderdoorgangen. De nieuwe spoorbrug over het Van Starckenborghkanaal, die onlangs is geopend, maakt deel uit van het project Verruiming Vaarweg Lemmer-Delfzijl en is dus geen onderdeel van ESGL.

### **Betrokken partijen**

Er is sprake van een uitbreiding van het spoor die onder de tracéwet valt. Daarmee is het Rijk automatisch bevoegd gezag voor het project. Echter, omdat de provincies Groningen en Fryslân concessieverlener zijn voor deze spoorlijn, is er voor gekozen om via een bestuursovereenkomst het opdrachtgeverschap bij alle drie partijen te beleggen. De aansturing vindt plaats in een stuurgroep.

Na vaststelling van het tracébesluit neemt de rol van de provincies toe en die van het Rijk af. Om die reden is in bestuurlijk overleg afgesproken dat de provincies integraal opdrachtgever worden voor de uitvoering van het project. De

<sup>2</sup> Op basis van het informatieprofiel behorend bij MIRT 3 (projectbeslissing)

financiering, die nu nog via het MIRT loopt, gaat vanaf het moment van overdracht lopen via het provinciefonds. Om pragmatische redenen wordt 1 januari 2018 aangehouden als overdrachtsdatum.

Na de overdracht is het Rijk niet langer opdrachtgever van het project. Wel blijft het Rijk, vanwege de bevoegdheidsverdeling in de tracéwet, verantwoordelijk voor de afhandeling van de beroepsfase, (laten) uitvoeren van de oplevertoets en voor m.e.r.-evaluatie. Mocht het tracébesluit (partieel) vernietigd worden dan is ook de vaststelling van een nieuw tracébesluit een IenW-bevoegdheid. Dit is geen (financieel) risico voor het Rijk, aangezien het Rijk een vaste bijdrage heeft toegezegd en de provincies hoe dan ook risicodragend zijn.

## **Financiën**

10.2.b

A large rectangular area of the document is completely redacted with a solid light blue color, covering the majority of the page content below the 'Financiën' header.

### *Financiële situatie en overboeking*

10.2.b

A rectangular area of the document is redacted with a solid light blue color, located below the 'Financiële situatie en overboeking' header.

### *Rammingen en contracten*

10.2.b

A rectangular area of the document is redacted with a solid light blue color, located below the 'Rammingen en contracten' header.



10.2.b

10.2.b

### **Besluitvorming**

Het project is een regionaal initiatief, waarbij in deze fase van het project een grote verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk. Dit wordt hieronder toegelicht.

#### *Besluitvorming (bestuurlijk)*

Het project ESGL is een wens van de provincies Groningen en Fryslân, die hiermee het openbaar vervoer in de regio willen versterken. Naast ESGL werken de provincies, samen met het Rijk, aan de andere spoorlijnen van de driehoek Zwolle-Groningen-Leeuwarden. Inhoudelijke sturing op het project vindt dan ook door de regio plaats in de Stuurgroep ESGL. Hierin zitten de provincies Groningen en Fryslân, samen met de gemeenten Groningen, Leeuwarden en Zuidhorn en ProRail. IenW is agendalid en wordt door de regio betrokken indien nodig. Deze afspraken zijn het gevolg van de motie Cramer/Roefs (TK 27 658, nr. 40) en de uitvoeringsovereenkomst ESGL van 2 juli 2015. Bestuurlijk overleg vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg Spoor Noord Nederland, waar de provincies en het Rijk bestuurlijk vertegenwoordigd zijn.

#### *Besluitvorming (procedureel)*

Het project ESGL bestaat onder meer uit een stuk spoorverdubbeling. Om die reden is de Tracéwet van toepassing verklaard. Ook is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Vanwege opname van dit project in de Crisis- en herstelwet is een advies van de Commissie m.e.r. niet noodzakelijk en ook niet gevraagd. Met het uitbrengen van de Aanvangsbeslissing op 14 december 2011 is de procedure om te komen tot een TB gestart. Het MER en het OTB hebben van 25 november 2016 tot en met 12 januari 2017 voor zienswijzen ter inzage gelegen. Er zijn 116 zienswijzen ingediend, waarvan beantwoording heeft plaatsgevonden in een Nota van Antwoord. De zienswijzen hebben betrekking op een grote variëteit aan onderwerpen en zijn ingebracht door voor- en tegenstanders van het project. Sommige zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp. Deze wijzigingen zijn toegelicht in de toelichting op het tracébesluit.

#### *Besluitvorming (overdracht van het opdrachtgeverschap)*

Zoals hierboven is aangegeven, is het Rijk vooral mede-opdrachtgever vanwege de formeel-juridische verhoudingen in het project. Met het vaststellen van het Tracébesluit verandert deze verhouding. Voor het Rijk is er dan geen reden meer om mede-opdrachtgever te zijn. Daarom is afgesproken dat het Rijk zich terugtrekt als mede-opdrachtgever nadat het Tracébesluit is vastgesteld. Om pragmatische redenen is 1 januari 2018 als overdrachtsdatum gekozen. Voor de overdracht moeten de bestaande uitvoeringsovereenkomst wordt aangepast. Dat gebeurt samen met het vaststellen van MIRT 3 en het Tracébesluit. Het Rijk blijft overigens verantwoordelijk voor de afronding van de planuitwerking. Dat betekent dat het Rijk de behandeling van de beroepen op zich neemt.

10.2.b